

# Kommunikationer

22





## Förslag till statsbudget för 2001

## Kommunikationer

## Innehållsförteckning

1	Förslag till riksdagsbeslut .....	9
2	Lagförslag .....	13
2.1	Förslag till lag med bemyndigande om utjämning av taxor för vissa lastbilstransporter.....	13
2.2	Förslag till lag om kreditering på skattekonto av stöd till kommuner för anläggande av lokala telenät.....	14
3	Kommunikationer .....	15
3.1	Omfattning.....	15
3.2	Utgiftsutveckling .....	15
3.3	Skatteavvikelser .....	16
4	Transportpolitik .....	19
4.1	Omfattning.....	19
4.2	Utgiftsutveckling .....	19
4.3	Mål.....	20
4.4	Politikens inriktning .....	21
4.5	Särskilda finansieringsfrågor .....	24
4.6	Resultatbedömning .....	25
4.7	Revisionens iakttagelser .....	26
4.8	Delområde Väg.....	26
4.8.1	Omfattning.....	26
4.8.2	Utgiftsutveckling .....	26
4.8.3	Mål och resultat .....	28
4.8.4	Insatser .....	34
4.8.5	Analys och slutsatser.....	37
4.8.6	Revisionens iakttagelser .....	37
4.8.7	Budgetförslag.....	38
	36:1 Vägverket: Administration.....	38
	36:2 Väghållning och statsbidrag .....	39
4.9	Delområde Järnväg.....	47
4.9.1	Omfattning.....	47
4.9.2	Utgiftsutveckling .....	49
4.9.3	Mål.....	50
4.9.4	Insatser .....	58

4.9.5	Revisionens iakttagelser .....	59
4.9.6	Budgetförslag .....	59
	36:3 Banverket: Administration .....	59
	36:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter .....	60
4.10	Transeuropeiska Nätverk (TEN) .....	64
	36:5 Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk.....	65
4.11	Statens järnvägar .....	66
4.11.1	Omfattning .....	66
4.11.2	Beslut om ändrad verksamhetsform, m.m. ....	67
4.11.3	Mål .....	67
4.11.4	Analys och slutsatser .....	68
4.11.5	Insatser .....	68
4.11.6	Finansiella befogenheter.....	69
4.11.7	Regeringens överväganden.....	69
4.11.8	Revisionens iakttagelser .....	70
4.11.9	Budgetförslag .....	70
	36:10 Ersättning till Statens järnvägar i samband med utdelning från AB Swedcarrier .....	70
4.12	Delområde Sjöfart.....	71
4.12.1	Omfattning .....	71
4.12.2	Utgiftsutveckling.....	71
4.12.3	Mål- och resultatbedömning.....	72
4.12.4	Insatser .....	75
4.12.5	Budgetförslag .....	77
	36:6 Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m. ....	77
	36:7 Ersättning för viss kanaltrafik m.m.....	78
	36:8 Bidrag till sjöfarten.....	80
4.13	Delområde Luftfart.....	81
4.13.1	Omfattning .....	81
4.13.2	Utgiftsutveckling .....	82
4.13.3	Mål och resultatbedömning .....	82
4.13.4	Insatser .....	85
4.13.5	Budgetförslag .....	86
	36:9 Driftbidrag till kommunala flygplatser .....	86
4.14	Delområde Forskning, analys, samhällsköpta tjänster m.m. ....	87
4.14.1	Omfattning .....	87
4.14.2	Utgiftsutveckling .....	88
4.14.3	Mål och resultatbedömning .....	88
4.14.4	Insatser .....	90
4.14.5	Gotlandstillägget.....	92
4.14.6	Budgetförslag .....	94
	36:11 Rikstrafiken: Administration.....	94
	36:12 Rikstrafiken: Trafikupphandling.....	94
	36:13 Viss internationell verksamhet .....	95
	36:14 Statens väg- och transportforskningsinstitut .....	95
	36:15 Statens institut för kommunikationsanalys .....	96
4.15	Länsstyrelsernas verksamhet och roll inom transportområdet .....	96
4.15.1	Länsstyrelsernas huvuduppgifter .....	96
4.15.2	Resultatbedömning.....	97

5	Politikområde IT, tele och post.....	99
5.1	Omfattning .....	99
5.2	Utgiftsutveckling .....	99
5.3	Mål.....	100
5.3.1	Mål för 2001.....	100
5.3.2	Mål som underlag för resultatbedömningen .....	100
5.4	Politikens inriktning .....	101
5.5	Insatser .....	102
5.5.1	Statliga insatser inom politikområdet .....	102
5.5.2	Insatser utanför politikområdet .....	107
5.6	Resultatbedömning .....	108
5.6.1	Resultat .....	108
5.6.2	Analys och slutsatser.....	114
5.7	Revisionens iakttagelser .....	115
5.8	Förslag till lag om kreditering på skattekonto av stöd till kommuner för anläggande av lokala telenät.....	115
5.9	Budgetförslag.....	118
5.9.1	37:1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter.....	118
5.9.2	37:2 Upphandling av samhällsåtaganden .....	118
5.9.3	37:3 Ersättning till Posten AB för rikstäckande betalnings- och kassaservice .....	119
5.9.4	37:4 Ersättning till SOS Alarm Sverige AB för alarmeringstjänst enligt avtal.....	120
5.9.5	37:5 Informationsteknik: Telekommunikation m.m. ....	120
6	Politikområde Miljöpolitik under utgiftsområde 20 Allmän miljö- och naturvård .....	123
6.1	Budgetförslag.....	123
6.1.1	34:1 Bidrag till Sveriges Meteorologiska och Hydrologiska Institut	123

## Tabellförteckning

---

Anslagsbelopp.....	10
3.1 Utgiftsutvecklingen inom utgiftsområdet.....	15
3.2 Skatteavvikelser åren 2000 och 2001 .....	16
4.1 Utgiftsutvecklingen inom politikområdet.....	19
4.2 Samlad bedömning av måluppfyllelsen för transportpolitiken .....	25
4.3 Utgiftsutveckling.....	27
4.4 Anslag och utfall 1997–1999.....	28
4.5 Antalet dödade och allvarligt skadade i vägtrafik under 1990-talet .....	29
4.6 Uppföljning av kostnader samt redovisning av kalkylerad samhällsnytta för objekt med en totalkostnad över 75 miljoner kronor som öppnats för trafik under 1999 .....	31
4.7 Uppföljning av nationell plan för vägtransportssystemet 1998–2007.....	32
4.8 Uppföljning av åtgärder i nationell väghållningsplan 1998–2007 .....	32
4.9 Uppföljning av åtgärder i regionala planer 1998–2007 .....	33
4.10 Uppföljning av länsfördelning i de regionala planerna 1998–2007 exkl. länsjärnvägar och lånefinansiering .....	34
4.11 Riktade trafiksäkerhetsåtgärder på det statliga vägnätet 1999 .....	35
4.12 Fördelning av medel för utökad trafiksäkerhetsåtgärder .....	36
4.13 Anslagsutveckling.....	38
4.14 Beräkning av anslaget för år 2001.....	39
4.15 Anslagsutveckling.....	39
4.16 Fördelning av anslaget 36:2 Väghållning och statsbidrag på anslagsposter år 2000 .....	40
4.17 Anslaget 36:2 Väghållning och statsbidrag .....	42
4.18 Beräkning av anslaget för år 2001 .....	42
4.19 Beräknad nettoupplåning för vägar åren 2000–2008.....	44
4.20 Beräknad låneskuld för vägar åren 1999–2008.....	44
4.21 Anslagsbehov för räntor och återbetalning av lån för vägar åren 2000–2008 ....	45
4.22 Anslagsbehovet för räntor och återbetalning av lån för vägar, finansierade med 36:2-anslaget, 1999–2003 i mkr som andel av anslaget 36:2 Väghållning och statsbidrag.....	45
4.23 Intäkter som Vägverket disponerar.....	46
4.24 Intäkter som inte Vägverket disponerar .....	46
4.25 Investeringsplan.....	47
4.26 Bemyndiganden och ekonomiska förpliktelser .....	47
4.27 Utgiftsutveckling.....	50
4.28 Uppföljning av investeringar enligt stomnätsplanen .....	52
4.29 Investeringar enligt länsplaner för transportinfrastruktur .....	55
4.30 Verksamhetsvolym och ställning.....	59
4.31 Anslagsutveckling.....	59
4.32 Beräkning av anslaget för år 2001 .....	60
4.33 Anslagsutveckling.....	60

4.34 Beräkning av anslaget för år 2001 .....	60
4.35 Banhållning och sektorsuppgifter .....	62
4.36 Offentligrättslig verksamhet .....	63
4.37 Lån inom Banverket.....	63
4.38 Investeringsplan för Banverket.....	64
4.39 Bemyndiganden och ekonomiska förpliktelser .....	64
4.40 Anslagsutveckling .....	65
4.41 Beviljat TEN-stöd 1999.....	66
4.42 Avslutade TEN-projekt/studier 1999.....	66
4.43 Beviljat TEN-stöd 2000.....	66
4.44 Investeringar 2001—2003.....	68
4.45 Anslagsutveckling .....	70
4.46 Beräkning av anslaget för 2001 .....	71
4.47 Utgiftsutveckling .....	72
4.48 Anslagsutveckling .....	77
4.49 Anslagsutveckling .....	78
4.50 Investeringsplan .....	78
4.51 Prognos över resultat m.m. ....	79
4.52 Anslagsutveckling .....	80
4.53 Anslag 36:8 Bidrag till sjöfarten.....	81
4.54 Utgiftsutvecklingen .....	82
4.55 Prognos över resultat m.m. ....	85
4.56 Anslagsutveckling .....	86
4.57 Investeringsplan Luftfartsverket.....	86
4.58 Utgiftsutveckling inom delområdet .....	88
4.59 Anslagsutveckling .....	94
4.60 Beräkning av anslaget för 2001 .....	94
4.61 Anslagsutveckling .....	94
4.62 Beräkning av anslaget för 2001 .....	94
4.63 Anslagsutveckling .....	95
4.64 Anslagsutveckling .....	95
4.65 Uppdragsverksamhet.....	95
4.66 Beräkning av anslaget för 2001 .....	95
4.67 Anslagsutveckling .....	96
4.68 Beräkning av anslaget för 2001 .....	96
5.1 Utgiftsutvecklingen inom politikområdet .....	99
5.2 Anslagsutveckling .....	118
5.3 Offentligrättslig verksamhet.....	118
5.4 Beräkning av anslaget för 2001 .....	118
5.5 Anslagsutveckling .....	118
5.6 Bemyndiganden om ekonomiska förpliktelser .....	119
5.7 Anslagsutveckling .....	119
5.8 Anslagsutveckling .....	120
5.9 Anslagsutveckling .....	120
6.1 Anslagsutveckling .....	123
6.2 Uppdragsverksamhet.....	123
6.3 Affärsverksamhet .....	123
6.4 Beräkning av anslag.....	124

## Diagramförteckning

---

4.1 Transportarbete på järnväg godstrafik.....	48
4.2 Transportarbete på järnväg persontrafik .....	48
4.3 Transportarbete Inlandsbanan .....	57
4:4 TEN-T stödets fördelning 1995–2000 per transportslag.....	65



# 1 Förslag till riksdagsbeslut

## Regeringen föreslår att riksdagen

1. antar förslaget till lag med bemyndigande om utjämning av taxor för vissa lastbilstransporter (avsnitt 2.1),
2. antar förslaget till lag om kreditering på skattekonto av stöd till kommuner för anläggande av lokala telenät (avsnitt 2.2),
3. godkänner att regeringen får använda medel från anslaget 36:1 *Vägverket: Administration* för att utreda alternativ finansiering av infrastruktur samt för andra transportpolitiska utredningar (avsnitt 4.8.7),
4. godkänner att regeringen år 2001 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 1 600 000 000 kronor för Vägverket för inköp av omsättningstillgångar, anläggningstillgångar och för byggande av broar som ersätter färjor (avsnitt 4.8.7),
5. godkänner att anslaget 36:2 *Väghållning och statsbidrag* får användas för att betala ränta och amorteringar på lån upptagna för väg E6 delen Stenungsund – Ljungskile, väg E18/20 delen Örebro – Arboga, väg E4 delen Stora Åby – Väderstad, väg E22 delen Söderåkra – Hossmo, väg E4 trafikplats Hallunda, Södra länken, övriga lånefinansierade Stockholmsprojekt samt lånefinansierade projekt inom ramen för Göteborgsöverenskommelsen (avsnitt 4.8.7),
6. godkänner att anslagen 36:2 *Väghållning och statsbidrag* och 36:4 *Banverket: Banhållning och sektorsutgifter* får användas för att täcka förluster vid infriande av kapitaltäckningsgarantin till SVEDAB och eventuella förluster i samband med Riksgäldskontorets utlåning till SVEDAB (avsnitt 4.5),
7. godkänner att regeringen under år 2001 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 310 000 000 kronor för Vägverket och Banverket tillsammans, för att finansiera ett kapitaltillskott till SVEDAB samt räntan under ett år för detta lån (avsnitt 4.5),
8. bemyndigar regeringen att under år 2001 i fråga om ramanslaget 36:2 *Väghållning och statsbidrag*, ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare åtaganden innebär utgifter på högst 28 400 000 000 kronor efter år 2001 (avsnitt 4.8.7),
9. bemyndigar regeringen att under år 2001 i fråga om ramanslaget 36:4 *Banhållning och sektorsutgifter*, ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare åtaganden innebär utgifter på högst 6 300 000 000 kronor efter år 2001 (avsnitt 4.9.6),
10. godkänner att Banverket får använda högst 27 400 000 kronor från anslaget 36:4 *Banhållning och sektorsutgifter* till investeringar i anslutning till det kapillära nätet i samverkan med externa intressenter (avsnitt 4.9.6),
11. godkänner att regeringen för 2001 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 9 000 000 000 kronor för Banverket för investeringar i eldrifts- och teleanläggningar, produktions- och telenätsutrustning, rörelsekapital, finansiering av omsättningstillgångar, samt för statens andel av

- kapitalkostnader för lån avseende vissa investeringar i Stockholmsområdet år 1983 mellan Statens järnvägar, Stockholms läns landsting och staten (avsnitt 4.9.6),
12. godkänner att regeringen får använda medel från anslaget 36:3 *Banverket: Administration* för att utreda alternativ finansiering av infrastruktur samt för andra transportpolitiska utredningar (avsnitt 4.9.6),
  13. godkänner att anslaget 36:4 *Banverket: Banhållning och sektorsutgifter* får belastas med kostnader för räntor och amorteringar för lån upptagna i Riksgäldskontoret (avsnitt 4.9.6),
  14. godkänner ekonomiska mål och investeringsplan för Statens järnvägar för perioden 2001 – 2003 i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 4.11.7),
  15. bemyndigar regeringen att för 2001 ge Statens järnvägar samt det eller de nya SJ-bolagen finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 4.11.7),
  16. godkänner ekonomiska mål och investeringsplan för Sjöfartsverket för perioden 2001 – 2003 i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 4.12.5),
  17. bemyndigar regeringen att fastställa utdelning och skattemotsvarighet för Sjöfartsverket i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 4.12.5),
  18. bemyndigar regeringen att för år 2001 ge Sjöfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 4.12.5),
  19. godkänner vad regeringen förordar beträffande investeringar i farleder till Göteborgs hamn (avsnitt 4.12.5),
  20. godkänner vad regeringen anför om finansiering av kostnader med anknytning till M/S Estonias förlisning (avsnitt 4.12.5),
  21. godkänner vad regeringen förordar om Handelsflottans kultur- och fritidsråd (avsnitt 4.12.5),
  22. godkänner ekonomiska mål och investeringsplan för Luftfartsverket för perioden 2001 – 2003 i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 4.13.5),
  23. bemyndigar regeringen att fastställa utdelning och skattemotsvarighet för Luftfartsverket i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 4.13.5),
  24. bemyndigar regeringen att för år 2001 ge Luftfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 4.13.5),
  25. godkänner vad regeringen förordar om Statens haverikommission (avsnitt 4.13.5),
  26. godkänner vad regeringen förordar om Rikstrafiken (avsnitt 4.14.6),
  27. bemyndigar regeringen att under 2001, i fråga om ramanslaget 36:12 *Rikstrafiken: Trafikupphandling*, ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare åtaganden innebär utgifter på högst 3 950 000 000 kronor under åren 2002-2006 (avsnitt 4.14.6),
  28. bemyndigar regeringen att under år 2001, i fråga om ramanslaget 37:2 *Upphandling av samhällsåtaganden*, ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare åtaganden innebär utgifter på högst 290 000 000 kronor under åren 2002 – 2004 (se avsnitt 5.9.2),
  29. för budgetåret 2001 anvisar anslagen under utgiftsområde 22 *Kommunikationer* enligt följande uppställning:

### Anslagsbelopp

Tusental kronor

Anslag	Anslagstyp	
34:1 Bidrag till Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut	ramanslag	203 077
36:1 Vägverket: Administration	ramanslag	1 044 730
36:2 Väghållning och statsbidrag	ramanslag	13 662 925
36:3 Banverket: Administration	ramanslag	749 849
36:4 Banverket: Banhållning och sektorsutgifter	ramanslag	6 611 495
36:5 Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nät-	ramanslag	200 000

verk			
36:6	Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m.	obetecknat anslag	61 000
36:7	Ersättning till viss kanaltrafik m.m.	obetecknat anslag	62 660
36:8	Bidrag till sjöfarten	ramanslag	409 000
36:9	Driftbidrag till kommunala flygplatser	obetecknat anslag	101 000
36:10	Ersättning till Statens järnvägar i samband med utdelning från AB Swedcarrier	ramanslag	140 000
36:11	Rikstrafiken: Administration	ramanslag	10 687
36:12	Rikstrafiken: Trafikupphandling	ramanslag	790 000
36:13	Viss internationell verksamhet	ramanslag	7 500
36:14	Statens väg- och transportforskningsinstitut	ramanslag	32 680
36:15	Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA)	ramanslag	44 861
37:1	Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter	ramanslag	11 365
37:2	Upphandling av samhällsåtaganden	ramanslag	153 484
37:3	Ersättning till Posten AB för rikstäckande betalnings- och kassaservice	ramanslag	200 000
37:4	Ersättning till SOS Alarm Sverige AB för alarmeringstjänst enligt avtal	ramanslag	144 000
37:5	Informationsteknik: Telekommunikation m.m.	ramanslag	50 000
<b>Summa</b>			<b>24 690 313</b>



## 2 Lagförslag

Regeringen har följande förslag till lagtext.

---

### **2.1 Förslag till lag med bemyndigande om utjämning av taxor för vissa lastbilstransporter**

Härigenom föreskrivs följande.

För att åstadkomma en utjämning av taxorna för inrikes fjärrtransporter av gods med lastbil till eller från Gotland får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer föreskriva ett högsta pris för sådana transporter. Därvid får det också föreskrivas ett högsta pristillägg i den totala inrikes fjärrtrafiken för att kompensera transportföretagen för det ekonomiska bortfall som kan uppstå med anledning av transporter till eller från Gotland.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2001.

## **2.2 Förslag till lag om kreditering på skattekonto av stöd till kommuner för anläggande av lokala telenät**

Härigenom föreskrivs följande.

### **1 §**

Stöd till kommuner för anläggande av lokala allmänt tillgängliga telenät med hög överföringskapacitet som har beslutats av länsstyrelsen eller ett regionalt självstyrelseorgan enligt lagen (1996:1414) om försöksverksamhet med ändrad regional ansvarsfördelning och som avser stödberättigande åtgärder som har utförts under perioden 1 juli 2000–31 december 2004 skall tillgodoföras kommunerna genom kreditering på sådant skattekonto som har upprättats för dem enligt 3 kap. 5 § skattebetalningslagen (1997:483).

### **2 §**

Regeringen meddelar närmare föreskrifter om det stöd enligt 1 § som skall krediteras skattekontot.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2001.

## 3 Kommunikationer

### 3.1 Omfattning

Utgiftsområdet omfattar politikområdet Transportpolitik, politikområdet IT, tele och post, samt del av politikområdet Miljöpolitik.

### 3.2 Utgiftsutveckling

**Tabell 3.1** Utgiftsutvecklingen inom utgiftsområdet

*Miljoner kronor*

	Utfall 1999	Anslag 2000 <sup>1</sup>	Utgifts- prognos 2000	Förslag anslag 2001	Beräknat anslag 2002	Beräknat anslag 2003
Transportpolitik	24 714	24 760	25 585	<b>23 928</b>	24 161	25 148
IT, tele och post	709	559	589	<b>559</b>	534	534
Miljöpolitik <sup>2</sup>	205	200	206	<b>203</b>	207	212
<b>Totalt för utgiftsområde 22</b>	<b>25 629</b>	<b>25 519</b>	<b>26 380</b>	<b>24 690</b>	<b>24 902</b>	<b>25 894</b>

<sup>1</sup> Inklusivt beslut till följd av förslag till tilläggsbudget till statsbudgeten för budgetåret 2000 i samband med den ekonomiska vårpropositionen.

<sup>2</sup> Politikområdet hör till utgiftsområde 20

För 1999 uppgår utgifterna inom utgiftsområdet till 25 629 miljoner kronor vilket är 127 miljoner kronor högre än anvisade medel i statsbudgeten.

Utgifterna under 2000 beräknas bli 861 miljoner kronor högre än av riksdagen anvisade anslag, bl.a. till följd av att kostnaderna för drift och underhåll samt investeringar i regional transportinfrastruktur beräknas överstiga anslagen.

Anslagen minskar något mellan 2000 och 2001 på grund av att anslaget Nationellt investeringsprogram för infrastrukturutveckling upphör. Då hänsyn tas till detta ökar anslagsnivån från 2000 till 2003. Det beror främst på att anslagen för

väg- och banhållning ökas för att bättre möta kraven på tillfredsställande väg- och banhållning. Trots dessa utökningar av anslagsmedel är nivån lägre än den nivå som krävs för att kunna genomföra fastställda infrastrukturplaner. Det är dock regeringens uppfattning att de fastställda infrastrukturplanerna skall kunna genomföras men med en viss tidsförskjutning och delvis annan prioritering.

Utgifterna för politikområdet IT, tele och post blir lägre 2000 än 1999 till följd av att Post- och telestyrelsen fr.o.m. budgetåret 2000 är nettofinansierad, dvs. att myndigheten själv förfogar

över de avgifter som den tar ut, istället för att finansieras via anslag.

### 3.3 Skatteavvikelser

Samhällets stöd inom utgiftsområde 22 redovisas huvudsakligen som anslag på statsbudgetens utgiftssida.

Utöver dessa anslag finns dock även vissa särregler i skattelagstiftningen som kan betraktas som stöd inom utgiftsområdet. Dessa särregler leder till bortfall av skatteinkomster, s.k. skatteavvikelser. I nedanstående tabell redovisas dessa. Beräkningarna har gjorts enligt utgiftsekivalentmetoden, vilket innebär att de nettoberäknade skatteavvikelserna är lika stora som de skattefria transfereringar som fullt ut kompenserar den skattskyldige om skatteavvikelsen tas bort. Redovisningen avser de regler som gällde 1 januari 2000.

**Tabell 3.2 Skatteavvikelser åren 2000 och 2001**

*Miljarder kronor*

	2000	2001
Internationell personbefodran	0,14	0,15
Persontransporter	3,04	2,43
Skatt på dieselbränsle i motorfordon	8,83	9,05
Skattebefrielse för elförbrukning vid bandrift	1,45	1,47
Skattebefrielse för bränsleförbrukning vid bandrift	0,12	0,12
Skattebefrielse inrikes sjöfart	0,96	0,96
Skattebefrielse för bandrift, koldioxidskatt	0,03	0,03
Skattebefrielse för inrikes sjöfart, koldioxidskatt	0,24	0,24
Skattereduktion för anslutning till bredband	0	0,8
<b>Summa</b>	<b>14,81</b>	<b>15,25</b>

#### Internationell personbefodran

Som export räknas transport till eller från utlandet. Detta innebär att en resa från ort i Sverige till en ort i utlandet i sin helhet är frikallad från skatteplikt. Skattebefrielsen gäller luft, vatten- och landtransporter. Beloppen i tabell 3.2 avser inrikes del av utrikes buss- och tågtransporter.

#### Persontransporter

Skattesatsen är 12 procent år 2000, men sänks fr.o.m. år 2001 till 6 procent.

#### Skatt på dieselbränsle i motorfordon

Skattesatsen för diesel i olika miljöklasser jämförs med skattesatsen för bensin i den främsta miljöklassen, vilken utgör normen på hela transportområdet. År 2000 är den genomsnittliga skattesatsen för bensin i den främsta miljöklassen 41 öre/kWh medan diesel beskattas med 19 öre/kWh i miljöklass 1, 21 öre/kWh i miljöklass 2 och 24 öre/kWh i miljöklass 3.

#### Skattebefrielse för elförbrukning vid bandrift

Befrielsen gäller elförbrukning för järnväg och tunnelbana. Skatteavvikelsen uppgår till 41 öre/kWh.

#### Skattebefrielse för bränsleförbrukning vid bandrift

Befrielsen gäller bränsleförbrukning för järnväg och tunnelbana. Skatteavvikelsen uppgår till 41 öre/kWh.

#### Skattebefrielse inrikes sjöfart

Skatteavvikelsen uppgår till 41 öre/kWh.

#### Skattebefrielse för bandrift, koldioxidskatt

Befrielsen gäller bränsleförbrukning för järnväg och tunnelbana. Skatteavvikelsen uppgår till 41 öre/kWh.

#### Skattebefrielse för inrikes sjöfart, koldioxidskatt

Skattebefrielse föreligger för såväl energi- som för koldioxidskatt



### **Skattereduktion för anslutning till bredband**

I prop. 1999/2000:86 föreslår regeringen bl.a. en skattereduktion för anslutning till bredband. Då

den exakta utformningen av stödet och fördelningen ännu inte är klar har avvikelsen redovisats schablonmässigt.



## 4 Transportpolitik

### 4.1 Omfattning

Politikområdet Transportpolitik omfattar väg- och banhållning, vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart, och luftfart. I politikområdet ingår också viss sektorsforskning, miljöfrågor och upphandling av kollektivtrafik. De myndigheter, affärsverk och större bolag som verkar inom utgiftsområdet är Statens järnvägar, Banverket, Vägverket, Statens väg- och transportforskningsinstitut, Sjöfartsverket, Handelsflottans kultur- och fritidsråd, Luftfartsverket, Statens haverikommission, Statens institut för kommunikationsanalys, Rikstrafiken, AB Svensk Bilprovning och SAS Sverige AB. Därtill finns ett antal mindre bolag inom bl.a. väg- och järnvägsområdena.

### 4.2 Utgiftsutveckling

**Tabell 4.1** Utgiftsutvecklingen inom politikområdet

*Miljoner kronor*

	Utfall 1999	Anslag 2000 <sup>1</sup>	Utgifts- prognos 2000	Förslag anslag 2001	Beräknat anslag 2002	Beräknat anslag 2003
36:1 Vägverket: Administration	1 063	1 272	1 241	<b>1 045</b>	1 066	1 090
36:2 Väghållning och statsbidrag	12 132	12 835	13 219	<b>13 663</b>	13 686	14 472
36:3 Banverket: Administration	902	935	891	<b>750</b>	766	784
36:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter	7 113	6 279	6 312	<b>6 611</b>	6 720	6 850
36:5 Från EG-budgeten finansierade stöd till Trans-europeiska nätverk (TEN)	95	200	293	<b>200</b>	200	200
36:6 Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m.	44	61	61	<b>61</b>	61	61
36:7 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.	63	63	63	<b>63</b>	63	63
36:8 Bidrag till sjöfarten	436	405	526	<b>409</b>	405	405
36:9 Driftbidrag till kommunala flygplatser	105	105	105	<b>101</b>	105	105
36:10 Ersättning till St. Järnvägar i samband med utdelning från AB Swedcarrier	0	33	241	<b>140</b>	200	230

36:11 Rikstrafiken: Administration.	7	11	12	11	11	11
36:12 Rikstrafiken: Trafikupphandling	789 <sup>2</sup>	671	703	790	790	790
36:13 Viss internationell verksamhet	4	8	19	8	8	8
36:14 Statens väg- och transportforskningsinstitut	32	32	31	33	33	34
36:15 Statens institut för kommunikationsanalys	45	44	45	45	46	47
A6 Nationellt investeringsprogram för infrastruktur- utveckling	1 640	1 650	1 650			
B5 Vissa kostnader med anledning av M/S Estonias förlisning	18					
E2 Kommunikationsforskningsberedningen	198	157	164 <sup>3</sup>			
E5 Bidrag till forskning om el- och hybridfordon	29		9			
<b>Totalt för politikområde Transportpolitik</b>	<b>24 714</b>	<b>24 760</b>	<b>25 585</b>	<b>23 928</b>	<b>24 161</b>	<b>25 148</b>

<sup>1</sup> Inklusive beslut till följd av förslag till tilläggsbudget till statsbudgeten för budgetåret 2000 i samband med den ekonomiska vårpropositionen.

<sup>2</sup> Summan av 1999 års anslag: B2 Transportstöd till Gotland, D2 Köp av interregional persontrafik på järnväg m.m. och D3 Ersättning till trafikhavudmännen för köp av viss kollektivtrafik.

<sup>3</sup> Anslaget redovisas fr.o.m. 2001 under politikområdet Forskningspolitik.

Utgiftsprognosen för politikområdet Transportpolitik är 818 miljoner kronor högre än anslagen under 2000. Utgiftsprognosen för anslaget 36:2 Väghållning och statsbidrag överstiger anslagen med 384 miljoner kronor. Det är främst utgifterna för drift och underhåll samt investeringar i regional transportinfrastruktur som överstiger anslag. Utgifterna för bidrag till sjöfarten beräknas bli högre än anslaget, främst som en följd av att anslaget är beräknat utifrån en lägre nivå på bidraget till sociala avgifter. Även utgifterna för ersättning till Statens järnvägar i samband med utdelning från AB Swedcarrier beräknas bli högre än anslaget. En stor del av föregående års anslagssparande kommer därmed att förbrukas.

Då hänsyn tas till att anslaget A6 Nationellt investeringsprogram för infrastrukturutveckling upphör fr.o.m. 2001, ökar anslagen för politikområdet under perioden 2001–2003, jämfört med anslag för 2000. Detta beror främst på att anslagen för väg och banhållning ökas för att bättre möta kraven på tillfredsställande väg- och banhållning. Trots dessa utökningar av anslagsmedel är nivån lägre än den nivå som krävs för att kunna genomföra fastställda infrastrukturplaner. Det är dock regeringens uppfattning att de fastställda infrastrukturplanerna skall kunna genomföras men med en viss tidsförskjutning och delvis annan prioritering.

### 4.3 Mål

Våren 1998 beslutade riksdagen om ett nytt transportpolitiskt mål (prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266).

Målet för transportpolitiken skall vara att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

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 medborgarna och näringslivets grundläggande transportbehov kan tillgodoses.
- En hög transportkvalitet, där transportsystemets utformning och funktion medger en hög transportkvalitet för 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 samt att en god hushållning med mark, vatten, energi och andra naturresurser främjas.
- En positiv regional utveckling, där transportsystemet främjar en positiv regional ut-

veckling genom att dels utjämna skillnader i möjligheterna för olika delar av landet att utvecklas, dels motverka nackdelar av långa transportavstånd.

#### 4.4 Politikens inriktning

##### Väg

Den transportpolitiska inriktningen gällande vägar är för år 2001 i första hand att säkerställa och bevara nuvarande infrastruktur. Den beslutade trafiksäkerhetsatsningen under perioden fullföljs som planerat genom omprioritering från byggande av stamvägar till riktade trafiksäkerhetsåtgärder på stamvägnätet. Den år 1999 påbörjade satsningen på riktade trafiksäkerhetsåtgärder på det övriga vägnätet för 400 miljoner kronor per år fullföljs.

För att säkerställa och bevara nuvarande infrastruktur skall förutsättningar skapas för bland annat ökad bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion av det regionala vägnätet. Anslagsnivån för drift- och underhållsinsatser på väg skall också ökas och minst motsvara den i gällande planer, för att kunna upprätthålla en fortsatt god vägstandard. Därigenom ökas förutsättningarna för tillväxt och regional utveckling.

Under sommaren år 2000 har kraftiga översvämningar inneburit skador på det statliga vägnätet och järnvägsnätet. Regeringen anser därför att ramen för politikområdet skall utökas under år 2000 och 2001 för att bekosta erforderliga reparationer.

Regeringens förslag till utgiftsnivåer innebär dock att vissa planerade åtgärder i de fastställda investeringsplanerna inte kommer att kunna genomföras under perioden 2001–2003.

Regeringen avser att senare presentera en proposition om inriktningen av åtgärder i transportinfrastrukturen. I propositionen kommer regeringen vidare att lämna förslag på den mer långsiktiga inriktningen av transportinfrastrukturen.

##### Järnväg

Regeringens förslag till utgiftsnivåer innebär att vissa planerade åtgärder i de fastställda investeringsplanerna inte kommer att kunna genomföras under perioden 2001–2003. Det är dock regeringens ambition att upprätthålla en fortsatt god

järnvägsstandard. Regeringen anser att det är angeläget att påskynda satsningen för höjd bärighet och utökad lastprofil på järnväg.

En viktig del i detta är projektet STAX 25, som syftar till att höja järnvägens axellast från dagens 22,5 ton till 25 ton.

För att möjliggöra ett samverkande och effektivt tågssystem i södra Sverige och på Själland påbörjas planeringen av elektrifiering av Blekinge kustbana så att en elektrifiering kan genomföras med början år 2004. Förberedelserna för och byggandet av Botniabanan fortsätter. Under förutsättning att regeringen tillåter verksamheten med stöd av 17 kap. miljöbalken har regeringen för avsikt att därefter återkomma till riksdagen med frågan om ytterligare lånegarantier för Botniabanan AB vad gäller de två kvarvarande etapperna mellan Nyland - Örnsköldsvik och mellan Husum - Umeå.

Nationell och regional utveckling i Europa kan främjas av internationell och konkurrenskraftig järnvägstrafik, samtidigt som järnvägens fördelar ur miljösynpunkt kan tas tillvara och bidra till en mera hållbar samhällsutveckling. I EU arbetar man sedan länge mot detta mål. Järnvägstransporterna inom gemenskapen har emellertid under lång tid förlorat marknadsandelar. En förklaring till denna utveckling är bristande effektivitet hos de nationella statsjärnvägarna som ofta befinner sig i en monopolsituation. Den europeiska järnvägssektorn måste därför förnyas, vitaliseras och harmoniseras. För att uppnå detta krävs främst kompetent förvaltning och sund ekonomi inom järnvägssektorn samt icke-diskriminerande behandling av olika inblandade parter. Det behövs bl.a. klarläggande av olika intressenters roller och en tydlig uppdelning av olika aktörers ansvarsområden. Vidare krävs ramar och regelverk för fördelningen av järnvägsinfrastrukturkapacitet och fastställandet av nivåerna på banavgifterna. Det nu gällande EG-regelverket för dessa aktiviteter, som kom till under första hälften av 1990-talet, har inte visat sig tillräckligt. Kommissionen föreslog därför år 1998 att direktiven om utveckling av gemenskapens järnvägar och om tillstånd för järnvägsföretag skulle förtydligas. Direktivet om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av banavgifter och utfärdande av säkerhetsintyg skulle ersättas av ett nytt, betydligt mer preciserat direktiv.

Kommissionens förslag har behandlats i rådet och i Europaparlamentet under arbetsnamnet "Järnvägspaketet" eller "Infrastrukturpaketet".

Efter omfattande förhandlingsarbete kunde transportministrarna i december 1999 uppnå politisk överenskommelse om ändringar av de tre direktiven. En gemensam ståndpunkt antogs formellt i mars 2000 och den andra läsningen i Europaparlamentet avslutades i juli samma år. En förlikning mellan rådet och parlamentet beräknas vara klar under hösten 2000 och därefter skulle direktiven kunna antas slutligt. Direktiven träder i kraft vid offentliggörandet och skall vara genomförda av medlemsstaterna 2 år efter ikraftträdandet. I Sverige kan införandet av de nya direktiven komma att medföra att bl.a. Banverket, Järnvägsinspektionen och Tågtrafikledningen får ändrade roller.

### Sjöfart

Sjösäkerhets- och miljöfrågorna ges fortsatt hög prioritet. Det internationella arbetet är av särskild betydelse för dessa frågor. Ett exempel på detta är det s.k. Erikapaketet. Med anledning av oljetankfartyget Erikas förlisning utanför Frankrikes kust i december 1999 har Kommissionen lagt fram förslag till ett åtgärds paket som syftar till att stärka sjösäkerheten hos i första hand oljetankfartyg och därmed minska föroreningarna av den marina miljön. Delar av paketet är av sådan internationell betydelse att en parallell behandling av frågan sker inom den internationella sjöfartsorganisationen IMO.

Sedan den politiska frigörelsen i Östersjöregionen har samarbetet mellan ländernas sjöfartsadministrationer utvecklats. Sjöfartsverket har på regeringens uppdrag utarbetat en handlingsplan för att utveckla sjöfart och handel i Östersjöregionen. Planen utgör ett underlag för att göra en samlad värdering av svenska åtgärder som kan spänna över flera politikområden. Ökad effektivitet, hög sjösäkerhet och god miljö är nyckelord.

Sverige deltar även aktivt i det Östersjösamarbete som Kommissionen leder. Den positiva ekonomiska utvecklingen i Östersjöregionen med ökande handel stöds påtagligt av det pågående arbetet med att utvidga EU. För svensk del är detta en viktig fråga inför ordförandeskapsperioden.

### Luftfart

Flygtrafiken fortsätter att växa. Prognoser pekar på en fyraprocentig tillväxt för in- och utrikes trafik under den närmaste treårsperioden. Lågprisflyget bedöms öka kraftigt under den närmaste femårsperioden. Kapaciteten i luftrummet i Europa bedöms förbättras, men kommer under en period troligen att vägas upp av den ökande trafiken. Konkurrensen mellan de globala allianserna kommer att skärpas under förutsättning att den internationella flygmarknaden fortsätter att liberaliseras. SAS ställning på inrikesmarknaden är fortsatt stark.

Flygsäkerhets-, miljö- och kapacitetsfrågorna har fortsatt hög prioritet och kräver såväl nationella som internationella åtgärder. Miljöarbetet bedrivs bl.a. inom International Civil Aviation Organization (ICAO) där skärpning av buller- och utsläppsnormer, utsläppsavgifter och uppföljning av klimatmötet i Kyoto står på dagordningen. Ökningen av flygtrafiken leder till att miljömålen blir svårare att nå.

Sverige hävdar sig väl vad gäller flygförseningar, men de problem som finns beror framför allt på kapacitetsbrist i Central- och Sydeuropa. Genom att utveckla statens flygplatssystem, en effektiv flygtrafiktjänst och genom att driva frågan inom ramen för internationellt luftfartssamarbete skall förseningarna i flygtrafiken minska. Luftfartsverket har under år 1999 deltagit i det svenska EU-arbetet med förberedelser av ett EG-medlemskap i den europeiska flygtrafiktjänstorganisationen Eurocontrol. Därtill medverkar Sverige tillsammans med sju andra nordeuropeiska stater i ett projekt för att införa en nationsövergripande utformning av det övre luftrummet.

Liberaliseringen och den ökande konkurrensen inom luftfarten har internationellt lett till att allt fler flygplatser kommersialiserats och skilts från luftfartsmyndigheternas sektors- och säkerhetsroller.

Det starka utvecklingen av flyget föranleder att behovet av flygplatskapaciteten i Stockholm studeras närmare.

## **Forskning, analys och samhällsköpta tjänster m.m.**

### **Samhällsköpta tjänster m.m.**

Med samhällsköpta tjänster menas här statens upphandling av interregional kollektivtrafik, dvs. delar av den verksamhet som Rikstrafiken bedriver.

Det är viktigt att det över hela landet finns tillräckligt goda transportmöjligheter så att människor kan bosätta sig och ha sin utkomst efter eget val och inte tvingas flytta på grund av brister i transportsystemet. Det bör även finnas en rimlig valfrihet vid val av transportlösning för resor mellan olika regioner. Staten har här ett övergripande ansvar. Samtidigt bör dock den interregionala kollektivtrafiken så långt som möjligt drivas på kommersiella villkor och i ökad utsträckning samordnas med lokal och regional kollektivtrafik. En tillfredsställande interregional transportförsörjning i ett sammanhängande nätverk torde dock även fortsättningsvis kräva att samhället upphandlar viss trafik, som ger ett väsentligt bidrag till uppfyllandet av de transportpolitiska målen, men som inte kan drivas på kommersiella grunder.

### **Forskning och analys**

Förmågan till innovationer är en viktig faktor bakom ekonomisk tillväxt, ekologiskt hållbar utveckling och samhällsförändring. Denna förmåga beror av en rad omständigheter, t.ex. utbildning, forskning, teknisk utveckling, arbetsorganisation, riskfinansiering av företag, regelverk, och inte minst samhällets infrastruktur för transporter, kommunikationer m.m. Den gemensamma europeiska marknaden ställer också krav på ett effektivt transportsystem. Ett effektivt innovationssystem blir således av allt större betydelse för ekonomisk tillväxt och välståndsutveckling. Innovationsfrågorna, som berör många olika politikområden, ställer krav på ett fördjupat samarbete också över ämnes- och sektorsgränserna. En effektiv näringspolitik i ett land av Sveriges storlek ställer också högre krav på möjligheterna att kraftsamla kring särskilt viktiga områden och därmed på möjligheterna till omprioriteringar.

Riksdagen tog den 14 juni 2000 beslut om en ny myndighetsorganisation för forskningsfinansiering (prop. 1999/2000:81, bet. 1999/2000:UbU17, rskr. 1999/2000:257). Inne-

börden är bl.a. att en ny FoU-myndighet inrättas för behovsstyrd forskning och utvecklingsarbete till stöd för innovationssystemet och en hållbar utveckling och tillväxt. FoU-myndigheten skall fr.o.m. den 1 januari 2001 överta de ansvarsområden som idag handhas av Kommunikationsforskningsberedningen.

För transportforskningen ställer regeringen liksom tidigare två grundläggande krav. Den skall dels ta fram underlag för åtgärder som krävs för att uppnå de av riksdagen fastställda målen på transportområdet, dels skapa handlingsberedskap inför problem som inte kan förutses i dag och bygga upp en kompetens- och kunskapsbas inför framtiden.

Vad gäller styrningen av forskningen inom kommunikationsområdet bör regeringens och riksdagens främsta uppgift även fortsättningsvis vara att ange de övergripande ramarna och riktlinjerna för forskningen. Att planera och genomföra forskningen bör däremot överlåtas till ansvariga myndigheter och till forskarna.

### **Kollektivtrafiken**

Kollektivtrafiken är en betydelsefull del av persontransportsystemet. Ansvaret för det kollektiva persontransportsystemet är delat mellan flera aktörer. Trafikhuvudmännen är ansvariga för den lokala och regionala kollektivtrafiken. Det utgör grunden i det kollektiva persontransportsystemet. Vägverket har, inom sin sektorsroll, ansvar för kollektivtrafik på väg. I samråd med branschföreträdare har Vägverket utvecklat ett nationellt och flera regionala kollektivtrafikprogram. I det transportpolitiska beslutet 1998 konstaterades att samordningen mellan olika trafikslag bör utvecklas. Därför inrättades en ny myndighet, Rikstrafiken, vars huvuduppgift är att ur ett kundorienterat perspektiv verka för ett samordnat kollektivtrafiksystem. Tyngdpunkten i detta arbete ligger på den interregionala trafiken. Det förutsätter även ett omfattande samarbete med de regionala företrädarna.

Kollektivtrafiken är en del av samhällsservicen och det är viktigt att den blir tillgänglig för alla. Staten fördelar därför cirka 1,5 miljard kronor under perioden 1998 – 2002 till trafikhuvudmännen för åtgärder i syfte att öka tillgängligheten för funktionshindrade. Därutöver bidrar staten med betydande belopp, ca 500 mkr för den kommande treårsperioden, till utbyggnad av lokal och regional infrastruktur för kollektivtrafik.

Sedan början av åttiotalet har staten även avsatt särskilda medel till satsningar på forsknings-, utvecklings- och demonstrationsprojekt inom kollektivtrafikområdet. Under de senaste tre åren har medel också avsatts för samhällsbetalda resor.

Regeringen har i år förbättrat förutsättningarna för regional tågtrafik mellan Skåne och Själland. Detta sker genom att staten betalar för tågtrafikens avgifter till Öresundsbrokonsortiet för nyttjandet av Öresundsförbindelsen. Dessa 110 miljoner kronor finansieras via anslag och genom en generell höjning av banavgifterna med 105 miljoner kronor per år. Därmed kan persontågstrafik på Öresundsbron bedrivas på samma villkor som tågtrafiken i övriga Sverige.

Även om satsningar gjorts av såväl staten som trafikhuvudmännen har resandeutvecklingen med kollektivtrafik stagnerat. I föreliggande budgetproposition har regeringen därför lagt fram förslag som främjar kollektivtrafiken. Den föreslagna sänkningen av mervärdesskatt på kollektivtrafik beräknas leda till att sektorn kommer att betala ca 1 miljard kronor mindre i skatt per år. Även den föreslagna sänkningen av arbetsgivaravgiften kommer sektorn tillgodo. Den höjda dieselskatten kommer däremot att innebära något högre kostnader för operatören. Sammantaget kommer skatteförändringarna dock att innebära betydligt lägre kostnader för kollektivtrafiken. Detta förbättrar kollektivtrafikens konkurrenskraft. Samtidigt bidrar det till att öka möjligheterna att nå de transportpolitiska delmålen om en högre tillgänglighet, en säker trafik, god miljö och positiv regional utveckling.

För att ytterligare stärka kollektivtrafiken avser regeringen att ta initiativ till ett fördjupat samarbete med kollektivtrafikbranschen för att identifiera möjliga insatsområden.

## 4.5 Särskilda finansieringsfrågor

### Svedab

Riksdagen beslutade att tillstyrka regeringens förslag om statlig kapitaltäckningsgaranti till Svedab som är det svenska moderbolaget till Öresundskonsortiet. (prop. 1992/93:100 bil. 7, bet. 1994/95 TU2, rskr 1994/95:50)

Genom att Öresundskonsortiet inledningsvis inte kommer att ge något överskott kommer Svedabs verksamhet att visa negativt resultat un-

der de inledande åren efter det att broförbindelsen tagits i drift. Det negativa resultatet kommer att leda till att Svedabs egna kapital kommer att understiga hälften av det registrerade aktiekapitalet redan år 2000. För att undvika en tillämpning av reglerna om tvångslikvidation enligt aktiebolagslagen (1975:1385) måste ägarna (staten genom Vägverket och Banverket) ställa erforderligt ägartillskott i utsikt. Banverket och Vägverket bemyndigades därför att utställa kapitaltäckningsgarantier som innebär att verken förband sig att genom aktieägartillskott svara för att Svedabs egna kapital vid varje tillfälle uppgår till det registrerade aktiekapitalet.

När detta beslut togs var tanken att ägartillskottet skulle ske genom ett villkorligt ägartillskott i form av en revers, som inte skulle innebära någon anslagsbelastning på statsbudgeten.

Efter detta beslut har kapitaltäckningsgarantin för att skydda Svedabs egna kapital överförts till Riksgäldskontoret genom riksdagens beslut prop. 1998/99:1, bet 1998/99 TU1, rskr. 1998/99:79, samtidigt som Riksgäldskontoret fått dispositionsrätt till Vägverkets och Banverkets anslag för att täcka förluster vid infriandet av kapitaltäckningsgarantin.

I samband med att det blivit aktuellt att tillföra Svedab kapitaltillskott efter bronns öppnande har det uppkommit oklarheter om huruvida ett kapitaltillskott kan göras med revers, om Vägverket och Banverket får utfärda en revers, och om reversen måste belasta anslaget inom den totala utgiftsramen.

För att lösa denna oklarhet för 2001 föreslår regeringen att erforderligt kapitaltillskott, som beräknas till 290 miljoner kronor, istället skall tillföras Svedab som likvida medel och att Vägverket och Banverket får finansiera detta kapitaltillskott år 2001 genom att ta upp lån i Riksgäldskontoret, både för kapitaltillskottet och för räntan för det upptagna lånet, fram till dess en slutlig lösning för finansieringen av kapitaltillskottet kunnat presenteras. Detta innebär att ingen anslagsbelastning behöver ske inom utgiftstaket för att finansiera kapitaltillskottet till Svedab under 2001.

Det ankommer på regeringen att närmare fördela den föreslagna ramen mellan de två myndigheterna.

Regeringen föreslår därför att riksdagen godkänner att regeringen får besluta om en låneram om högst 310 miljoner kronor för Vägverket och Banverket tillsammans, för att ta upp lån i Riksgäldskontoret för att finansiera ett kapitaltill-



skott år 2001 till Svedab samt räntan för detta kapitaltillskott under ett år.

Regeringen avser att återkomma med förslag till hur finansieringen av hela kapitaltillskottet till Svedab skall lösas, i den kommande Infrastrukturpropositionen.

## 4.6 Resultatbedömning

Målet för transportpolitiken skall vara att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Det övergripande målet preciseras i fem långsiktigt inriktade delmål.

- Ett tillgängligt transportsystem
- En hög transportkvalitet
- En säker trafik
- En god miljö

- En positiv regional utveckling  
Se avsnitt 4.3 för en mer detaljerad redogörelse för dessa delmål.

För att möjliggöra en kontinuerlig uppföljning av utvecklingen mot dessa långsiktiga mål har regeringen preciserat ett antal etappmål för några av delmålen. Nedanstående tabell sammanfattar måluppfyllelsen av dessa.

Under år 1999 fortsatte såväl person- som godstrafiken att öka. Detta speglar en i flera avseenden positiv samhällsutveckling i form av ekonomisk tillväxt och ökad välfärd. Samtidigt innebär ökad trafik en belastning på transportsystemet som gör det svårare att uppfylla flera av de transportpolitiska etappmålen. Även eftersläpningen i tilldelning av medel i förhållande till infrastrukturplanerna försvårar uppfyllelsen av målen.

**Tabell 4.2 Samlad bedömning av måluppfyllelsen för transportpolitiken**

Delmål	Etappmål finns	Utveckling mot etappmål	Uppfylls etappmål med fattade beslut	Kommentar till utvecklingen i förhållande till etappmålet
Tillgänglighet	Nej	-	-	Ökade person- och gods-transporter har lett till längre bilrestider och ökade förseningar inom tåg och flyg
Transportkvalitet	Ja	Ja	Nej	
Trafiksäkerhet	Ja	Nej	Nej	
Miljö				
- Klimatpåverkan (CO <sub>2</sub> )	Ja	Nej	Nej	
- Hälsoeffekter (SO <sub>2</sub> ,NO <sub>x</sub> , VOC)	Ja	Ja	Ja	
- Kretsloppsanpassning	Nej	-	-	Långsam förbättring
- Påverkan på natur och kulturmiljö	Nej	-	-	Svårbedömt
Regional utveckling	Nej	-	-	Se tillgänglighet ovan

I det kortare perspektivet har de investeringar som gjorts inte fullt ut kunnat kompensera för ökad trafik, ökad trängsel i storstadsregionerna och sänkta hastigheter till följd av trafiksäkerhetshänsyn. Framkomligheten, som är en aspekt på tillgänglighet, har därför blivit något sämre. De genomsnittliga res- och transporttiderna har för vägtrafiken ökat. Samtidigt har förseningstiden ökat för tåg- och flygtrafik. Sett över en längre period har utbyggnad av väg- och bannät,

bättre fordon m.m. dock inneburit att tillgängligheten blivit bättre.

Målen för transportkvalitet, uttryckta i form av krav på infrastrukturens standard, bedöms inte nås med den medelsttilldelning som anges i gällande stamnäts- och länsplaner för perioden 1998–2007. Eftersläpningen i tilldelning av medel i förhållande till dessa planer leder till att uppfyllandet av målen blir än mer avlägset.

Med den trafikutveckling som varit har åtgärderna för bättre trafiksäkerhet inte räckt för att

hindra en ökning av olyckstalen för vägtrafiken. Utvecklingen står i strid med etappmålet om en halvering av antalet omkomna i vägtrafik till år 2007. Antalet olyckor vid korsningar mellan väg och järnvägar ökade under år 1999 men visar över en längre period en fallande trend. Målet om en halvering av dessa olyckor till år 2007 bedöms därför möjligt att nå. I strid med etappmålen noteras en svagt uppåtgående trend under 1990-talet för haverier inom privatflyget. Beräffande omkomna i fritidsbåtsolyckor noteras däremot en sjunkande trend.

Ökat trafikarbete har medfört ökande koldioxidutsläpp, medan etappmålet är att åstadkomma en stabilisering. Tekniska förbättringar av fordon, farkoster och bränslen har medfört påtagliga minskningar av utsläppen av svaveldioxid, kväveoxider och kolväten. Etappmålen för dessa utsläpp bedöms kunna nås. Utvecklingen inom transportsektorn närmar sig delvis uppsatta mål för kretsloppsanpassning av infrastrukturen. Vattentäkter åtgärdas dock inte i tillräcklig takt och naturgrus används i större utsträckning än eftersträvanvärt. Målet för buller vid nybyggnad eller väsentlig ombyggnad uppfylls i de flesta fall, medan åtgärdstakten är för låg för att riktvärdena ska nås.

Gränsdragningen mellan målen för tillgänglighet och positiv regional utveckling är inte alltid helt entydig. Målet om en positiv regional utveckling är dock till skillnad från tillgänglighetsmålet ett selektivt fördelningsmål. Uppföljningen av detta görs därmed bäst genom fallstudier av specifika projekt. Sådana studier har nu börjat genomföras. Tills vidare får dock diskussionen om måluppfyllelse för tillgänglighet även tjäna som sammanfattning för delmålet avseende en positiv regional utveckling.

## 4.7 Revisionens iakttagelser

Revisionsberättelsen för Vägverket innehåller en invändning mot verkets överskridande av sitt begränsningsbelopp. RRV konstaterar att regeringens begränsningsbelopp innebar en avsevärd minskning av Vägverkets buffert för svårprognosticerade kostnader. RRV rekommenderar därför Vägverket att mer frekvent följa upp och prognostisera anslagsutnyttjandet i syfte att i tid kunna vidtaga nödvändiga åtgärder för att ej överskrida utgiftsrestriktionen samt att i förekommande fall i tid kunna informera regeringen

om ett befarat överskridande. Regeringen delar RRV:s uppfattning om vad Vägverket bör vidta för åtgärder.

## 4.8 Delområde Väg

### 4.8.1 Omfattning

Verksamheten omfattar väghållning och vägtrafik. Verksamheten syftar till att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt 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 vägtransportssystemet. Sektorsansvaret omfattar miljöpåverkan, trafiksäkerhet, tillgänglighet, framkomlighet och effektivitet samt frågor som rör väginformatik, fordon, kollektivtrafik, handikappanpassning, yrkestrafik och tillämpad samhällsmotiverad forsknings-, utvecklings- och demonstrationsverksamhet inom vägtransportssystemet.

Den sammanlagda verksamhetsvolymen inkl. externa intäkter och lånefinansierad verksamhet uppgick 1999 till ca 16,9 miljarder kronor för Vägverket.

Vägverket har under 1999 direkt och indirekt innehaft flera bolag som bedriver verksamhet som faller inom verkets uppgifter. SVEDAB (Svensk-Danska Broförbindelsen AB) ägs av staten och förvaltas till vardera 50 procent av Vägverket och Banverket. Bolagets uppgift är dels att förvalta de svenska intressena i det hälftenägda Öresundskonsortiet, dels att svara för genomförandet av väg- och järnvägsanslutningarna på den svenska sidan av Öresundsförbindelsen, dels att bidra till finansieringen av Citytunnelprojektet under Malmö. SweRoad AB exporterar konsulttjänster inom framför allt områdena vägadministration, vägunderhåll och trafiksäkerhet. Verksamheten har under året bedrivits i flera länder i Afrika, Mellanöstern, Syd- och Sydostasien samt Östeuropa.

### 4.8.2 Utgiftsutveckling

Anslagsförbrukningen 1999 för delområdet Väg översteg anslagen med ca 175 miljoner kronor.

Det fanns dock ett ingående anslagssparande vid årets början på ca 50 miljoner kronor. Därför översteg anslagsförbrukningen det totala tillgängliga anslagsbeloppet med ca 125 miljoner kronor.

Anslaget 36:2 Vaghållning och statsbidrag tidigare benämnt A2 hade för 1999 en anslagslimit på 11 895 miljoner kronor. Denna anslagslimit överskreds med ca 237 miljoner kronor. Detta orsakades dels av högre kostnader för vintervaghållning än budgeterat (utfallet för 1999 är ca 110 miljoner kronor eller ca 7 procent högre än genomsnittet för 1995–1998) dels av effekterna av den successiva vinstavräkning i resultatenheten Produktion, vilket medförde en för hög anslagsförbrukning jämfört med prognos.

Prognosen för 2000 är för delområdet Väg ca 355 miljoner kronor högre än anslagen. Inom anslaget 36:2 Vaghållning och statsbidrag är det främst verksamheter avseende drift och underhåll samt investeringar i regionala planer som förväntas få en anslagsförbrukning som överstiger anslaget.

Anslagen för delområde Väg beräknas öka 2001–2003 jämfört med beslutade anslag för 2000. Det beror främst på att anslaget ökas såväl 2001 som 2003 för att bättre möta kraven på en

tillfredsställande vaghållning. Dessutom kommer en del av de myndighetsuppgifter som Vägverket utför och som finansieras med anslaget 2000, att fr.o.m. 2001 finansieras med avgifter som netto-redovisas på statsbudgeten. Detta frigör ytterligare utrymme för annan verksamhet som Vägverket utför. Hastighetskameror kan effektivisera trafikövervakningen och därmed underlätta för nollvisionens uppfyllande. Den ändrade finansieringen omfattar även länsstyrelsernas administration av vissa körkortsärenden. Länsstyrelsernas kostnader för denna verksamhet kommer därför fr.o.m. 2001 att finansieras med de avgiftsintäkter Vägverket får disponera för ändamålet.

Trots dessa utökningar av anslagsmedel och ändrade finansieringsprinciper är anslaget 36:2 Vaghållning och statsbidrag för 2001–2003 lägre än den nivå som krävs för att kunna genomföra fastställda infrastrukturplaner för vägar och regional kollektivtrafik i planerad omfattning. Det är dock regeringens uppfattning att de fastställda infrastrukturplanerna skall kunna genomföras men med en viss tidsförskjutning och delvis annan prioritering.

**Tabell 4.3 Utgiftsutveckling**

*Tusental kronor (löpande priser)*

	Utfall 1999	Anslag 2000 <sup>1</sup>	Utgifts- prognos 2000	Förslag anslag 2001 <sup>2</sup>	Beräknat anslag 2002 <sup>2</sup>	Beräknat anslag 2003 <sup>2</sup>
36:1 Vägverket: Administration	1 062 775	1 272 236	1 241 248	<b>1 044 730</b>	1 066 401	1 089 687
36:2 Vaghållning och statsbidrag	12 131 808	12 834 719	13 218 849	<b>13 662 925</b>	13 686 492	14 472 293
A6 Nationellt investeringsprogram för infrastruktur- utveckling anslagsposterna 1 och 2	1 600 000	1 600 000	1 600 000			
<b>Summa</b>	<b>14 794 583</b>	<b>15 706 955</b>	<b>16 060 097</b>	<b>14 707 655</b>	<b>14 752 893</b>	<b>15 561 980</b>

<sup>1</sup>Inklusive beslut till följd av förslag till tilläggsbudget till statsbudgeten för budgetåret 2000 i samband med den ekonomiska vårpropositionen.

<sup>2</sup>Viss justering av anslagets innehåll föreslås (se avsnitt 4.8.7).

### 4.8.3 Mål och resultat

#### Ekonomiskt resultat

**Tabell 4.4 Anslag och utfall 1997–1999**

Miljoner kronor

	Spar/ kredit 1996	Anslag 1997	Utfall 1997	Spar/ kredit 1997	Anslag 1998 <sup>1</sup>	Utfall 1998	Spar/ kredit 1998	Anslag 1999	Utfall 1999	Spar/ kredit 1999
36:1 Vägverket: Admi- nistration <sup>1</sup>	59	440	478	21	1 147	1 070	98	985	1 063	20
36:2 Våghållning och statsbidrag	1 817	12 529	13 230	1 116	11 856	13 019	-47	12 035	12 132	-144
36:4 Banhållning, an- slagspost 4 Våghållning och statsbidrag				0	749	737	12		12	0
36:5 Från EG-budget fi- nansierat stöd till transeuropeiskt nätverk		77	17	60	105	77	88	105	83	110
A6 Nationellt investe- ringsprogram för infra- strukturutveckling, anslagspost 2 Våghållning				0			0	1 600	1 600	0
				0			0			0
<b>Summa</b>	<b>1 876</b>	<b>13 046</b>	<b>13 725</b>	<b>1 197</b>	<b>13 857</b>	<b>14 903</b>	<b>151</b>	<b>14 725</b>	<b>14 890</b>	<b>-14</b>

<sup>1</sup>Fr.o.m. 1998 infördes en ny definition av administration.

Den sammanlagda anslagsnivån för delområde Väg har de två senaste åren varit på ungefär samma nivå. Det skall dock påpekas att anslaget A6 Nationellt investeringsprogram för infrastrukturutveckling, i huvudsak använt för att återbetala lån avseende storstadsöverenskommelserna och således inte bidragit till den direkta verksamhetsvolymen under 1999. Det innebär i realiteten att den anslagsfinansierade verksamhetsvolymen 1999 har varit ca 730 miljoner kronor lägre än 1998.

#### Resultat

Regeringen har brutit ned de transportpolitiska delmålen till verksamhetsmål för Vägverket. Vägverkets resultat för 1999 i förhållande till uppsatta mål framgår nedan.

#### Ett tillgängligt transportsystem

*Verksamhetsmål med koppling till tillgänglighet:*

- Andelen funktionshindrade, äldre och barn som kan utnyttja kollektiva färdmedel inom vägtransportsektorn skall öka.

- Andelen kollektivtrafikresor skall öka.
- Andelen kollektiv-, gång och cykeltrafik skall öka.
- Bidragsverksamheten till enskilda vägar skall säkerställa att standard och tillgänglighet på det enskilda bidragsberättigade vägnätet upprätthålls.

*Resultat:* Tillgängligheten på det statliga vägnätet (98 000 km) har kunnat upprätthållas men inte förbättras under året. Till följd av gjorda väginvesteringar under 1999 har restiden minskat med ca 1 miljon fordonstimmar eller 0,2 procent. Det är ett lägre utfall än 1998 men högre än 1997. Samtidigt har permanenta och tillfälliga hastighetsnedsättningar av trafiksäkerhetsskäl under 1999 inneburit en ökning av restiden som bedöms uppgå till 2–4 miljoner fordonstimmar per år.

Tillgängligheten för funktionshindrade är i stort sett oförändrad jämfört med föregående år, mätt som andelen funktionshindrade som en genomsnittlig dag gör minst en resa. Andelen funktionshindrade, äldre och barn som kan utnyttja kollektiva färdmedel inom vägtransportsektorn bedöms ha ökat. Marknadsandelen för persontransportarbetet med buss 1999 ligger på samma nivå (7 procent) som under 1998. Stan-

dard och tillgänglighet på det bidragsberättigade enskilda vägnätet har upprätthållits.

Andelen kollektiv-, gång- och cykelresor är oförändrad jämfört med 1998 och har således inte ökat relativt annan trafik.

### En hög transportkvalitet

*Verksambetsmål med koppling till hög transportkvalitet:*

- Underhållet av det statliga vägnätet skall ske på ett sådant sätt att nuvarande tillstånd inte försämras, såvitt avser beläggning.
- Driften av det statliga vägnätet skall genomföras på ett effektivt sätt samtidigt som ställda krav på tillgänglighet, trafiksäkerhet och god miljö enligt nationell väghållningsplan tillgodoses.
- De tidigareläggningar av väghållningsåtgärder och investeringar i kollektivtrafikanläggningar som möjliggjordes genom att Vägverket under budgetåret 1998 fick disponera en anslagspost om 749 miljoner kronor på anslaget 36:4 Investeringar samt drift och underhåll av statliga järnvägar, skall fullföljas under 1999. Det gäller särskilt de prioriterade åtgärderna på riksväg 45 samt åtgärder som medför höjd bärighet på vägnätet, rekonstruktion och förbättringar av vägnätet samt ökat belägningsunderhåll.

*Resultat:* Transportkvaliteten för näringslivet på det statliga vägnätet har kunnat upprätthållas på stora delar av det statliga vägnätet. På vissa

delar av vägnätet har transportkvaliteten för näringslivet dock inte kunnat upprätthållas fullt ut under hela året.

Antalet dygnskilometer på det statliga vägnätet som varit avstängt på grund av tjällossning har ökat med ca 45 procent sedan 1996 och är under 1999 uppe i 766 000 dygnskilometer. Vägverkets eget mål för 2003 är 676 000 dygnskilometer. Detta överskreds med ca 13 procent 1999. Det främsta skälet till det höga värdet 1999 är svår tjällossning i Norrbotten och Västerbotten samt i Dalsland. Antalet kilometer väg som har varit avstängd på grund av tjällossning under 1999 är 15 237 km.

Tillståndet på de belagda vägarna är i stort sett oförändrat sedan 1994 med utgångspunkt från de metoder Vägverket använder för att mäta vägtillståndet. Samtidigt har andelen trafikanter som är nöjda med vägarna genomgående minskat sedan 1995 i de mätningar Vägverket gör.

### En säker trafik

*Verksambetsmål med koppling till en säker trafik:*

- År 2000 skall antalet dödade i vägtrafiken understiga 400 personer och antalet polisrapporterade svårt skadade skall understiga 3 700.
- Efterlevnaden av gällande regler skall öka bland utövare av yrkesmässig trafik.

*Resultat:* Målet om en säkrare trafik har inte uppnåtts under året.

**Tabell 4.5 Antalet dödade och allvarligt skadade i vägtrafik under 1990-talet**

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Antalet dödade	772	745	759	632	589	572	537	541	531	570
Antalet allvarligt skadade	5 501	4 832	4 705	4 334	4 221	3 965	3 837	3 917	3 833	4 025

Både antalet dödade (570 st) och svårt skadade (4 025 st) har ökat sedan 1998 och det innebär att någon minskning avseende vare sig antalet dödade i trafiken eller antalet svårt skadade, inte har skett sedan 1996. Sammantaget bedöms åtgärder som genomförts under 1999 ha medfört 12–17 färre dödade och 75–115 färre svårt ska-

dade i trafiken, men samtidigt har den ökande trafikmängden inneburit att antalet dödade ökat med ca 40 personer netto under året.

Andelen trafikarbete som utförts med personbilar utrustade med krockkudde ökade med 7 procentenheter 1999 till 44 procent. Andelen konstaterade hastighetsöverträdelser är oförändrad jämfört med 1998 och den reella medelhas-

tigheten är också oförändrad jämfört med 1998. Bältesanvändning och hjälmanvändning har varit oförändrade de fyra senaste åren.

Kontrollresultat av flygande inspektioner av yrkestrafik tyder på att andelen trafikfarliga och från miljösynpunkt bristfälliga fordon ligger på en relativt konstant nivå och alltså inte har minskat.

### En god miljö

*Verksamhetsmål med koppling till en god miljö:*

- De totala utsläppen av koldioxid i vägtransportssystemet skall minska liksom att utsläppen av kväveoxider, kolväten och cancerframkallande ämnen i tätorter skall minska.
- Dessutom skall bullerstörningar från vägtrafiken minska.

*Resultat:* Utsläppen av kväveoxider, kolväten, svaveldioxid och cancerframkallande ämnen i tätorter minskar, medan utsläppen av koldioxid ökar. Etappmålet för koldioxid bedöms inte kunna nås till 2010. Utsläppen av koldioxid har ökat med 2,5 procent sedan föregående år och 7 procent sedan 1990, men etappmålet för kväveoxider bedöms sannolikt kunna nås 2005, då utsläppen har minskat med 41 procent sedan 1988. Etappmålet för svaveldioxid har redan nåtts och etappmålet för kolväten bedöms kunna nås 2005. Etappmålet med en halvering av utsläppen av cancerframkallande ämnen i tätort kommer troligen också att kunna nås till 2005. Ett viktigt skäl till den negativa måluppfyllelsen för koldioxid är storleken på trafikökningen under 1999 och förväntad framtida trafikökning.

Antalet boende utsatta för buller över 65 dB(A) längs det statliga vägnätet har minskat med 3 900 personer. Riktvärdena för vägbuller efter nybyggnad eller väsentlig ombyggnad uppfylls i de flesta fall. Däremot kommer inte målen för befintliga bostadsmiljöer att kunna uppfyllas till de angivna tidpunkterna 2003 för det statliga vägnätet och 2007 för det övriga vägnätet med nuvarande åtgärder i de nationella och regionala väghållningsplanerna.

### En positiv regional utveckling

*Verksamhetsmål med koppling till en positiv regional utveckling:*

- Regionala skillnader i ytstandard på belagda vägar skall minska för vägar med samma trafikvolym.

*Resultat:* Målet om en regional utveckling har inte uppnåtts under året.

Under 1999 har restids- och reskostnadsminskningar varit relativt mindre i stodområden än i övriga landet, så de regionala skillnaderna har med detta sätt att mäta, ökat. När det gäller regionala skillnader gällande ytstandard på högratifierade belagda vägar har regionerna Skåne, Stockholm och Sydöst bättre tillstånd än övriga landet. Däremot har en försämring skett för det låg- och medeltrafikerade vägnätet.

### Verksamhetsmål för genomförande av planer

- Vägverket skall, med hänsyn till anvisade medel, genomföra pågående investeringar och förbättringsåtgärder på det statliga vägnätet i enlighet med den nationella väghållningsplanen och länsplaner för regional transportinfrastruktur.
- Målet är att genomförandet av länsplanerna för regional transportinfrastruktur sker på sådant sätt att lika stor andel av respektive länsplan är genomförd efter en fyraårsperiod (vid utgången av 2001).

*Resultat:* De pågående objekten i nationella väghållningsplanen har med hänsyn till anvisade medel förverkligats så som planerats. Vägverket räknar med att ha genomfört en lika stor del av respektive länsplan vid utgången av 2001 under förutsättning av att utrymmet för väghållningsåtgärder ökar kommande år.

Prioriteringen av väginvesteringsobjekt i den nationella väghållningsplanen grundar sig bl.a. på den bedömda samhällsekonomiska lönsamheten av att investeringen genomförs. I tabellen nedan redovisas bl.a. den bedömda samhällsekonomiska lönsamheten av de större investeringsobjekt som färdigstälts under 1999. För objekt som planerades före 1996 motiverades den enskilda utbyggnaden till stor del av stråkets samlade betydelse för vägtransportsystemets effekti-

vitet. I kalkylerna har de trafik-, trafiksäkerhets- och miljöeffekter som beräknades i planerings-skedet använts, eftersom tiden från att vägarna

öppnades för trafik är för kort för att reella effekter skall kunna följas upp.

**Tabell 4.6 Uppföljning av kostnader samt redovisning av kalkylerad samhällsnytta för objekt med en total kostnad över 75 miljoner kronor som öppnats för trafik under 1999**

Väg	Vägnät	Sträcka	Längd km	Slutlig kostnad mkr	Budget mkr	Plan 1998- 2007	NNV <sup>1</sup>	Restid <sup>2</sup>	Dödade svårt skada- dade <sup>3</sup>
<b>Motorväg</b>									
E4	Nationell stamväg	St Åby-Väderstad	17	402	395	387	1,33	172	4,0
E20	Nationell stamväg	Eskilstuna-Arphus	17	427	387	389	0,66	179	3,0
<b>Flerfältsväg</b>									
E4	Nationell stamväg	Söderhamn-Enånger	27	520	493	479	0,13	174	1,5
<b>13-metersväg</b>									
259	Länsväg	Haningeleden 2	3	76	81	-		100	
61	Övriga riksvägar	Kil-Fagerås	14	350	353	340	1,36	250	7,9 <sup>4</sup>
23	Övriga riksvägar	Förbi Stoby	5	85	102	90	0,14	29	0,5
<b>9-metersväg</b>									
109	Länsväg	Välluv-Ekeby	12	115	120	110	1,36	40	1,1
264	Länsväg	Arningevägen	7	98	104	-	1,60	86	2,8 <sup>4</sup>

<sup>1</sup>NNV = nettonuvärdeskvot, mått på samhällsekonomisk lönsamhet.

<sup>2</sup>Minskad restid i tusentals timmar öppningsåret.

<sup>3</sup>Minskat antal dödade och allvarligt skadade öppningsåret.

<sup>4</sup>Avser även lindrigt skadade.

För projektet Haningeleden 2 som ingår i Stockholmsöverenskommelsen har ingen traditionell samhällsekonomisk lönsamhetsbedömning gjorts. För de övriga visar kalkylerna att samtliga har positiv samhällsekonomisk lönsamhet. Det finns normalt inte tillräckligt underlag för att fullständigt beräkna effekterna av en väginvestering förrän 3–5 år efter att vägen öppnats för trafik. En ny efterkalkyl har därför gjorts för de projekt som redovisades i Vägverkets årsredovisning för 1996. Av de 10 vägprojekten visar sex projekt god överensstämmelse med de efterkalkyler som gjordes 1996, medan två projekt visar bättre samhällsekonomisk lönsamhet och två projekt visar sämre samhällsekonomisk lönsamhet.

Riksdagen beslutade 1998 om investeringar i trafikens infrastruktur för perioden 1998–2007. En del av beslutet omfattade investeringar i stamvägnätet. I nedanstående tabell redovisas sammanlagda nedlagda kostnader 1998 och 1999.

**Tabell 4.7 Uppföljning av nationell plan för vägtransport-systemet 1998–2007**

Stråk	Total kostnad <sup>1</sup>	Kostnad t.o.m. 1999 <sup>2</sup>	% nedlagt t.o.m. 1999
E4 Helsingborg–Stockholm	2 748	806	29
E4 Stockholm–Sundsvall	3 661	641	18
E4 Sundsvall–Haparanda	1 962	348	18
Rv 40 Göteborg–Jönköping	1 141	60	5
E6 Trelleborg–Svinesund	6 839	3 465	51
E20 Göteborg–Stockholm	2 346	481	21
E18 Örje–Kapellskär	2 075	973	47
E22 Malmö–Norrköping	2 312	518	22
Rv 45 Göteborg–Segmon	194	72	37
Rv 44 Uddevalla–Båberg	260	8	3
Rv 70 Enköping–Mora	638	37	6
Rv 26 Halmstad–Bottnaryd	200	16	8
Rv 47/48/64 Jönköping–Kristinehamn	564	22	4
Rv 50/60 Ödeshög–Borlänge	920	36	4
Rv 55/56/53/67/80 Norrköping–Gävle	50	10	20
Rv 25 Halmstad–Kalmar	134	53	40
Rv 31/33 Jönköping–Västervik	170	7	4
E10 Töre–Riksgränsen	65	3	5
E12 Holmsund–Umbukta	736	210	29
E14 Sundsvall–Storlien	115	23	20
E65 Malmö–Ystad	235	21	9
Rv 45 Segmon–Karesuando	432	176	41
<b>Summa</b>	<b>27 797</b>	<b>7 986</b>	<b>29</b>

<sup>1</sup>Projektets totala kostnad enligt plan i mkr<sup>2</sup>Projektets kostnad t.o.m. 1999 i mkr

Den nationella väghållningsplanen innehåller olika typer av åtgärder. I tabellen nedan redovisas hur kostnaderna fördelar sig mellan olika investeringsåtgärder totalt i den nationella väghållningsplanen jämfört med det sammanlagda utfallet för 1998 och 1999 års investeringsverksamhet.

**Tabell 4.8 Uppföljning av åtgärder i nationell väghållningsplan 1998–2007**

	Summa mkr Nationell plan 1998–2007	Andel i % av planen	Utfall i mkr t.o.m. 1999	Andel i % av utfall t.o.m. 1999
Investeringar i specificerade projekt	23 700	78	5 537	85
Fysiska trafiksäkerhetsåtgärder	4 500	15	628	10
Riktade åtgärder	500	2	73	1
Väginformatik	1 000	3	91	1
Övriga åtgärder	800	3	219	3
<b>Summa</b>	<b>30 500</b>	<b>100</b>	<b>6 548</b>	<b>100</b>

Av tabellen framgår att ”Investeringar i specificerade projekt” är överrepresenterade i utfallet för 1998 och 1999, jämfört med plan, främst på bekostnad av åtgärder för ”Fysiska trafiksäkerhetsåtgärder”. Detta beror till avgörande del på att ”Investeringar i specificerade projekt” har utgjorts av pågående projekt som måste fullföljas, innan en omstyrning av resurserna till ”Fysiska trafiksäkerhetsåtgärder” kan göras, i enlighet med regeringens beslut. Regeringen bedömer att en sådan omstyrning har skett redan 2000 i samband med att pågående projekt avslutas och att det frigjorda utrymmet används för fysiska trafiksäkerhetsåtgärder.

Även länsplanerna för regional transportinfrastruktur innehåller olika typer av vägåtgärder. I tabellen nedan redovisas hur kostnaderna fördelar sig mellan olika investeringsåtgärder totalt i länsplanerna jämfört med det sammanlagda utfallet för 1998 och 1999 års investeringsverksamhet.



**Tabell 4.9 Uppföljning av åtgärder i regionala planer 1998–2007**

	Summa mkr regionala planer 1998–2007	Andel i % av planen	Utfall i mkr t.o.m. 1999	Andel i % av utfall t.o.m. 1999
Nyinvesteringar i regionala vägar	8 222	32	2 239	47
Bärighet, rekonstruktion regionala vägar	8 795	34	948	20
Fysiska trafiksäkerhetsåtgärder	2 784	11	474	10
Fysiska miljöåtgärder	1 804	7	250	5
Väginformationsåtgärder	105	0	44	1
Bidrag trafiksäkerhet och miljö	892	3	232	5
Bidrag Handikapp	1 085	4	294	6
Bidrag Kollektivtrafik	1 991	8	299	6
<b>Summa</b>	<b>25 678</b>	<b>100</b>	<b>4 780</b>	<b>100</b>

Av tabellen framgår att ”Nyinvesteringar” är överrepresenterade i utfallet för 1998 och 1999, jämfört med planerna, främst på bekostnad av åtgärder för ”Bärighet och rekonstruktion”.

Även detta beror till avgörande del på att ”Nyinvesteringar” har utgjorts av pågående projekt som måste fullföljas. Med utgångspunkt från regeringens inriktning för transportpolitiken under 2001 kommer dock medel till de regionala planernas genomförande att öka. Därmed kommer också insatserna för ”Bärighet och rekonstruktion” att ökas.

Enligt regeringens mål i Vägverkets regleringsbrev skall en lika stor andel av varje länsplan vara genomförd vid utgången av 2001. Med utgångspunkt från det sammanlagda utfallet för 1998 och 1999 bedömer regeringen att målet kommer att kunna nås. I tabellen nedan redovisas en sammanlagd uppföljning av länsfördelningen för 1998 och 1999 jämfört med fördelningen i planerna, exklusive järnvägsobjekt. De differenser som finns mellan planernas andel och utfallets andel vid utgången av 1999, förklaras främst av att pågående projekt skall kunna genomföras rationellt och effektivt, dvs. att det av produktionstekniska och ekonomiska skäl kan vara nödvändigt att genomföra påbörjade arbeten i större eller mindre omfattning under ett enskilt år, än vad angiven andel anger för 1998 och 1999.

**Tabell 4.10 Uppföljning av länsfördelning i de regionala planerna 1998–2007 exkl. länsjärnvägar och lånefinansiering**

	Summa mkr regionala planer 1998-2007	Andel i % av pla- nen	Utfall i mkr t.o.m. 1999	Andel i % av ut- fall t.o.m. 1999	Avvikelse från andel i plan t.o.m. 1999	Andel i % i för- hållande till me- del i plan t.o.m. 1999
Stockholm	2 885	11	760	14	3	116
Uppsala	857	3	132	3	-1	77
Södermanland	817	3	148	3	0	91
Östergötland	1 048	4	156	3	-1	74
Jönköping	930	4	211	4	1	113
Kronoberg	649	3	122	3	0	94
Kalmar	527	2	116	2	0	110
Gotland	138	1	35	1	2	127
Blekinge	376	1	157	3	2	209
Skåne	1 979	8	538	11	4	136
Halland	549	2	68	1	-1	62
Västra Götaland	3 435	13	567	12	-2	83
Värmland	977	4	257	5	2	132
Örebro	786	3	87	2	-1	55
Västmanland	741	3	89	2	-1	60
Dalarna	1 776	7	270	6	-1	76
Gävleborg	1 153	4	147	3	-1	64
Västernorrland	1 723	7	223	5	-2	65
Jämtland	997	4	234	5	1	117
Västerbotten	1 772	7	288	6	-1	81
Norrbottn	1 563	6	266	6	-1	85
<b>Summa</b>	<b>25 678</b>	<b>100</b>	<b>4 781</b>	<b>100</b>	<b>0</b>	<b>93</b>

#### Övriga verksamhetsmål – avseende inre effektivitet:

- Vägverkets registerverksamhet skall tillhandahålla ett kundanpassat och aktuellt trafik- och körkortsregister med hög tillgänglighet till lägsta möjliga kostnad. Den reala prisnivån per registrerad enhet skall trendmässigt successivt minska.

*Resultat:* Under 1999 har allmänhetens tillgänglighet till registerverksamheten vid Vägverket varit 99,9 procent. Målet att den reala prisnivån per registrerad enhet trendmässigt skall minska uppfylls av fordonsregistret. För körkortsregistret har en trendmässig minskning planat ut de senaste åren och för yrkestrafikregistret har kostnadsnivån ökat per enhet. Den sammanvägda produktiviteten för Vägverkets myndighetsutövning har kontinuerligt sjunkit sedan 1994, med nästan 40 procent. Detta beror främst

på att stora satsningar gjorts för att höja service-nivån och på kvalitetsförbättringar i förar-provsverksamheten.

#### 4.8.4 Insatser

##### Statliga insatser inom delområdet

Under 1999 har drift och underhåll genomförts på ca 98 000 km statliga vägar. Därmed har de befintliga infrastrukturanläggningarna kunnat nyttjas för att bidra till att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet.

Ett antal stora investeringsobjekt har under 1999 också slutförts och öppnats för trafik. De mest omfattande investeringarna som slutförts är motorvägsbyggena mellan St Åby och Väderstad på väg E4 och mellan Eskilstuna och Arphus på väg E20. Fyrfältsvägen mellan Söderhamn och Enånger på väg E4 samt 13-metersvägen mellan

Kil och Fagerås på riksväg 61 har också slutförts. Totalt har investeringar för 3 718 miljoner kronor genomförts på stamvägnätet och för 2 680 miljoner kronor på övriga riksvägar och länsvägar. Under 1999 har antalet byggstarter varit få på grund av det stora antalet redan pågående vägbyggnationer. Byggstarter har endast gjorts av projekt med trafiksäkerhetsinriktning och för investeringar på väg 45 i skogslänen. Övrig vägutbyggnad bedöms bli framflyttad cirka två år jämfört med de fastställda ekonomiska långsiktiga planerna.

Under 1999 har beläggningsverksamheten kunnat ökas jämfört med 1997 och 1998. Genom beläggningsarbeten har andelen grusvägar på det statliga vägnätet minskat från 22,5 procent 1998 till 21,9 procent 1999.

Samtidigt har förbättringar gjorts de senaste åren gällande vägarnas standard. År 1995 var 88 procent av det statliga vägnätet upplåtet för trafik med högsta bärighetsklass (Bärighetsklass 1, vilket tillåter tung trafik med axeltryck 11 ton eller boggietryck på 18 ton och bruttovikt på 60 ton). År 1999 hade andelen ökat till 92 procent. Motsvarande värden för skogslänen var 86 procent 1995 och 88 procent 1999.

Tillståndet på de belagda vägarna är i stort sett oförändrat sedan 1994 med utgångspunkt från de metoder Vägverket använder för att mäta vägtillståndet. Samtidigt har andelen trafikanter som är nöjda med vägarna genomgående minskat sedan 1995 i de mätningar Vägverket gör.

Under 1999 beslutade regeringen om krav på att använda vinterdäck vid vinterväglag mellan den 1 december och den 31 mars. Kravet gäller för personbilar, lätta lastbilar och bussar som väger högst 3,5 ton samt släpvagnar som dras av dessa fordon. Erfarenheterna från andra nordiska länder är goda och den nya lagen förväntas minska antalet dödade i vägtrafiken med ca 5–7 personer per år och antalet svårt skadade med 30–60 personer per år.

Under 1997 införde Vägverket ändrade riktlinjer för beslut om hastighetsgränser. Dessa gränser har därefter under 1999 sänkts från 110 till 90 km/tim på 182 km väg och från 90 till 70 km/tim på 476 km väg. Dessutom har hastighetsgränsen sänkts på vissa vägar under vintersäsong, från 110 till 90 km/tim på 1 714 km väg och från 90 till 70 km/tim på 500 km väg. Sammantaget beräknas dessa hastighetssänkningar medföra att antalet dödade minskar med tre personer per år och antalet allvarligt skadade minskar med 11 personer per år.

Trafiksäkerhetsaspekter beaktas alltid i samband med åtgärder på det statliga vägnätet. De ingår därmed alltid som en del av beslutsunderlaget. Av investeringarna 1999 gjordes 13 procent, ca 820 miljoner kronor, primärt av trafiksäkerhetsskäl.

**Tabell 4.11 Riktade trafiksäkerhetsåtgärder på det statliga vägnätet 1999**

*miljoner kronor*

Miljö- och trafiksäkerhetsprioriterade genomfarter	36
Vägbyggnader inkl. hastighetsdämpande åtgärder	118
Gång- och cykelvägar	103
Planskilda korsningar	117
Övriga korsningar	156
Avkörningsskydd, räcken	266
Övrigt	24
<b>Summa</b>	<b>820</b>

Tillsammans med de åtgärder som genomförts vid ordinarie vägutbyggnader har detta bl.a. resulterat i 56 km gång- och cykelväg och 19 gång- och cykelportar.

Ett förbättrat, mer sparsamt körsätt bedöms kunna ge ett väsentligt bidrag till koldioxidmålet för 2010. Under 1999 har ett planeringsarbete inför en kommande nationell satsning inom detta område genomförts och utbildningar i ekonomiskt körsätt har kommit igång under året.

Inom programmet för kvalitetssäkring samarbetar Vägverket med myndigheter, kommuner och företag för att deras transporter skall ske på ett trafiksäkert och miljöanpassat sätt. Vägverket har utvecklat metoder, hjälpmedel och stöd för att ställa bl.a. miljökrav vid upphandling av transporter. Under 1999 har sju landsting och tretton kommuner tillämpat dessa metoder.

Vägverket har ett miljöledningssystem som nu utvecklas för att motsvara kraven enligt ISO14001/EMAS. Vägverket deltar sedan flera år som en pilotmyndighet i Regeringskansliets projekt för att införa miljöledningssystem i statlig förvaltning. Vägverket har genomfört en miljöutredning för den statliga väghållningen och miljöutredning pågår för verkets övriga verksamheter. Nästa steg är att utifrån miljöutredningarna sätta konkreta miljömål, och lägga fast ett miljöprogram.

Gemensamma krav för kvalitet, miljö och trafiksäkerhet tillämpas vid alla Vägverkets upphandlingar av entreprenader. Modellen innehåller

bl.a. krav på utbildning i miljö samt ekonomiska bonus som beror av fordons och maskiners miljöprestanda. En uppföljning visar att var fjärde maskinägare som kör åt Vägverket har påskyndat investeringar i miljövänligare maskiner med anledning av modellen.

Utvecklingsprojektet med mitträcken på breda tvåfältsvägar som startade 1998 har fortsatt under det gångna året. Det första avsnittet på E4 norr om Gävle har förlängts och det finns nu räcke på sammanlagt 23 km. De hittillsvarande erfarenheterna har varit mycket goda, och fram till årsskiftet 1999/2000 hade ingen olycka med allvarliga konsekvenser inträffat på detta vägvsnitt.

I april 1999 fattade regeringen beslut om ändring av regleringsbrev för budgetåret 1999 avseende Vägverket. Beslutet, som trädde i kraft omedelbart, innebar bl.a. att ytterligare 400 miljoner kronor per år under perioden 1999–2003 skall satsas på särskilda fysiska trafiksäkerhetsåtgärder, vilket är i linje med första punkten i regeringens elvapunktersprogram för ökad trafiksäkerhet. Åtgärderna skall vara kostnads-effektiva och bör koncentreras till de avsnitt på det statliga vägnätet där flest dödas eller skadas svårt.

Under 1999 är det främst åtgärder med kort förberedelsestid som genomförts. Det innebär att fasta föremål, stolpar och större stenar avlägsnats eller att räcken satts upp som fångar upp fordonet vid en olycka. Av årets anslag har 384 miljoner kronor utnyttjats för sådana trafiksäkerhetsåtgärder varav 231 miljoner kronor på det nationella stamvägnätet och 153 miljoner kronor på det övriga statliga vägnätet.

Vägverket har på ett förtjänstfullt sätt lyckats styra om verksamheten mot en ökad trafiksäkerhetsåtgärder under pågående verksamhetsår, vilket visar verkets flexibilitet och att styrningen inom verket fungerar väl.

**Tabell 4.12 Fördelning av medel för utökad trafiksäkerhetsåtgärder**

Sidoområdesåtgärder	52 %
Åtgärder i korsning	17 %
Åtgärder för oskyddade trafikanter	13 %
Separering av körriktning	13 %

Den sammanvägda produktiviteten för Vägverkets myndighetsutövning har kontinuerligt sjunkit sedan 1994, och totalt med nästan 40 procent. Detta beror främst på att stora satsningar gjorts för att höja servicenivån och på kvalitetsförbättringar i förarprovsvksamheten. Detta bekräftas också av att andelen godkända kunskapsprov för körkort ökat för såväl privata elever som för elever från körskolor. För de privata eleverna är ökningen störst med en ökning av godkända prov från ca 35 procent 1997 till ca 55 procent 1999. Motsvarande värden för körskoleelever är knappt 70 procent 1997 och drygt 80 procent 1999.

#### Insatser utanför delområdet

I budgetpropositionen för 2000 fastslog regeringen att elvapunktersprogrammet för 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.

Under 1999 har 102 kommuner genomfört klassificering av gatunätet från säkerhetssynpunkt och i ungefär lika många kommuner pågår investering och klassificering av vägnätet.

Broschyren "Bilars säkerhet och miljöpåverkan" har uppdaterats två gånger under året med resultat från Euro NCAP:s krockprovning. Under året har ytterligare 13 bilmodeller krockprovats inom Euro NCAP. Syftet med provningarna är att få underlag för konsumentinformation samt att driva på utvecklingen inom området bilars krocksäkerhet.

NTF har stött ca 360 lokala opinionsgrupper i deras krav på säkrare trafikmiljö. Cirka 100 grupper har fått gehör för sina krav på sänkta hastigheter, säkrare skolvägar, säkra övergångsställen, gång- och cykelbanor m.m.

Polisens trafikövervakning syftar till att skapa trygghet och säkerhet i trafiken. Därigenom skall trafikövervakningen bidra till att trafiksäkerhetsmålen nås. Under 1999 har polisen prioriterat hastighetsövervakning, bekämpning av trafiknykterhetsbrott samt kontroll av bilbältesanvändning.

År 1996 initierade Svenska åkeriförbundet tillsammans med AB Svensk bilprovning och Svenska bussbranschen ett samverkansprojekt med extra bromstest för tunga fordon. Till och med oktober 1999 har ca 3 300 lastbilar, 2 200 bussar och 1 600 släpvagnar medverkat och fått sina bromsar testade en extra gång.

Under 1999 har 7 av 20 landsting och 13 av 47 kommuner med mer än 45 000 invånare gjort minst en upphandling med miljö- och trafiksäkerhetskrav som ger effekter på hastighet, bältesanvändning, energianvändning eller hälsovådliga emissioner. Processen med att inspirera och stödja till kvalitetssäkring av transporter har startats hos 110 kommuner, 16 landsting, 45 företag och 121 andra organisationer.

Under 1999 startade ett femårigt försök med alkolås i Västerbottens, Stockholms och Östergötlands län. Under försöksperioden kan återkallelse av körkort på grund av rattfylleri i vissa fall ersättas med en körkortsbehörighet för ett fordon utrustat med alkolås. För närvarande deltar ca 100 personer i försöket, vilket är färre än förväntat men i nivå med liknande internationella försök.

År 1999 påbörjade Vägverket satsningen på särskilda fysiska trafiksäkerhetshöjande åtgärder på det statliga vägnätet. Av Vägverkets anslag omdisponerades 400 miljoner kronor för det ändamålet. Som en konsekvens av detta minskade Vägverket sin ersättning till polisens trafikövervakningsverksamhet från ca 60 miljoner kronor 1999 till 35 miljoner kronor fr.o.m. 2000. Ersättningen har i huvudsak använts till att finansiera de omkring 80 bilinspektörer som är anställda inom polisväsendet. Minskningen av ersättningen får till följd att den verksamheten kommer att minskas i motsvarande mån, medan trafiksäkerhetseffekten bedöms bli oförändrad genom mer riktade insatser.

#### 4.8.5 Analys och slutsatser

I förhållande till de transportpolitiska delmålen för delområdet Väg har för 1999 presenterats förbättringar av delar av miljömålet och trans-

portkvalitetsmålen samt oförändrade eller försämrade resultat gällande, tillgänglighet, regional utveckling och trafiksäkerhet samt delar av miljömålet och målen om transportkvalitet. För vissa mål är trafikökningen under 1999 ett viktigt skäl till, den i vissa avseenden, negativa måluppfyllelsen.

Den totala trafikökningen under 1999 på det statliga vägnätet har varit 3 procent för personbilstrafiken och 5 procent för lastbilstrafiken.

Trafikökningen 1999 fördelad på olika vägtyper:

Stamvägar	3,40 %
Övriga riksvägar	3,10 %
Länsvägar	3,20 %

Utformningen av verksamhetsmålen för delområdet Väg kommer att behöva övervägas, både med utgångspunkt från vad som kan vara möjligt att uppnå utifrån Vägverkets roll i samhället och vad som kan vara möjligt att uppnå utifrån tillgängliga resurser. Däremot ligger det övergripande transportpolitiska målet och de långsiktiga delmålen fast.

En genomgång av styrningen av den del av myndighetsuppgiften inom Vägverket som finansieras av offentligt rättsliga avgifter kommer att genomföras med anledning av riksdagens beslut (prop. 1999/2000:100, bet. 1999/2000:FiU20, rskr. 1999/2000:261) att Vägverket direkt skall få finansiera den aktuella verksamheten med dessa medel. Det kommer vid denna genomgång att bli särskilt angeläget att erhålla en styrning som bidrar till att denna verksamhet erhåller förbättrad produktivitet och effektivitet, för att de aktuella avgifterna på sikt skall kunna sänkas.

#### 4.8.6 Revisionens iakttagelser

Revisionsberättelsen för Vägverket 1999 innehåller en invändning mot verkets överskridande av anslagslimiten för anslaget 36:2 Vaghållning och statsbidrag. I revisionsrapport behandlas också uteslutande Vägverkets överskridande av anslagslimiten. RRV konstaterar att regeringens beslut den 22 april 1999 om anslagslimit reducerade Vägverkets anslagskredit med ca 1,2 miljarder kronor och innebar en avsevärd minskning av Vägverkets buffert för svårprognosticerade kostnader, som t.ex. vintervaghållning och successiv vinstavräkning för konkurrensutsatt entreprenadverksamhet. RRV rekommenderar Väg-

verket att mer frekvent följa upp och prognostisera anslagsutnyttjandet i syfte att i tid kunna vidtaga nödvändiga åtgärder för att inte överskrida utgiftsrestriktionen samt att i förekommande fall i tid kunna informera regeringen om ett befarat överskridande. Regeringen delar RRV:s uppfattning om att Vägverket bör vidta dessa åtgärder.

Vägverket erhöll Ekonomistyrningsverkets EA-värde CA vilket ger EA-omdömet Ej tillfredsställande. Vägverket erhöll Värde C som koncernvärde med 27 poäng av 36 möjliga och värdet A som Myndighetsvärde med 56 poäng av 60 möjliga. Skälet till det låga koncernvärdet är främst att Vägverket erhöll en revisionsberättelse med invändning, att man inte sköter avstämning mellan betalningsflöden och bokföring på ett tillfredsställande sätt, att inte rapporteringen av ekonomisk information till riksredovisningen följt ESV:s anvisningar fullt ut samt att budgetprognoserna inte har fullt godtagbar kvalitet. Regeringen bedömer att även Vägverkets EA-värde kommer att förbättras om Vägverket genomför RRV:s rekommendationer.

#### 4.8.7 Budgetförslag

### 36:1 Vägverket: Administration

**Tabell 4.13 Anslagsutveckling**

*Tusental kronor (löpande priser)*

År	Utfall	Utgifter	Anslags-sparande	Utgifter
1999	Utfall	1 062 775	19 905	
2000	Anslag	1 272 236		1 241 248
<b>2001</b>	<b>Förslag</b>	<b>1 044 730</b>		
2002	Beräknat	1 066 401 <sup>1</sup>		
2003	Beräknat	1 089 687 <sup>2</sup>		

<sup>1</sup> Motsvarar 1 044 730 tkr i 2001 års prisnivå.

<sup>2</sup> Motsvarar 1 217 730 tkr i 2001 års prisnivå.

Anslaget 36:1 Vägverket: Administration föreslås minska 2001–2003 jämfört med beslutat anslag för 2000. Det beror på att Vägverket fr.o.m. 2001 får finansiera del av sin myndighetsutövning med offentligtliga avgifter. Kostnaderna för denna verksamhet var tidigare anslagsfinansierad och kostnader motsvarande 50 miljoner kronor finansierades från detta anslag. Regeringen föreslår därför att anslaget minskas med 50 miljoner kronor och att dessa medel i stället överförs till anslaget 36:2 Vaghållning och statsbidrag. Det beror även på att 2000 tillfördes

anslaget medel för att korrigera tidigare inlagd kompensation för premie för avtalsförsäkring. De medel som tillfördes anslaget avsåg hela Vägverkets verksamhet, trots att merparten av Vägverkets lönekostnader finansieras med medel från anslaget 36:2 Vaghållning och statsbidrag. I förslaget till anslag för 2001 har den del av dessa medel som avser anslaget 36:2 Vaghållning och statsbidrag överförs till det anslaget.

Med anslaget finansieras kostnader för ledning, ekonomiadministration, personaladministration, planering och uppföljning av verksamheten, internt expertstöd, intern utveckling, utredning om alternativ finansiering av infrastrukturprojekt och andra transportpolitiska utredningar samt övriga kostnader som inte är direkt hänförliga till Vägverkets produkter och tjänster.

Vägverkets årsredovisning för 1999 innehåller en redovisning av Vägverkets inre effektivitet. Redovisningen redovisar samlat Vägverkets kostnader för den egna förvaltningen exklusive resultatenheter. Det framgår av redovisningen att förvaltningskostnaderna har ökat med 21 procent (187 miljoner kronor) mellan 1995 till 1999 och med knappt 1 procent (7 miljoner kronor) mellan 1998 och 1999. Ökningen beror bl.a. på en utökning av antalet anställda i myndighetsdelen och därav följande kringkostnader som lokaler, datautrustning och kompetensutveckling, verkets utökade ansvar för sektorsuppgifter och ett fördjupat arbete med beställning och uppföljning av statlig vaghållning.

Riksdagen beslutade inför 2000 att överföra 135 miljoner kronor från detta anslag till anslaget 36:2 Vaghållning och statsbidrag. De överförda medlen har i stället använts till fysiska trafik-säkerhetsåtgärder inom det anslaget. Anslaget för 2001 har beräknats enligt nedanstående tabell. Pris- och löneomräkningen baseras på index för 1999. Vid anslagsberäkningen har beaktats att Vägverket fr.o.m. 2001 får finansiera del av sin myndighetsutövning med offentligtliga avgifter.

Regeringen förutsätter att Vägverket även för 2002 och 2003 kan fortsätta den administrativa verksamheten på samma nivå som 2001.

**Tabell 4.14 Beräkning av anslaget för år 2001**

Tusental kronor

Anslag 2000	1 272 236
Pris- och löneomräkning	19 987
Minskat resursbehov	-24 493
Överföring till anslag 36:2	-50 000
Överföring av premie för avtalsförsäkring till anslaget 36:2	-173 000
<b>Anslag 2001</b>	<b>1 044 730</b>

### 36:2 Vaghållning och statsbidrag

**Tabell 4.15 Anslagsutveckling**

Tusental kronor (löpande priser)

1999	Utfall	12 131 808	Anslags-sparande	-144 588
2000	Anslag	12 834 719	Utgifts-prognos	13 218 849
<b>2001</b>	<b>Förslag</b>	<b>13 662 925</b>		
2002	Beräknat	13 686 492 <sup>1</sup>		
2003	Beräknat	14 472 293 <sup>2</sup>		

<sup>1</sup> Motsvarar 13 458 233 tkr i 2001 års prisnivå.<sup>2</sup> Motsvarar 13 958 233 tkr i 2001 års prisnivå.

Anslaget 36:2 Vaghållning och statsbidrag ökar 2001–2003 jämfört med anslaget för 2000. Det beror främst på att anslaget ökas för att bättre möta de behov som finns 2001 och som kommer att öka ytterligare fram till 2003. Dessutom kommer en del av den myndighetsutövning som finansieras med anslaget, att fr.o.m. 2001 finansieras med avgifter. Detta frigör ytterligare utrymme för kvarvarande anslagsfinansierad verksamhet. Som nämnts ovan under anslaget 36:1 Administration så har de medel, för att korrigera tidigare inlagd kompensation för premie för avtalsförsäkring, som avser anslaget 36:2 Vaghållning och statsbidrag, överförts till detta anslag.

Trots dessa utökningar är anslaget 36:2 Vaghållning och statsbidrag för 2001–2003 lägre än den nivå som krävs för att kunna genomföra fastställda infrastrukturplaner i planerad omfattning. Det är dock regeringens uppfattning att de fastställda infrastrukturplanerna skall kunna genomföras men med en viss tidsförskjutning och delvis annan prioritering.

Anslaget bekostar

- sektorsuppgifter (samlande, stödjande och pådrivande insatser inom trafiksäkerhet och

miljö, kollektivtrafik, handikappfrågor, fordon, yrkesmässig trafik, väginformatik, sektors-FoU, bidrag till ideella organisationer som utför sektorsuppgifter),

- myndighetsutövning (trafikregister, föreskrifter, m.m.),
- statlig vaghållning (vägplanering, byggande, drift, underhåll och fysiska trafiksäkerhetsåtgärder på det statliga vägnätet samt räntor och amortering på upptagna lån för byggande av broar som ersätter färjor, tidigare lagda väginvesteringar, anläggningstillgångar och omsättningstillgångar),
- de statsbidrag som Vägverket administrerar (statsbidrag till kollektivtrafik inklusive handikappanpassningsbidrag och särskilda bidrag till storstädernas trafiksystem, enskilda vägar, bidrag till omprövningsförrättningar för enskilda vägar med statsbidrag, förbättring av miljö och trafiksäkerhet på kommunala vägar, kompensation för kommunerna för lokal och regional busstrafik).

Vägverket får använda anslaget för kostnader 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 får också använda medel under anslaget för att finansiera merkostnader som uppstår för polisen vid kvalitetskontroll av trafiken och liknande uppgifter.

Vägverket är ansvarig myndighet för delfunktionen Vaghållning inom det civila försvaret. Delfunktionen redovisas under funktionen Transporter under utgiftsområde 6 Totalförsvaret.

#### Regeringens överväganden

Den totala anslagsfinansierade verksamhetsvolymen för statlig vaghållning under 1999 var 12 132 miljoner kronor.

Av riksdagen anvisade medel för budgetåret 2000 har av regeringen fördelats på anslags- och delposter enligt nedanstående tabell. I tabellen redovisas också det beräknade utfallet per anslagspost.

**Tabell 4.16 Fördelning av anslaget 36:2 Vaghållning och statsbidrag på anslagsposter år 2000**

Tusental kronor

	Anvisat i RB 2000	Prognos utfall 2000
Sektorsuppgifter	475 000	535 330
Myndighetsutövning	607 000	614 000
Statlig vaghållning		
Investeringar i nationell plan	2 281 000	2 346 000
Investeringar i regional plan	1 143 000	1 312 602
Investeringar i Södra länken	400 000	400 000
Investeringar i fysiska trafik- säkerhetsåtgärder	400 000	400 000
Drift och underhåll	5 548 919	5 710 000
Bidrag		
Drift och byggande av enskilda vägar	566 000	566 020
Storstadsöverenskommelsen	660 000	821 300
Bidrag i regionala planer inkl. handikappåtgärder	752 000	511 797
Till regeringens disposition	1 800	1 800
<b>Summa</b>	<b>12 834 719</b>	<b>13 218 849</b>

Det är regeringens uppfattning att de medel som kan tillföras anslaget Vaghållning och statsbidrag under 2001, inom ramen för den totala utgiftsnivå som beslutats i Vårpropositionen 2000 för utgiftsområde 22, i första hand måste gå till att upprätthålla en hög transportkvalitet och säkerhet på det befintliga statliga vägnätet. I första hand bör medel till drift och underhåll samt bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion av statens vägar prioriteras liksom åtgärder för ökad trafik-säkerhet. Under sommaren 2000 har kraftiga översvämningar inneburit skador på det statliga vägnätet. Regeringen anser därför anslaget skall utökas med 80 miljoner kronor 2000 och 200 miljoner kronor under 2001 för att bekosta återställandet av dessa vägar.

När det gäller väginvesteringar i *regionala planer* bedömer regeringen att anslagsposten bör uppgå till 2 004 miljoner kronor för 2001 jämfört med 1 143 miljoner kronor 2000. Den kraftiga ökningen motiveras av att regeringen vill säkerställa och bevara nuvarande infrastruktur och därför skapa förutsättningar för en satsning på ökad *bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion* av det regionala vägnätet. Därför bör medel prioriteras till investeringar i regional transportinfrastruktur.

Regeringens bedömning är att medel för drift och underhåll bör öka jämfört med nivån för

2000. Regeringen föreslår en nivå för drift och underhåll på 6 123 miljoner kronor.

Regeringen bedömer också att den särskilda satsningen på *investeringar i fysiska trafik-säkerhetsåtgärder* på hela det statliga vägnätet skall fortsätta med ca 400 miljoner kronor per år, åren 2001–2003.

Det är vidare regeringens uppfattning att medel till verkets *myndighetsutövning* måste tillhandahållas i erforderlig omfattning, inom ramen för den totala anslagsnivå som beslutats i Vårpropositionen 2000 för utgiftsområde 22. Från och med 2001 kommer dock en del av de myndighetsuppgifter som Vägverket utför och som finansieras med anslaget 2000, att finansieras med avgifter som nettoredovisas på statsbudgeten, varför anslagsmedlen för *myndighetsutövning* kan reduceras kraftigt. Regeringens bedömning är att anslagsposten för myndighetsutövning kan reduceras till 185 miljoner kronor.

När det gäller *investeringar och förbättringsåtgärder* i statens vägnät är det regeringens uppfattning att medel måste ställas till förfogande för fysiska trafik-säkerhetsåtgärder i början av planperioden 1998–2007, inom ramen för den totala anslagsnivå som beslutats i Vårpropositionen 2000 för utgiftsområde 22. Det innebär att andra investeringsobjekt inom den nationella vaghållningsplanen kommer att behöva senareläggas i förhållande till planen. Regeringen bedömer att anslagsposten investeringar i nationella vägar under 2001 bör uppgå till 1 765 miljoner kronor för fullföljande av pågående vägutbyggnadsprojekt och för påbörjande av ytterligare fysiska trafik-säkerhetsåtgärder.

Anslagsposten *Bidrag i regionala planer* omfattar Kollektivtrafikanläggningar, Förbättring av miljö och säkerhet samt Ökad tillgänglighet till kollektivtrafik. Regeringen bedömer behovet av medel under 2001 till 743 miljoner kronor.

*Sektorsuppgifterna* har hittills inte uppvisat önskvärt resultat inom trafik-säkerhetsområdet. Regeringen bedömer därför att medlen för s.k. reformarbete inte bör utökas under 2001. Regeringen bedömer behovet av medel för sektorsuppgifter totalt till 491 miljoner kronor 2001, vilket således motsvarar nivån för 2000. Det är dock angeläget att de åtgärder inom elvapunktprogrammet som finansieras via anslagsposten Sektorsuppgifter, genomförs. Det har vidare varit svårt att få genomslag av arbetet med att begränsa vägtrafikens koldioxidutsläpp på grund av att trafikökningen hittills varit större än effekterna av arbetet. Regeringen ser därför po-



sitivt på att Vägverket arbetar för att begränsa koldioxidutsläppen inom den del av sektorn som ökar mest, godstransporter på väg.

I april 2000 undertecknades ett avtal mellan svenska staten och fordonstillverkarna om ett samverkansprogram för utveckling av mer miljöanpassade fordon. Industrin inbjöds i regeringsförklaringen 1998 till detta samarbete som både syftar till att minska vägtrafikens miljöpåverkan och att skapa förutsättningar för en långsiktig konkurrenskraftig svensk fordonsindustri. Satsningen, som aviserades i budgetpropositionen 2000, innebär att upp till 1 800 miljoner kronor satsas gemensamt under perioden 2000 till 2005, varav den statliga finansieringen kommer att uppgå till maximalt 500 miljoner kronor. Insatserna föreslås bl.a. finansieras med sammanlagt 55 miljoner kronor från Vägverkets anslag 2003 till 2005.

Då samverkansprogrammet fått kritik för att inte vara nog koordinerat med de svenska miljömålen bör Naturvårdsverket beredas möjlighet att föreslå förbättringar av programmet.

Det särskilda statsbidraget till *storstädernas trafiksystem* beräknas under 2001 uppgå till 462 miljoner kronor och avser statsbidrag till utbyggnader av kollektivtrafiksystemen i enlighet med de s.k. storstadsöverenskommelserna.

Regeringen redovisade i propositionen om finansiering av vissa trafikantläggningar i Stockholms län (prop. 1997/98:123) att en del av finansieringen av Södra länken skulle bestå i att Stockholms stad skulle bidra med 827 miljoner kronor och att staten skulle bidra med lika mycket i form av en anslagsökning inom utgiftsområde 22. Regeringen beräknade att statens insats skulle ske med 400 miljoner kronor under 1999 och resterande medel under 2000. För 2001 finns 148 miljoner kronor avsatta för ränta och amortering på lån.

När det gäller anslagsposten *Byggande och drift av enskilda vägar* bedömer regeringen att anslagsposten bör uppgå till 566 miljoner kronor för 2001, vilket helt överensstämmer med anslagspostens storlek 2000. Vägföreningar som har sina andelstal grundade på taxeringsvärden skall omprövas före utgången av 2002 (SFS 1997:620). För att underlätta och påskynda denna process får bidrag till omprövningsförrättningar av enskilda vägar ske under åren 2001–2003, till en sammanlagd kostnad på 25 miljoner kronor.

Från och med 2001 avser regeringen att särredovisa anslagets *kostnader för räntor och åter-*

*betalning av lån* på en särskild anslagspost, för att tydliggöra för riksdagen hur stor del av anslaget som nyttjas för detta ändamål. De kostnader som redovisas på denna anslagspost har tidigare finansierats från anslagsposten *Investeringar i nationell plan*. Regeringen bedömer att anslagsposten bör uppgå till 775 miljoner kronor för 2001. De räntor och återbetalningar av lån som finansieras med anslagsposten avser Vägverkets lånefinansierade investeringsprojekt som riksdagen beslutat om.

Av de ovan anförda prioriteringarna följer att riksdagen bör anvisa ett anslag för väghållning och statsbidrag på 13 663 miljoner kronor. I nedanstående tabell framgår regeringens bedömning av hur anslaget 36:2 Väghållning och statsbidrag skall fördelas på olika anslagsposter mot bakgrund av de överväganden som gjorts ovan. Fördelningen mellan statsbidrag och medel för förbättringar av statliga vägar följer av de länsplaner som länsstyrelserna respektive regeringen fastställt. Det åvilar dock Vägverket att i genomförandet av planerna verka för att detta sker så effektivt och produktionstekniskt rationellt som möjligt, vilket temporärt kan innebära vissa avvikelser från länsplanernas fördelning mellan olika ändamål. Inom fyra år skall dock samtliga planer ha kommit lika långt i sitt genomförande.

I nedanstående tabell framgår en preliminär fördelning på olika anslagsposter för 2001–2003. Det ankommer dock på regeringen att slutligt besluta om medlens fördelning på poster.

**Tabell 4.17 Anslaget 36:2 Vaghållning och statsbidrag**

Miljoner kronor

	Utfall 1998	Utfall 1999	Anslag 2000	Prognos 2000	Förslag 2001	Beräknat 2002	Beräknat 2003
Myndighetsutövning	475	525	607	614	185	188	191
Drift och byggande av enskilda vägar	566	100	566	566	566	576	587
Sektorsuppgifter	806	707	475	535	491	499	509
Investeringar i nationell plan	2 761	2 530	2 281	2 346	1 765	1 862	2 686
Investeringar i Södra länken		400	400	400	148		
Investeringar i fysiska trafik-säkerhetsåtgärder			400	400	401	408	416
Investeringar i regional plan	2 346	1 584	1 143	1 312	2 004	2 169	2 238
Storstadsöverenskommelserna			660	821	462	470	479
Bidrag i regional plan	498	932	752	512	743	602	566
Drift och underhåll <sup>1</sup>	6 303	5 366	5 549	5 710	6 123	5 995	6 086
Räntor och återbetalning av lån för vägar					775	917	714
Till regeringens disposition			2	2			
<b>Summa</b>	<b>13 755</b>	<b>12 144</b>	<b>12 835</b>	<b>13 218</b>	<b>13 663</b>	<b>13 686</b>	<b>14 472</b>

<sup>1</sup>Utfallet 1998 och 1999 inkluderar även Vägverkets del av anslaget 36:4 Banhållning och utfallet avseende äldreanslag.

Föreslagen anslagsnivå för statlig vaghållning och statsbidrag innebär att Vägverket inte kommer att kunna genomföra verksamheten i den takt som anges i den nationella vaghållningsplanen och de regionala planerna under 2001. Det är främst investeringsobjekt i de långsiktiga planerna som kommer att försenas. Det är dock, som tidigare nämnts, regeringens avsikt att de fastställda planerna skall kunna genomföras men med en viss tidsförskjutning och delvis annan prioritering.

Anslaget 36:2 Vaghållning och statsbidrag för 2001 har beräknats enligt nedanstående tabell. Pris- och löneomräkningen baseras på index för 1999.

Utgångspunkten för hur medlen under anslaget Vaghållning och statsbidrag för 2001 skall användas är främst riksdagens beslut om infrastrukturenriktning för framtida transporter (prop. 1996/97:53, bet. 1996/97:TU7, rskr. 1996/97:174) och riksdagens beslut om det trafiksäkra samhället (prop. 1996/97:137, bet. 1997/98:TU4, rskr. 1997/98:11).

**Tabell 4.18 Beräkning av anslaget för år 2001**

Tusental kronor

Anslag 2000	12 834 719
Pris- och löneomräkning	-66 532
Ökat resursbehov	471 738
Överföring från anslag 36:1	50 000
Överföring av premie för avtalsförsäkring från anslaget 36:1	173 000
Särskild anslagsutökning på grund av över-svämning	200 000
<b>Anslag 2001</b>	<b>13 662 925</b>

#### Lån inom Vägverket

Riksdagen har begärt redovisning av i vilken utsträckning som statsbudgeten är in-tecknad för att betala framtida räntor och amortering på lån m.m. Inom Vägverket finns lån upptagna för att finansiera omsättningstillgångar, anläggningstillgångar, broar som ersätter färjor och vissa specifika vägprojekt. När det gäller omsättningstillgångar (rörelsekapital) och anläggningstillgångar skall dessa enligt budgetlagen finansieras med lån eller krediter i Riksgäldskontoret. Vid utgången av 1999 var Vägverkets skuld för omsättningstillgångar 115 miljoner kronor, för anläggningstillgångar 248 miljoner kronor, för broar 172

miljoner kronor, för specifika vägobjekt 2 471 miljoner kronor och för de s.k. storstadspaketen 3 402 miljoner kronor.

Regeringen bedömer att lånen för omsättningstillgångar och anläggningstillgångar kommer att öka något fr.o.m. 2001. Den stora ökningen av lånebehovet fr.o.m. 2000 för anläggningstillgångar beror på att Vägverket i enlighet med riksdagens beslut fr.o.m. 2000 finansierar sina tidigare indexavskrivningar med lån. 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 får Vägverket använda inbesparade driftmedel från färjetrafiken. Vid utgången av 1999 var Vägverkets skuld för sådana objekt totalt 172 miljoner kronor. Under 2000 fattade regeringen beslut om lånefinansiering av ytterligare en bro över Dalälven vid Hedesunda i Gävleborgs län. Regeringen bedömer att Vägverkets skuld kommer att vara ca 131 miljoner kronor vid utgången av 2008. Riksdagen beslutade 1987 att utbyggnaden av motorvägen mellan Stenungsund och Ljungskile på väg E6 skulle finansieras med lån i Riksgäldskontoret. Skulden uppgick vid utgången av 1999 till 928 miljoner kronor. Objektet har sedan länge öppnats för trafik och skulden beräknas komma att minska med ca 30 miljoner kronor om året, vilket gör att den 2008 kan beräknas till ca 667 miljoner kronor.

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 väghållningsplan. De fyra vägobjekten är E18/20 delen Örebro–Arboga, E4 delen Stora Åby–Väderstad, E22 Söderåkra–Hossmo samt E4 trafikplats Hallunda. Vid utgången av 1999 var skulden för dessa projekt 1 543 miljoner kronor. Så snart medel finns tillgängliga i plan kommer skulden att amorteras.

Inom ramen för de s.k. storstadspaketen har vissa väginvesteringar i Stockholm och Göteborg lånefinansierats. Vid utgången av 1999 var 580 miljoner kronor upplånade för Södra länken, 2 558 miljoner kronor för övriga vägprojekt i Stockholm samt 264 miljoner kronor för Göteborgspaketet. Regeringen föreslår att återbetalning samt ränta gällande lånen för Södra länken, övriga lånefinansierade Stockholmsprojekt samt lånefinansierade projekt inom ramen för Göteborgsöverenskommelsen skall finansie-

ras med anslaget 36:2 Vaghållning och statsbidrag. Regeringen föreslår vidare att lånen för Södra länken, övriga lånefinansierade Stockholmsprojekt samt lånefinansierade projekt inom ramen för Göteborgsöverenskommelsen skall vara återbetalda 25 år efter det att projekten öppnats för trafik. Regeringen bedömer, med utgångspunkt från sitt förslag om hur lånen skall återbetalas, att skulden för Södra länken kommer att uppgå till 5 757 miljoner kronor 2008 och att motsvarande belopp för övriga Stockholmsprojekt kommer att uppgå till 1 704 miljoner kronor och för Göteborgspaketet till 3 778 miljoner kronor. I tabellen nedan redovisas nettoupplåningen med utgångspunkt från nu fattade beslut och förslag om anslag för amortering av lånen.

**Tabell 4.19 Beräknad nettouplåning för vägar åren 2000–2008**

Miljoner kronor

Objekt <sup>2</sup>	Skuld 1999-12-31	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Skuld 2008-12-31
Vägverkets omsättningstillgångar <sup>1</sup>	115	2	2	2	2	2	3	3	3	3	137
Vägverkets anläggningstillgångar <sup>1</sup>	248	928	24	24	24	25	25	26	26	27	1 377
Broinvesteringar <sup>1</sup>	172	10	25	-8	-12	-11	-11	-11	-12	-11	131
Väg E6 <sup>1</sup>	928	-29	-29	-29	-29	-29	-29	-29	-29	-29	667
Fyra vägobjekt (E4, E18/E20, E22) <sup>1</sup>	1 543	230	-626	-666	-481						0
Södra länken	580	1 039	1 542	1 300	562	964	-41	-51	-63	-75	5 757
Övriga Stockholmsprojekt	2 558	-954	149	62	21	0	-26	-31	-35	-40	1 704
Göteborgspaketet	264	311	793	738	731	634	292	66	-22	-29	3 778
<b>Summa</b>	<b>6 408</b>	<b>1 537</b>	<b>1 880</b>	<b>1 423</b>	<b>818</b>	<b>1 585</b>	<b>213</b>	<b>-27</b>	<b>-132</b>	<b>-154</b>	<b>13 551</b>

<sup>1</sup>Lån i Riksgäldskontoret.<sup>2</sup>Tabellen inkluderar ej lån för kapitaltillskott till SVEDAB.

I tabellen nedan redovisas Vägverkets ackumulerade skuld 1999–2008, vilken är en konsekvens av nettouplåningen ovan. Även värdena i denna tabell utgår från nu fattade beslut och förslag om anslag för amortering av lånen.

**Tabell 4.20 Beräknad låneskuld för vägar åren 1999–2008**

Miljoner kronor

Objekt <sup>2</sup>	Skuld 1999	Skuld 2000	Skuld 2001	Skuld 2002	Skuld 2003	Skuld 2004	Skuld 2005	Skuld 2006	Skuld 2007	Skuld 2008
Vägverkets omsättningstillgångar	115	117	119	121	123	125	128	131	134	137
Vägverkets anläggningstillgångar	248	1 176	1 200	1 224	1 248	1 273	1 298	1 324	1 350	1 377
Broinvesteringar	172	182	207	199	187	176	165	154	142	131
<b>Summa</b>	<b>535</b>	<b>1 475</b>	<b>1 526</b>	<b>1 544</b>	<b>1 558</b>	<b>1 574</b>	<b>1 591</b>	<b>1 609</b>	<b>1 626</b>	<b>1 645</b>
<i>Förslag låneram</i>	<i>800</i>	<i>1 600</i>	<i>1 600</i>	<i>1 600</i>	<i>1 600</i>	<i>1 600</i>	<i>1 600</i>	<i>1 600</i>	<i>1 600</i>	<i>1 600</i>
Väg E6 <sup>1</sup>	928	899	870	841	812	783	754	725	696	667
Fyra vägobjekt (E4, E18/E20, E22) <sup>1</sup>	1 543	1 773	1 147	481	0	0	0	0	0	0
<b>Summa lån hos Riksgäldskontoret</b>	<b>3 006</b>	<b>4 147</b>	<b>3 543</b>	<b>2 866</b>	<b>2 370</b>	<b>2 357</b>	<b>2 345</b>	<b>2 334</b>	<b>2 322</b>	<b>2 312</b>
Södra länken	580	1 619	3 161	4 461	5 023	5 987	5 946	5 895	5 832	5 757
Övriga Stockholmsprojekt	2 558	1 604	1 753	1 815	1 836	1 836	1 810	1 779	1 744	1 704
Göteborgspaketet	264	575	1 368	2 106	2 837	3 471	3 763	3 829	3 807	3 778
<b>Totalt</b>	<b>6 408</b>	<b>7 945</b>	<b>9 825</b>	<b>11 248</b>	<b>12 066</b>	<b>13 651</b>	<b>13 864</b>	<b>13 837</b>	<b>13 705</b>	<b>13 551</b>

<sup>1</sup>Lån i Riksgäldskontoret.<sup>2</sup>Tabellen inkluderar ej lån för kapitaltillskott till SVEDAB.

De lån som Vägverket har i Riksgäldskontoret skall återbetalas genom att Vägverkets anslag belastas med kostnader för räntor och återbetalning av skuld. I nedanstående tabell redovisas det

årliga anslagsbehovet 2000–2008 för räntor och amortering av dessa lån. Räntan i denna tabell är bedömd till 6 procent. För Södra länken, Övriga Stockholmsprojekt och Göteborgspaketet redo-

visas den anslagsbelastning som krävs för att ränta och amortering i form av annuitet för projekten skall vara återbetalda 25 år efter det att de tas i bruk. För Övriga lån i tabellen nedan redovisade regeringen i Vårpropositionen 1997/98:150 sin avsikt att beträffande anslagen 36:2 Vaghållning och statsbidrag samt 36:4 Bannhållning inom utgiftsområde 22 redovisa i vilken utsträckning som framtida anslagsutrymme in-tecknas av redan fattade beslut. För Vägverkets verksamhet görs det i tabellen nedan.

**Tabell 4.21 Anslagsbehov för räntor och återbetalning av lån för vägar åren 2000–2008**

*Miljoner kronor*

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Lån i Riksgäldskontoret <sup>1</sup>										
räntor	127	174	200	269	138	138	138	138	138	138
amorteringar	35	55	681	706	521	40	40	40	40	40
<b>Summa anslagsbelastning Riksgäldslån</b>	<b>162</b>	<b>229</b>	<b>881</b>	<b>875</b>	<b>659</b>	<b>178</b>	<b>178</b>	<b>178</b>	<b>178</b>	<b>178</b>
Övriga lån										
Södra länken	400	400	146			391	399	407	415	423
Övriga Stockholmsprojekt	1 100	1 100		119	122	124	127	129	132	134
Göteborgspaketet	500	500					245	250	255	261
<b>Total anslagsbelastning</b>	<b>2 162</b>	<b>2 229</b>	<b>1 027</b>	<b>994</b>	<b>781</b>	<b>693</b>	<b>949</b>	<b>964</b>	<b>980</b>	<b>996</b>

<sup>1</sup>Tabellen inkluderar ej lån för kapitaltillskott till SVEDAB.

Av tabellen nedan framgår hur stor del av anslaget 36:2 Vaghållning och statsbidrag som kommer att behöva användas för räntor och återbetalning av lån fr.o.m. 2003.

**Tabell 4.22 Anslagsbehovet för räntor och återbetalning av lån för vägar, finansierade med 36:2-anslaget, 1999–2003 i mkr som andel av anslaget 36:2 Vaghållning och statsbidrag**

	1999	2000	2001	2002	2003
Anslaget 36:2 Vaghållning och statsbidrag	12 035	12 835	13 663	13 686	14 472
Total anslagsbelastning för räntor och återbetalning av lån	562	629	1 027	994	781
<b>Andel anslagsbelastning för räntor och återbetalning av lån</b>	<b>5 %</b>	<b>5 %</b>	<b>8 %</b>	<b>7 %</b>	<b>5 %</b>

### Budget för avgiftsbelagd verksamhet

Vägverket bedriver uppdrags-, uthyrnings- och försäljningsverksamhet som är förenlig med verkets uppgifter i övrigt. Vägverket utför också uppdrag inom mark- och anläggningsområdet. Utgångspunkten är att full kostnadstäckning skall uppnås i uppdragsverksamheten. Vägverket beslutar själv – efter samråd med ESV om beräkningsgrunderna – om prissättningen för uppdragsverksamheten. Vägverkets uppdragsverksamhet omfattar följande tjänster.

- Försäljning av informationsuttag ur bilregistret.
- Administration av felparkeringsavgifter.
- Försäljning av personliga skyltar.
- Försäljning av informationsuttag ur nationell vägdatabas.
- 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.

En del av Vägverkets myndighetsutövning skall fr.o.m. 2001 finansieras av de offentligrättsliga avgifterna för denna verksamhet, i enlighet med riksdagens beslut. Prissättningen för avgifterna beslutas dock av regeringen.

**Tabell 4.23 Intäkter som Vägverket disponerar**

Tusental kronor (löpande priser)

	2001	2002	2003
<b>Vägverket Produktion, Konsult och Färjerederi</b>			
Intäkter	1 501	1 577	1 655
Kostnader efter finansnetto	1 486	1 561	1 638
Resultat efter finansnetto	15	16	17
Kostnadstäckning	101	101	101
<b>VUC</b>			
Intäkter	7,0	7,0	7,0
Kostnader efter finansnetto	6,5	6,5	6,5
Resultat efter finansnetto	0,5	0,5	0,5
Kostnadstäckning i %	108	108	108
<b>Offentligrättsliga avgifter</b>			
Avgifter	414	490	725
Kostnader	526	562	653
Resultat	-112	-72	72
Kostnadstäckning i %	79	87	111

För 2001–2002 kommer uppdragsverksamheten som finansieras med offentligrättsliga avgifter som Vägverket disponerar, att visa negativa resultat. Utgångspunkten är dock att full kostnadstäckning skall uppnås i uppdragsverksamheten, sett över en flerårsperiod.

De offentlighetsrättsliga avgifter som Vägverket inte disponerar är ansökningsavgifter främst för transportdispenser. De redovisas nedan.

**Tabell 4.24 Intäkter som inte Vägverket disponerar**

Tusental kronor (löpande priser)

	2001	2002	2003
<b>Offentligrättsliga avgifter</b>			
Avgifter	13	13	13
Kostnader	13	13	13
Resultat	0	0	0
Kostnadstäckning i %	100	100	100

## Investeringsplan

Vägverkets verksamhetsvolym bestäms av anvisade anslag, de lån Vägverket tar upp och de tillskott som erhålls via externa bidrag. Investeringsverksamheten omfattar i princip de investeringar som fastställts av regeringen i nationell väghållningsplan och av länsstyrelserna i 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. Vägverket beräknar under 2001 att genomföra investeringar för 5 187 miljoner kronor.

**Tabell 4.25 Investeringsplan**

Miljoner kronor

	Totalt	Utfall 1999	Prognos 2000	Budget 2001	Budget 2002	Budget 2003
Investeringar i statliga vägar, nationell plan	14 183	3 169	2 346	2 682	2 784	3 202
Investeringar i statliga vägar, regional plan	9 910	2 443	1 652	1 735	1 856	2 224
Utökad trafiksäkerhet	2 000	400	400	400	400	400
Anläggningstillgångar brutto	1 852	372	370	370	370	370
<b>Summa investeringar</b>	<b>27 945</b>	<b>6 384</b>	<b>4 768</b>	<b>5 187</b>	<b>5 410</b>	<b>6 196</b>
Finansiering						
Anslag	23 946	4 805	3 828	4 607	4 930	5 776
Lån	2 789	1 079	600	370	370	370
Myndighetsinterna resultat	180	180				
Externa bidrag och Förskottering	1 030	320	340	210	110	50
<b>Summa finansiering</b>	<b>27 945</b>	<b>6 384</b>	<b>4 768</b>	<b>5 187</b>	<b>5 410</b>	<b>6 196</b>

Den del av investeringarna som finansieras med lån sker huvudsakligen genom upplåning via statens investeringsaktiebolag Väg- och Baninvests dotterbolag Stockholmsleder AB (SLAB) och Göteborgs trafikleder AB (GTLAB) för nyinvesteringar i vägar i Göteborg och Stockholm, men även av Vägverket. Upplåningen i övrigt avser huvudsakligen investeringar i tidigare lagda väginvesteringar enligt särskilda bemyndiganden, men även anläggningstillgångar.

#### 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. Drift- och underhållsverksamheten har till följd av statsmakternas önskemål om konkurrensutsättning kommit att bli reglerad i fleråriga entreprenörsavtal. Vägverket har även regeringens uppdrag att ge ut bidrag från olika ändamål. För dessa bidrag måste många gånger bidragsmottagaren veta i förväg att bidraget kommer till avsedd nytta. Vägverket sluter även fleråriga FoU-avtal. Regeringen bör därför ges bemyndigande att ingå sådana ekonomiska förpliktelser. Detta bemyndigande bör avse all upphandlad verksamhet och bidrag där fleråriga avtal sluts, som inte faller under 13 § lagen (1996:1059) om statsbudgeten, oavsett om avtalen avser Vägverkets interna resultatenheter eller

externa leverantörer. För bemyndigandet föreslår regeringen att det avser det totalbelopp som regeringen får ha bundit upp i avtal vid budgetårets utgång.

Den föreslagna omfattningen för bemyndigandet framgår av tabellen nedan.

**Tabell 4.26 Bemyndiganden och ekonomiska förpliktelser**

Miljoner kronor

	Beräknad 2001
Bidrag	1 875
Drift och underhåll	7 100
Investeringsverksamhet	19 255
Övrigt	170
<b>Summa erhållen/föreslagen bemyndiganderam</b>	<b>28 400</b>

## 4.9 Delområde Järnväg

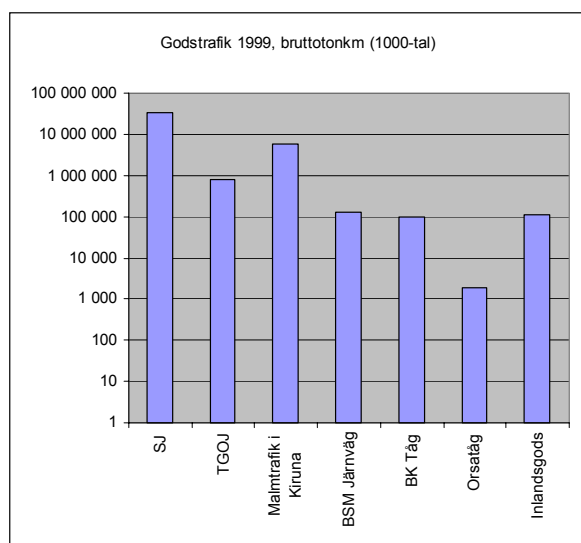
### 4.9.1 Omfattning

Verksamheten omfattar järnvägsinfrastruktur och järnvägstrafik. Verksamheten syftar till att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Statens företrädare på central nivå för frågor inom järnvägsinfrastrukturområdet är Banverket. Flera operatörer trafikerar spåren. Regeringen har genom att etablera den nya myndigheten Rikstrafiken uppdragit denna att trafiken får en bättre samordning.

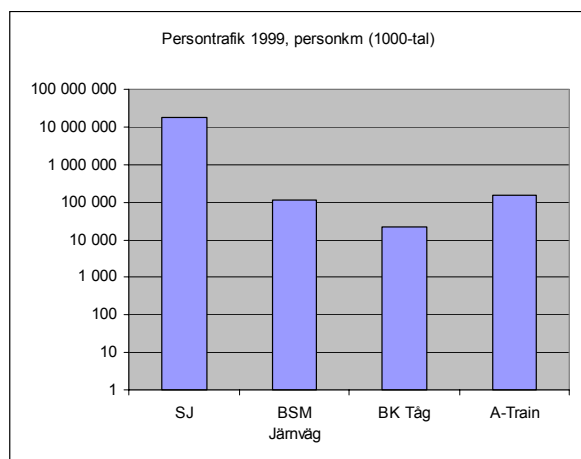
Banverket är en i huvudsak anslagsfinansierad myndighet med ett helhetsansvar, sektorsansvar, för hela järnvägstransportsystemet i Sverige. Verkets huvuduppgifter är att driva och förvalta statens spåranläggningar, handha säkerhetsfrågor för spårtrafik, främja en miljöanpassad järnvägstrafik samt initiera, planera och stödja samhällsmotiverad forskning och utveckling inom sitt delområde. I uppdraget ingår också att främja järnvägens utveckling.

Bilderna visar transportarbete under 1999, fördelat på operatörer, i en logaritmisk skala.

**Diagram 4.1 Transportarbete på järnväg godstrafik**



**Diagram 4.2 Transportarbete på järnväg persontrafik**



Banverkets organisation bygger på en tydlig rollfördelning mellan förvaltande och producerande enheter. Den förvaltande delen, som är uppdelad i fem geografiska regioner, ansvarar för bannätet och svarar för kontakterna med järnvägens kunder och intressenter. Förvaltarna be-

ställer arbeten av såväl Banverkets egna producerande enheter som av externa leverantörer. Den sammanlagda verksamhetsvolymen inklusive externa intäkter och lånefinansierad verksamhet uppgick 1999 till ca 11,6 miljarder kronor för Banverket. Inom Banverket finns två självständiga enheter, Tågtrafikledningen och Järnvägsinspektionen.

Banhållning innebär förvaltning av statens spåranläggningar, dvs. drift och underhåll samt ombyggnad och nybyggande. Finansiering sker med anslag, lån, trafikavgifter och i vissa fall bidrag.

Produktions- och uppdragsverksamheten bedrivs sedan 1998 i huvudsak av Banverkets producerande enheter.

Banverket har ett sektorsansvar för att aktivt driva och följa utvecklingen inom hela järnvägssektorn. Inom sektorsuppgiften förekommer bl.a. uppgifter av utrednings- och policykaraktär.

Vid utgången av 1999 uppgick antalet tillsvidareanställda till 6 774 personer, vilket är en minskning med 218 personer (3,2 procent) jämfört med föregående år. Minskningen är i huvudsak ett resultat av rationaliseringar inom Banverket Produktion och Industridivisionen.

Antalet anställda vid Tågtrafikledningen vid slutet av 1999 var 1 044 personer, varav 244 kvinnor (23 procent). Tågtrafikledningen har under året rekryterat och utbildat personal för operativ tjänst.

Antalet anställda vid Järnvägsinspektionen vid utgången av 1999 var 29 tillsvidareanställda, varav 4 kvinnor (14 procent).

Under 1999 ökade antalet nyanställningar. De flesta rekryteringar gjordes till huvudkontoret, banregionerna samt Banverket Produktion och avsåg både ersättningsrekryteringar och rekryteringar till nya befattningar.

Andelen kvinnor har ökat under de senaste tre åren. Vid årets slut uppgick andelen kvinnor till 13 procent. Andelen chefer var vid samma tillfälle 4 procent. Av det totala antalet chefer var 14 procent kvinnor.

Bristen på arbetskraft kan förväntas öka inom för Banverket viktiga yrkesinriktningar såsom naturvetenskap och teknik. Den framtida arbetskraftsbristen beror på ovanligt stora pensionsavgångar i Sverige och i omvärlden under den närmaste 10–15 årsperioden, att framtidens jobb kräver mer utbildning och att effekten av nya högskoleplatser dröjer. Kraven på ökad produktivitet och effektivitet samt förväntad arbetskraftsbrist på teknisk kompetens har ökat beho-



vet att långsiktigt arbeta med strategisk kompetensförsörjning. Under 1999 ökade Banverket sitt fokus på de strategiska kompetensförsörjningsfrågorna. Arbetet har resulterat i ”medarbetareutveckling för verksamhet i förändring”, ett introduktionsprogram för nyanställda, profilering och kontakter med studenter och arbetssökande, t.ex. genom deltagande på arbetsmarknadsdagar, ny hemsida, deltagande i branschråd på högskolor och universitet samt genom samarbete med aktörer inom järnvägssektorn.

#### *Verksamhet i bolagsform*

Banverket förvaltar tillsammans med andra intressenter aktier i tre av staten helägda aktiebolag, Svensk-Danska Broförbindelsen AB (SVEDAB), A-Banan Projekt AB (A-Banan) och Tunnelpersonalen i Malmö AB. Banverket är också bolagsman i Citytunnelkonsortiet, som är ett enkelt bolag.

#### *Svensk-Danska Broförbindelsen AB (SVEDAB)*

SVEDAB ägs av staten. Aktierna förvaltas av Banverket och Vägverket med 50 procent vardera. Bolagets uppgift är att förvalta de svenska intressena i det hälftenägda Öresundsbron som svarar för kust- till kustförbindelsen samt att svara för genomförandet av väg- och järnvägsanslutningarna på den svenska sidan av Öresundsförbindelsen. Bolaget skall dessutom bidra till finansieringen av Citytunneln i Malmö. Finansieringen av kust- till kustförbindelsen sker med lån som garanteras av både den svenska och danska staten. Finansieringen av anslutningarna sker genom lån i Riksgäldskontoret.

#### *Citytunneln*

För byggande av Citytunneln i Malmö med tillhörande stationer och anslutande spåranläggningar mot Öresundsbanan och Ystad/Trelleborg har ett konsortium bildats av Banverket, SJ, Malmö kommun och Region Skåne. Järnvägen planeras att vara klar 2007, varefter den skall ingå i statens spåranläggningar och förvaltas av Banverket.

Konsortieparterna är också delägare med 25 procent vardera i Tunnelpersonalen i Malmö AB. Bolagets uppgift är att tillhandahålla personal för Citytunnelkonsortiet.

#### *A-Banan Projekt AB*

A-Banan Projekt AB är ett helstatligt bolag vars aktier till lika delar förvaltas av Banverket och Luftfartsverket. Bolaget har till uppgift att be-

vaka statens rättigheter och skyldigheter enligt avtal samt att följa och övervaka utbyggnaden av Arlandabanan. A-Banan Projekt AB skall vidare övervaka driften av Arlandabanan och den del av anläggningen som byggs för intercitytrafik samt följa återbetalningen av det statliga villkorslånet. Arlandabanan har uppförts av ett konsortium bestående av Ahlstrom, John Mowlem Construction och NCC. Konsortiet har bildat ett särskilt bolag, A-Train AB, för att genomföra och driva anläggningen. Vid 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 erhållit rätt att fram till 2040 bedriva flygpendeltrafik mellan Stockholms central och Arlanda flygplats. A-Train AB kommer under koncessionsperioden att vara spårinnehavare på järnvägssträckan Rosersberg – Arlanda flygplats – Odensala samt har rätt att bedriva persontrafik på sträckan Stockholm C – Rosersberg. A-Train AB bedriver trafiken under namnet Arlanda Express.

### **4.9.2 Utgiftsutveckling**

Anslagsförbrukningen på anslag 36:3 Administration tidigare benämnt A3 Sektorsuppgifter uppgick under 1999 till 902 miljoner kronor, vilket medförde ett anslagssparande på drygt 8 miljoner kronor. Anslagssparandet hänför sig till Järnvägsinspektionen och Tågtrafikledningen. Övriga sektorsuppgifter överskred anslaget med drygt 3 miljoner kronor.

Anslagsförbrukningen på anslaget 36:4 Banhållning och sektorsuppgifter tidigare benämnt A4 Banhållning var för 1999 ca 7 113 miljoner kronor, vilket medförde att anslagskrediten fick utnyttjas med 505 miljoner kronor. Delposten drift och underhåll av statliga järnvägar överskreds med ca 198 miljoner kronor och delposten investeringar i stomjärnvägar med 492 miljoner kronor. Delposten regionala järnvägsinvesteringar hade ett anslagssparande på drygt 119 miljoner kronor och delposten kostnaderna för lån avseende järnvägsinvesteringar drygt 65 miljoner kronor. Regeringen har beslutat att Banverket får disponera sitt anslagssparande för delposterna.

Prognosen för anslaget 36:3 Administration för 2000 visar kostnader som uppgår till 891 miljoner kronor och ett anslagssparande på 34 miljoner kronor.

Prognosen för anslaget 36:4 Banhållning och sektorsuppgifter för 2000 visar kostnader som uppgår till 6 312 miljoner kronor och ett utnyttjande av anslagskrediten med 537 miljoner kronor.

**Tabell 4.27 Utgiftsutveckling**

Tusental kronor

	Utfall 1999	Anslag 2000 <sup>1</sup>	Utgifts- prognos 2000	Förslag anslag 2001	Beräknat anslag 2002	Beräknat anslag 2003
36:3 Banverket: Administration <sup>2</sup>	902 093	934 883	891 000	<b>749 849</b>	766 250	783 561
36:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter <sup>3</sup>	7 113 025	6 279 322	6 312 000	<b>6 611 495</b>	6 720 433	6 849 773
A6 Nationellt investeringsprogram för infrastruktur- utveckling, anslagsposten 3	39 585	50 000	50 000			
<b>Summa</b>	<b>8 054 703</b>	<b>7 264 205</b>	<b>7 264 992</b>			

<sup>1</sup> Inklusive beslut till följd av förslag till tilläggsbudget till statsbudgeten för budgetåret 2000 i samband med den ekonomiska vårpropositionen.

<sup>2</sup> Anslagsstrukturen för Banverket är ändrad fr.o.m. 2001. Anslaget 36:3 Banverket: Sektorsuppgifter byter namn till 36:3 Banverket: Administration.

<sup>3</sup> Anslaget 36:4: Banhållning byter namn till 36:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter, inkl. 11 992 tkr (Vägverket: Investeringar samt drift och underhåll av statliga vägar) utfall 1999.

### 4.9.3 Mål

Det övergripande målet som styr Banverkets verksamhet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. De delmål som Banverket skall leva upp till är ett tillgängligt transportsystem, en hög transportkvalitet, en säker trafik, en god miljö och en positiv regional utveckling. Regeringen har brutit ned delmålen till verksamhetsmål för Banverket. Nedan framgår Banverkets resultat i förhållande till uppsatta mål.

#### Ett tillgängligt transportsystem

Faktorer som påverkar *tillgängligheten* till järnvägstransportsystemet är bl.a.:

- Närhet till järnvägsstationer.
- Restid, turtäthet och antal byten.
- Information om priser och betalning samt trafikutbud.
- Den fysiska utrustningen, fordonen och den fysiska miljön.

#### *Verksamhetsmål med koppling till tillgänglighet:*

Banverket har haft följande verksamhetsmål och uppnått följande resultat under 1999.

*Mål:* Banverket skall verka för att *bankapaciteten* på det statliga järnvägsnätet utnyttjas på ett effektivt, trafiksäkert och miljöanpassat sätt.

*Resultat:* Andelen av järnvägsnätet som har dubbelspår har ökat med drygt 1 procent och andelen fjärr- och radioblockering har ökat med drygt 2 procent.

*Mål:* Samtliga plattformar på stationer av väsentlig betydelse för persontrafiken utmed det statliga järnvägsnätet skall vara *tillgängliga för funktionshindrade 2000*.

*Resultat:* Målet har uppfyllts i och med att resecentrum i Örebro färdigställts.

*Mål:* Den tidtabellslagda hastigheten för interregional snabbtågstrafik på dubbelspårssträckor skall mellan större städer i genomsnitt vara lägst 150 km/tim.

*Resultat:* På Västra och Södra stambanan uppfylls målet för resande Stockholm till Göteborg och Malmö. Målet uppfylldes inte på delsträckorna Skövde–Göteborg (146 km/tim) där banan är sämre och Stockholm–Linköping (139 km/tim) där låg hastighet förbi Norrköping och trängseln på spåren i Stockholm motverkar målet.

Målet nås inte för resande på Väst- och Ostkustbanorna eller på Mälarbanan. Västkustbanan är till cirka hälften utbyggd till dubbelspår. På Ostkustbanan kan målhastigheten inte nås mel-

lan Stockholm, norr om Gävle är banan inte av tillräcklig standard. På delar av Mälärbanan kan målet nås med införande av direkttåg när samtliga arbeten utförts. Närmast Stockholm är dock kapaciteten inte tillräcklig för att målet skall kunna nås.

*Mål:* Den andel *funktionshindrade, äldre och barn*, som kan nyttja järnvägssystemet skall öka.

*Resultat:* Målet har uppnåtts.

### En hög transportkvalitet

En ökad bärighet och utökad lastprofil innebär att varje järnvägsvagn kan innehålla tyngre respektive större last. De skapar i sin tur förutsättningar för bättre transportekonomi. Ett av Banverkets viktigaste bidrag till hög transportkvalitet är att ha en god driftsäkerhet på sina anläggningar. Banverkets nya datorsystem för felavhjälpling och uppföljning av driftstörningar i infrastrukturanläggningarna togs i bruk hösten 1999.

*Verksamhetsmål med koppling till hög transportkvalitet:*

*Mål:* Den totala mängden *tågförseningar* på stom- och länsjärnvägsnätet skall understiga 65 000 timmar.

*Resultat:* Målet har inte nåtts utan en försämring har skett till 76 796 timmar (70 416 timmar under 1998). Orsakerna är att bl.a. mycket dåligt väder under 1999 men också att X2000-tåg med hjulaxelproblem tagits ur trafik.

*Mål:* *Godstransporter på sträckan Borlänge – Göteborg* skall kunna ske med 25 tons axellast.

*Resultat:* Målet har uppnåtts. Andel av ban- nätet med axellast 25 ton har ökat till 1 370 km eller 13,6 procent (873 eller 8,7 procent).

### En säker trafik

Järnvägstransportsystemet omfattas av nollvisionen – ingen person skall dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor. Omsorgen om människors liv och hälsa är ett grundläggande krav vid järnvägstransportsystemets utformning och funktion. Banverkets trafik- och elsäkerhetsarbete inriktas därför mot att

- Järnvägssystemet alltid skall vara säkert.

- Starkströmsanläggningar inom järnvägssystemet skall vara säkra för personer, djur och egendom.
- El- och järnvägsolyckor skall förhindras.
- Konsekvenserna av svåra olyckor skall lindras.

*Verksamhetsmål med koppling till en säker trafik:*

*Mål:* Antalet skadade och dödade i *plankorsningsolyckor* samt antalet plankorsningsolyckor på statens spåranläggningar skall minska mätt som femårigt medelvärde.

*Resultat:* Antalet *plankorsningsolyckor* under 1999 var högre än under 1998, trots det har det femåriga medelvärdet sjunkit för såväl antalet dödade (14 i stället för 15) som antalet olyckor (36,0 i stället för 39,6).

### En god miljö

För att nå målet en god miljö har bulleråtgärder vidtagits som i huvudsak bestått av anläggande av bullerplank, vallar, fönsteråtgärder samt rälsslipning. Under 1999 genomförde Banverket för första gången en upphandling av el producerat med metoder som ger mycket små utsläpp, så kallad miljömärkt el. En mycket liten andel, ca 5 procent, av trafikarbetet på järnväg utförs med dieseldrivna fordon. Dessa svarar för ca 35 procent av järnvägstransportsystemets utsläpp av koldioxid. Ökad användning av diesel av miljöklass 1 har medfört att svavelutsläppen från nyttotrafik på spår har reducerats från 23 ton 1997 till 1 ton 1999.

*Verksamhetsmål med koppling till en god miljö:*

*Mål:* Antalet bostadsfastigheter som utsätts för *buller* orsakat av järnvägstrafik på över 55 dB(A) vid fler än fem tillfällen per natt skall under 1999 minska med 1 500 stycken. År 2004 skall inga fastigheter utsättas för buller orsakat av järnvägstrafik på över 55 dB(A) vid fler tillfällen än fem per natt. Nivån avser maximalt värde i sovrum.

*Resultat:* Målet har inte nåtts. Cirka 12 000 bostäder har i dag bullernivåer som överstiger 55 dB(A) inomhus.

Antalet bostadsfastigheter som utsätts för *vibrationsnivåer* orsakade av järnvägstrafik på över 2,5 mm/s skall minska. År 2004 skall inga fastigheter utsättas för vibrationer orsakade av

järnvägstrafik på över 2,5 mm/s. Nivån avser sovrum nattetid mätt som frekvent R/ms-värde.

*Resultat:* Målet har nåtts för 1999.

### En positiv regional utveckling

Järnvägstransportsystemet kan ge betydande positiva regionala effekter, bl.a. genom att bidra till att skapa större geografiska arbetsmarknader. Särskilt stråk för tung godstrafik på järnväg kan också medverka till att industrier som ligger perifert kan få de fördelar i transportkostnader som är nödvändig för att behålla konkurrenskraften.

### Övriga mål

*Mål:* Banverkets *externa produktionsverksamhet* skall i genomsnitt generera minst 5 procent i beräknad avkastning utöver verksamhetens kostnader.

*Resultat:* Målet har nåtts och den utpekade verksamheten har genererat 15,7 procents rörelsemarginal. Resultatet beror främst på högt resultat i förhållande till budget inom Banverket Telenät.

*Mål:* Kostnaden för *fjärrtågklarering och tågklarering* skall per tågkilometer minska med minst 2 procent under 1999.

*Resultat:* Målet har inte uppnåtts utan en kostnadsökning har skett med 2,6 procent. Skälet är att den försenade utbyggnaden av fjärrblockeringen inte möjliggjort avsedd teknikutveckling och personalbesparing. Under 1998 var dock kostnadsminskningen drygt 5 procent vilket gör att fördelat över de två åren har besparingen varit 1,4 procent per år.

*Mål:* Den *tidtabellslagda hastigheten* för interregional snabbtågstrafik på dubbelspårsträckor skall mellan större städer i genomsnitt vara lägst 150 km/tim.

*Resultat:* Målet är delvis uppnått.

### Genomförande av stamnätsplan

*Mål:* Banverket skall, inom ramen för anvisade medel, genomföra investeringar och förbättringsåtgärder på det statliga järnvägsnätet i enlighet med stamnätsplanen och länsplaner för regional transportinfrastruktur.

*Resultat:* Målet är uppfyllt.

**Tabell 4.28 Uppföljning av investeringar enligt stamnätsplanen**

Miljoner kronor

	Total kostnad <sup>1</sup>	Kostnad t.o.m. 1999 <sup>2</sup>	% nedlagt t.o.m. 1999
Västra stambanan	970	110	11
Södra stambanan	1 927	95	5
Västkustbanan	6 738	2 516	37
Kust till kustbanan	648	74	11
Ostkustbanan	2 131	629	30
Dalabanan	83	40	48
Stambanan genom övre Norrland	496	258	52
Norra stambanan	842	386	46
Godsstråket genom Bergslagen	2 251	475	21
Bergslagsbanan	748	231	31
Norge/Vänernbanan	2 268	170	7
Värmlandsbanan, Jönköpingsbanan och Älvsborgsbanan	705	152	22
Skånebanan och Godsstråket genom Skåne	621	101	16
Mälärbanan, Svealandsbanan, Sala-Oxelösund och Nynäsbanan	2 826	1 326	47
Mittbanan, Malmbanan och Haparandabanen	1 151	528	46
Stockholm, Malmö och rangerbangårdar	5 938	408	7
Övrigt	5 657	962	17
<b>Totalt</b>	<b>36 000</b>	<b>8 461</b>	<b>24</b>

<sup>1</sup>Total kostnad enligt stamnätsplanen 1998–2007

<sup>2</sup>Nedlagda kostnader t.o.m. 1999

Som framgår av budgetpropositionen för 1998 och 1999 har regeringens ambition varit att genomföra stamnätsplanen i en jämn takt, dvs. en tiondel av planen varje år.

De objekt som genomförs i enlighet med stamnätsplanen är i huvudsak delar av större satsningar där den stora effekten uppnås först då hela eller större delar av satsningen genomförs. Satsningar på flera stråk kan också utgöra delar i en helhetslösning för t.ex. ett regionaltrafikupplägg.

Satsningarna på ökad säkerhet i plankorsningar är dock exempel på där enskilda objekt direkt ökar säkerheten. Eftersom olycksriskerna redan i dag är mycket låga och det ofta är tillfälligheter som avgör var en olycka inträffar och

vilka konsekvenser den medför, är den nationella statistiken den mest relevanta att använda. Antalet olyckor och antalet dödade och skadade minskar kontinuerligt sett över ett längre tidsperspektiv (enskilda år kan slumpvisa ökningars uppvisas). Detta visar att insatserna för ökad plankorsnings säkerhet har gett och ger resultat.

#### *Västra stambanan*

De investeringar som ingår på stråken under planperioden beräknas ge ytterligare 10 minuters kortare restid mellan Stockholm och Göteborg, varav 5 minuter mellan Stockholm och Skövde. I samband med att planen upprättades bedömdes att fyra nya stationer skulle öppnas på Västra stambanan. Detta ger ökad möjlighet till resande med tåg, och ingår i de flesta fall i de regionala tågtrafiksatsningarna. Bangårdsombyggnaden i Herrljunga bidrar till denna restidsminskning. Den största effekten av ombyggnaden är dock bättre säkerhet och tillgänglighet för resenärerna, genom bättre samordning mellan fjärr-, regional- och lokaltrafik. Driftsäkerheten ökar också. Kapacitetsförstärkningarna från Årsta och söderut ger små men värdefulla förbättringar för den omfattande trafiken från Stockholm och söderut. Åtgärderna ger också bättre förutsättningar för att hantera tågdriften under utbyggnaden av Årstabron.

#### *Södra stambanan*

Åtgärderna på stråket kommer ytterligare att reducera restiderna, såväl genom Östergötland som Småland och Skåne. Planerade kapacitetsförstärkningarna, främst i Östergötland och Skåne, ger förutom bättre restider även möjligheter till ökad regional tågtrafik. Ökad regional tågtrafik i större regioner möjliggörs genom kortare restider och fler tåg. En förutsättning för detta är också att infrastrukturen anpassas för att tillgodose de behov som finns i dag och i framtiden. Kapacitetsförstärkningen mellan Järna och Åby är ett steg för att möjliggöra ökad och snabbare trafik.

#### *Västkustbanan*

När alla etapper av Västkustbanans utbyggnad är färdigställda kommer restiden mellan Göteborg och Malmö att kunna reduceras med upp till 45 minuter. Effekterna av de nu pågående utbyggnaderna kommer att förbättra restiderna successivt, men den stora effekten uppnås först då huvuddelen av stråket byggts ut. Utbyggnaderna till dubbelspår ger också möjlighet att öka trafiken

med fler avgångar. I samband med stomnätplanens upprättande bedömdes att 10 nya stationer för resandeutbyte tillkommer, merparten i Skåne. Den helt nya förbindelsen Helsingborg—Glumslöv—Landskrona förbättrar möjligheterna att med kortare restider och hög turtäthet göra västra Skåne till en sammanhängande arbetsmarknadsregion.

#### *Kust till kustbanan*

Utbyggnaden av stråket med fjärrblockering ger möjlighet till kortare restider, högre säkerhet för trafiken, möjlighet att köra fler tåg och effektivare trafikledning som ger lägre kostnader. När samtliga åtgärder under planperioden är genomförda bedöms restiden Göteborg—Kalmar kunna reduceras med ca 45 minuter. Även på Kust till kustbanan finns möjligheter till nya stationer för resandeutbyte.

#### *Ostkustbanan*

Effekterna av satsningarna på Ostkustbanan är kortare restider, möjligheter till ökad trafik (högre turtäthet). Anslutningen av fyrspåret och färdigställande av Norra böjen har tillsammans med Arlandabanan möjliggjort anslutning till Arlanda flygplats för fjärrtåg till och från bl.a. Dalarna och Norrland. Restiderna kommer efter att alla planerade objekt är färdigställda att kunna reduceras med närmare 20 minuter mellan Stockholm och Sundsvall och ca 15 minuter mellan Stockholm och Gävle. En utveckling av regional tågtrafik är möjlig bl.a. mellan Uppsala och Gävle, samt vidare från Gävle och norrut, bl.a. genom nya stationer för resandeutbyte.

#### *Dalabanan*

På stråket har satsningen på ökad plankorsnings säkerhet fortsatt.

#### *Stambanan genom övre Norrland*

Under 1999 färdigställdes en ny station vid Sunderby sjukhus. Detta möjliggör resande med tåg till och från sjukhuset. Upprustningen av bangårdar och installation av samtidig infart ger högre driftsäkerhet för trafiken och lägre underhållskostnader för de upprustade bangårdarna.

#### *Norra stambanan*

Utbyggnaden till dubbelspår, linjerätning vid Edänge och anpassning för trafik med X2000 innebär att restiderna kan reduceras betydligt mellan Östersund och Stockholm. Efter genomförd stomnätplan och trafik med snabbtåg bedöms

restiden kunna reduceras till ca 4 timmar och 20 minuter mellan Stockholm och Östersund. En ökning av den regionala trafiken är också möjligt bl.a i Gävleborgs län.

#### *Godsstråket genom Bergslagen*

Utbyggnaden till dubbelspår mellan Mjölby och Motala samt en etapp norr om Motala ger möjlighet att minska omledningen av godståg och därmed reducera trafikeringskostnaderna. Utbyggnaden ger också möjlighet att utveckla regionaltågstrafik mellan Motala och Mjölby, vidare till Norrköping och Linköping. Bangårdsombyggnaden i Örebro och nytt resecentrum har gett bättre samordning till övrig kollektivtrafik. Säkerhet och tillgänglighet för resenärerna har ökat.

#### *Bergslagsbanan*

I det s.k. Skorpan-projektet byts samtliga signalställen ut. Dessa ställen måste bytas då ålder innebär att de inte är möjligt att reparera vid eventuella fel. Driftsäkerheten ökar betydligt. I samband med ställverksbyten ökas också planerings säkerheten genom att ett flertal korsningar stängs och andra förses med vägskydd.

#### *Norge/Vänernbanan*

I Trollhättan byggs nytt resecentrum och de gamla broarna över Göta älv byts ut. Rese centrumet ger bättre samordning mellan tåg, buss och bil, vilket ökar tillgängligheten till kollektivtrafiken. De nya broarna ökar driftsäkerheten på banan. När samtliga åtgärder inom planperioden är färdigställda kan restiden Göteborg–Karlstad reduceras med ca 20 minuter och till Kornsjö (norska gränsen) med ca 15 minuter. Utbyggnaden till dubbelspår på delar av sträckan Göteborg–Trollhättan–Öxnered, ger möjlighet till ökad regional pendlingstrafik, bl.a. genom nya stationer.

#### *Värmlandsbanan, Jönköpingsbanan och Älvsborgsbanan*

Tillsammans med satsningar på Västra stambanan (Stockholm–Laxå) har restiderna Stockholm–Karlstad reducerats med ca 10 minuter genom snabbtågsanpassning.

#### *Skånebanan och Godsstråket genom Skåne*

De kapacitetsförstärkningar och bangårdsombyggnader som genomförts tillsammans med satsningarna på Västkustbanan och Södra stambanan samt nya stationer för resandeutbyte, ger

möjlighet att öka Pågatågstrafiken och därmed skapa bättre pendlingsmöjligheter till arbets- och utbildningsplatser.

#### *Mäljarbanan, Svealandsbanan, Sala–Öxelsund och Nynäsbanan*

Utbyggnaden till dubbelspår på Mäljarbanan pågår. När samtliga deletapper är färdigställda kan restiden Stockholm–Västerås reduceras till 50 minuter. Utbyggnaden ger också förutsättningar för att öka trafiken, såväl regional fjärrtrafik. Restiden kan reduceras med ca 25 minuter mellan Stockholm–Örebro. På Svealandsbanan planeras för dubbelspår Eskilstuna–Folkesta. Kapacitetsförstärkningen innebär större flexibilitet och ökad möjlighet att hantera förseningar.

#### *Mittbanan, Malmbanan och Haparandabanan*

På Mittbanan pågår spårbyte och utbyggnad med fjärrblockering. Åtgärderna innebär lägre kostnader för trafikledning, högre säkerhet och flexibilitet. Spårupprustningen innebär tillsammans med fjärrblockeringen att hastigheten kan höjas. På Malmbanan pågår uppgradering till 30 tons axellast. Detta innebär tillsammans med LKAB:s satsningar på nya lok och vagnar att kostnaderna för transporter sänks.

#### *Stockholm, Göteborg och Malmö*

I Stockholm pågår utbyggnaden av en ny Årstabro. Utbyggnaden till fyra spår innebär att antalet tåg på sträckan kan ökas. Den s.k. gettingmidjan i Stockholm utgör dock fortfarande en begränsande faktor. Ombyggnaden av Olskrokens bangård vid infarten till Göteborgs central, innebär att kapaciteten ökar för samtlig trafik in till Göteborg. Efter ombyggnaden förkortas restiderna och störningsriskerna då antalet korsande tågvägar reduceras. I Malmö pågår förberedelsearbetet för Citytunneln.

#### *Rangerbangårdar*

Ombyggnaden av Hallsbergs rangerbangård innebär att hanteringen av godsvagnar blir effektivare och säkrare. Säkerheten ökar både vad gäller arbetsskador och godsskador. Rangerkapaciteten ökar vilket innebär att godsvagnarna kan hanteras snabbare med lägre kostnader som följd.

#### *Övriga åtgärder*

Uppgradering till 25 tons axellast och utökad lastprofil har under 1999 genomförts mellan Bergslagen och Göteborg. Satsningen fortsätter

successivt för att ge ytterligare industrier möjlighet att utnyttja den högre lastkapaciteten. Järnvägen utgör för många av dessa stora transportköpare en del i deras logistikflöde och innebär att transportköparna erhåller effektivare och

därmed billigare transporter. Potentialen och möjligheterna till överflyttning från lastbil till tåg ger också positiva miljö- och trafiksäkerhetseffekter.

## Genomförande av länsplan

**Tabell 4.29 Investeringar enligt länsplaner för transportinfrastruktur**

Resultat					
Län	Antal objekt i plan 1998–99	Genomförda och/eller påbörjade objekt 1998–99	Belopp i plan mkr	Förbrukade medel 1998–99 mkr	Andel av plan
Stockholm	3	1	8	2	25 %
Uppsala	1	0	2	0	0 %
Södermanland	1	0	4	2	50 %
Östergötland	6	6	41	31	76 %
Jönköping	5	4	53	40	75 %
Kronoberg	1	0	14	0	0 %
Kalmar	7	5	51	17	33 %
Blekinge	1	0	1	0	0 %
Skåne	7	5	92	47	51 %
Halland	4	3	18	7	39 %
Västra Götaland	13	9	122	224	184 %
Värmland	7	5	33	32	97 %
Örebro	3	1	11	3	27 %
Västmanland	3	0	8	0	0 %
Dalarna	9	5	41	23	56 %
Gävleborg	4	4	14	10	71 %
Västernorrland	15	4	46	42	91 %
Jämtland	3	0	5	0	0 %
Västerbotten	11	7	61	42	91 %
Norrbottnen	6	4	28	21	75 %
<b>Totalt</b>	<b>110</b>	<b>63</b>	<b>653</b>	<b>543</b>	<b>85 %</b>

Genomförandet av länsplanerna har förskjutits framåt i tiden. Under 1998 genomfördes eller påbörjades investeringsobjekt i länsplanerna i huvudsak som planerats. Ett undantag är det planenliga genomförandet av bullerskyddsåtgärder. Detta beror på att ett större spårbyte på Bohusbanan är tidigarelagd två år. Därmed har bullerskyddsåtgärder till stor del skjutits på framtiden. Riksdagens fastställda tidpunkt för att genomföra bullerskyddsåtgärder kommer därför inte att nås till 2004. Bullerskyddsåtgärder planeras dock att vara genomförda till 2007.

Länsplanerna består i huvudsak av en mängd mindre men viktiga åtgärder för att öka miljöanpassningen, kvaliteten och säkerheten på län-

sjärnvägar. Exempel på större satsningar 1999 är ny station vid Sunderbyns sjukhus mellan Boden och Luleå. Spårupprustning Lycksele–Storuman liksom kapacitetsförstärkning av Stångådalsbanan genom upprustning av mötesstationer. I Vaggeryd pågår bangårdsombyggnad. På Västkustbanan har nya regionalstågsstationer byggts i samband med övriga pågående utbyggnader finansierad via stomnäsplaner. Under året har också upprustningen av Bohusbanan med spårbyte och kontaktledningsupprustning genomförts. På ett flertal länsjärnvägar har viktiga upprustningar påbörjats för att öka lastkapaciteten och effektivisera godstrafiken. Utöver dessa angivna åtgärder har satsningen på plan-

korsnings säkerhet och bullerskyddsåtgärder fortsatt.

### Redovisade uppdrag

I december 1997 fick Banverket regeringens uppdrag att införa ett miljöledningssystem. Systemet skall säkerställa att miljöarbetet struktureras och utförs på ett systematiskt sätt. Det skall också garantera att miljöarbetet ständigt förbättras samt ge ledningen god kontroll över resultat och kostnader för miljöarbetet. Den 31 december 2001 skall miljöledningssystemet vara infört i Banverket. Under 1999 har miljöutredningar av hela Banverkets verksamhet genomförts. Samtliga anställda har genomgått allmän miljöutbildning. Chefer och miljösamordnare har även vidareutbildats i miljöledarskap. Stor vikt har lagts vid att strukturera kemikaliehanteringen och miljöanpassa upphandlingen. I verksamhetsplaneringen har miljömål integrerats i processen. Miljörevision har utförts, huvudsakligen som del i uppföljningen av miljösäkring av byggprojekt. Resultaten har återförts till verksamheten.

Arbetet med att anpassa Banverkets system inför millennieskiftet slutfördes under september 1999. Såväl Banverkets datorsystem som de inbäddade systemen – dvs. IT-teknik som finns inbyggd i exempelvis signalsystem, elsystem och telesystem – säkrades. Beredskapsnivån testades under hösten 1999. Syftet var att skapa en gemensam beredskapsnivå inom Banverket vid svåra påfrestningar på infrastrukturen i allmänhet och i samband med millennieskiftet i synnerhet. I samband med millennieskiftet hade Banverket en förstärkt beredskap. Årsskiftet förflöt utan funktionsstörningar.

Banverket har redovisat investeringsbehovet på Inlandsbanan och det kapillära bannät som ingår i statens spåranläggning. Investeringsbehovet i det kapillära bannätet som ingår i statens spåranläggning, är inte helt klarlagt men en preliminär bedömning är att den uppgår till mellan 700 och 1 700 miljoner kronor under åren 2002–2011. Kostnaderna för olika investeringsobjekt på Inlandsbanan under åren 2002–2011 uppgår till totalt 406 miljoner kronor. Planerade och pågående godssatsningar som berör det kapillära bannätet är för sträckorna Uman–Storuman–Gimonäs massaved, Ångan Hoting–Örnsköldsvik massaved, Ångan Hoting–Töva

massaved, Sveg–Uppsala torv, Arvidsjaur–Örebro torv.

Banverket har gjort ett förslag till energisparplan för järnvägssektorn samt analysera energianvändningen samt att föreslå åtgärder regionalt och nationellt för att minska och effektivisera energianvändningen. Järnvägssektorns energiförbrukning utgörs till 85 procent av elenergi. Tågdriften svarar för endast 3 procent av den totala energianvändningen för transportsektorn. Banverket köper in ca 2,1 TWh el per år (1998). Järnvägsdriften sker i Sverige med lågfrekvent enfas växelström (16 2/3 Hz, 15 kV) efter omformning. Förlusten vid omformningen är i medeltal i landet ca 11 procent. För järnvägens kontaktledningsnät tillkommer ytterligare ca 5–10 procent i förluster. Förlusterna fram till tågens strömvtagare blir således ca 20 procent eller omvänt verkningsgraden är ca 80 procent. Ett realistiskt mål är en elenergiesparing på ca 3 procent per år för hela järnvägssektorn under en 5-års period med start 2001.

Banverket redovisade under 1999 hur verket arbetat med prognoser och ekonomistyrning per anslag. Arbetet har skett i samråd med Ekonomistyrningsverket.

Överstyrelsen för civil beredskap har redovisat vilka åtgärder som vidtagits för att minska konsekvenserna av störningar av gällande elförsörjning. Överstyrelsen för civil beredskap har även redovisat mål för att delfunktionerna Banhållning och Järnvägstransporter har en god förmåga 2001.

### Inlandsbanan

Inlandsbanan utgör den 1 050 kilometer långa järnvägen mellan Mora och Gällivare samt vissa anslutande järnvägar. Hösten 1992 beslutade riksdagen (prop. 1992/93:9, 49 och 91 bet. 1992/93:TU3, rskr. 1992/93:113) att godkänna regeringens förslag om att Inlandsbanans intressenter, inledningsvis de femton kommunerna längs banan skulle ges ansvar för Inlandsbanan. Kommunerna bildade Inlandsbanan Aktiebolag (IBAB) som skulle överta och driva banan. I mars 1993 undertecknades avtal mellan staten och IBAB som bl.a. ändrat huvudmannaskap. Enligt avtal, som omfattar tidsperioden den 1 maj 1993 till den 1 maj 2013, förbinder sig IBAB att upprätthålla en tillfredsställande standard på hela Inlandsbanan. För samma tidsperiod har IBAB erhållit statligt stöd med totalt 620

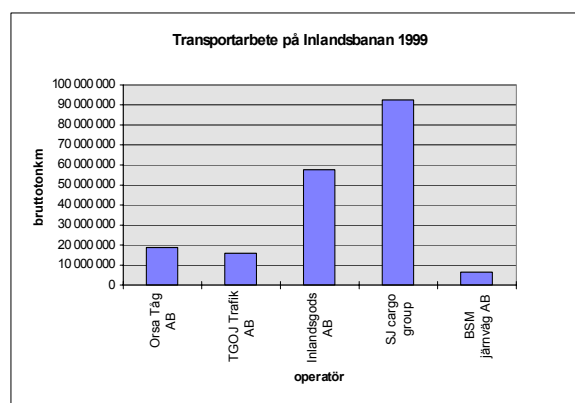


miljoner kronor, varav 250 miljoner kronor för upprustning, 235 miljoner kronor för underhåll och 135 miljoner kronor för utvecklingsinsatser, avseende bl.a. turisttrafik. Medlen avsåg underhåll av ca 490 km av banans längd baserad på 1992 års kalkylprisläge. Medlen avsåg endast huvudspåren, inte de ca 70 km av det s.k. kapillära bannätet som finns inom dessa 490 km av Inlandsbanan. År 1998 avsatte regeringen 50 miljoner kronor till underhåll med krav på underhåll av ytterligare ca 100 km av banan. Under 1993–1999 har IBAB upprustat Inlandsbanans bärighet till den s.k. nivå STAX D enligt Banverkets lägsta standard.

Under den period som IBAB har ansvarat för banhållningen på Inlandsbanan har godstrafikvolymen ökat med 265 procent. Trafik har även initierats på delsträckan söder om Brunflo. Sammantaget innebär det en ökning av underhållskostnaderna. Sju veckor på sommaren bedrivs persontrafik (turisttrafik) på Inlandsbanan.

Den upprustning på Inlandsbanan mellan Vilhelmina i norr och Ulriksfors i söder som färdigställdes hösten 1999 har givit märkbara effekter redan våren 2000. Upprustningen har lett till att nu 22,5 ton per axel kan lastas, vilket innebär 5 ton mera last per vagn. Effekterna av detta är bl.a. att sågverket i Vilhelmina utökat sin kapacitet med det dubbla vilket även medfört fler anställda på sågverket. Företaget Hoting Lamell i Hoting har begärt och erhållit stickspår till Inlandsbanan för att underlätta transporten av sina produkter. Även Sikås i Jämtland kommer att erhålla stickspår för att möjliggöra ökade transporter. Sammantaget har ovanstående åtgärder underlättat transporterna för företagen i Norrlands inland vilket även medfört fler arbetstillfällen för företagen längs med Inlandsbanan.

Diagram 4.3 Transportarbete Inlandsbanan



Hanteringen av statsbidraget till IBAB går sedan 1998 till så att IBAB äskar pengar hos Banverket. Banverket gör en bedömning av IBAB:s äskande och föreslår sedan i budgetunderlaget (eller den fördjupade prövningen) hur mycket medel IBAB bör få kommande budgetår.

IBAB har för 2001 hemställt om 63 miljoner kronor i underhållsbidrag. Banverket har hemställt om 63 miljoner kronor/år under perioden 2001–2003 för underhållsbidrag till IBAB.

### Botniabanan

Botniabanan AB skall med finansiering från den allmänna kapitalmarknaden bygga järnväg mellan Nyländ och Umeå. Vidare skall bolaget upprusta befintliga enkelspår, bygga anslutningsspår till MoDo:s fabrik i Husum samt anlägga plattformar vid olika resecentra. Tillåtlighetsprövning skall göras enligt miljöbalken (1998:808). Den 19 mil långa järnvägen planeras vara klar för trafik 2006.

Staten, via Statens väg- och Baninvest AB, äger 91 procent av aktierna i Botniabanan AB och kommunerna Kramfors, Örnsköldsvik, Nordmaling och Umeå äger 2,25 procent vardera. Bolagets verksamhet regleras i ett huvudavtal som träffats mellan staten och ovan nämnda kommuner samt Västernorrlands läns landsting och Västerbottens läns landsting. Banverket har styrelseordförandeposten i Botniabanan AB.

Investeringskostnaden för järnvägen har beräknats till 8 600 miljoner kronor exkl. mervärdesskatt i prisnivå januari 1999. I beloppet ingår inte räntekostnader under byggtiden eller övriga finansieringskostnader. Enligt huvudavtalet ansvarar Banverket för erforderliga förstudier

och utredningar fram t.o.m. färdig järnvägsplan. Banverkets kostnader belastar löpande projekt. När järnvägen är färdigbyggd skall Banverket hyra den av Botniabanen AB och sedan svara för drift och underhåll. Hyrestiden löper ut 2045. Då köps anläggningen av Banverket för en miljon kronor.

### Hallandsås

Banverket inledde 1992 ett tunnelbygge genom Hallandsås. Bygget stoppades den 6 oktober 1997 sedan tätningsmedlet Rhoca Gil orsakat skador på människor, djur och natur. Den 20 december 1999 kom Banverket överens med Skanska Sverige AB om att fördela de totala kostnaderna för skadereglering, sanering och stillestånd orsakade av miljöolyckan. I denna överenskommelse ingår även att entreprenavtalet mellan Banverket och Skanska avslutas. Kostnaderna i projektet fram till årsskiftet 1999/2000 uppgick till 1 872 miljoner kronor. Kostnaderna för 1999 uppgick till 406 miljoner kronor. Banverket fick ett regeringsuppdrag som skall redovisas senast den 13 november 2000 om det går att färdigställa tunneln genom Hallandsås på ett miljömässigt säkert sätt och i så fall med vilken teknik.

### Citytunneln

Genomförandet och finansieringen av Citytunneln under Malmö regleras i ett huvudavtal från den 27 februari 1997 mellan staten, Banverket, Statens järnvägar, Malmö kommun och Kommunalförbundet för Malmöhus läns kollektivtrafik. För projektering, förberedelsearbete, byggande och driftsättning av de olika delarna av Citytunnelprojektet i Malmö har Banverket, Statens järnvägar, Malmö kommun och Kommunalförbundet för Malmöhus läns kollektivtrafik bildat ett konsortium med namnet Citytunnelkonsortiet i Malmö. Kommunalförbundet ingår numera i Region Skåne. Citytunnelprojektet är uppdelat i sex delprojekt för vilka huvudmännen delat upp ansvaret för genomförande och finansiering. Eftersom konsortiet inte är någon självständig juridisk person, har ett gemensamt bolag bildats där bl.a. personalen är anställd, Tunnelpersonalen i Malmö AB. I maj 1999 informerade Citytunnelkonsortiet i Malmö regeringen om att kostnaderna för en utbyggnad

av Citytunneln under Malmö skulle bli ca 40 procent högre än vad som angivits i avtalet från februari 1997. En oberoende expertgrupp har granskat och verifierat kostnadsfördringen. Expertgruppen och även miljöledningsarbetet inom Citytunnelkonsortiet har påtalat att dagens uppdelning av projektet på olika parter kan orsaka oklara ansvarsförhållanden. I syfte att undanröja oklara ansvarsförhållanden vid utbyggnad av Citytunneln har regeringen förordnat en förhandlingsman med uppgift att för statens räkning ta upp förhandlingar och teckna preliminär överenskommelse om ändring i huvudavtalet från den 27 februari 1997. Citytunnelprojektet avses tillåtlighetsprövas enligt 17 kap. miljöbalken (1998:808). Om förutsättningarna för Citytunnelns genomförande även efter den prövningen avsevärt skiljer sig från vad riksdagen tidigare beslutat avser regeringen att återkomma till riksdagen.

### 4.9.4 Insatser

Nedan framgår verksamhetsvolymerna i Banverket fördelad på olika verksamhetsområden och år. Verksamhetsvolymen har i stort sett varit oförändrad de senaste tre åren.

Kostnaderna för sektorsuppgifter har ökat något från 1997 till 1999. Orsaken till ökningen beror på bl.a. på att flera operatörer trafikerar spårren och att därigenom Banverkets roll som sektorsmyndighet för järnvägen ökat. Banverket har under 2000 inlämnat en sektorsrapport och en sektorsstrategi för järnvägssektorn. Utgifterna för anslaget för Banhållning ökade med drygt 800 miljoner kronor från 1997 till 1998, jämfört med 1998 minskade sedan volymen med nästan 680 miljoner kronor till 2000. Kostnaderna för planering och stöd, vilket innebär kostnaderna för regionernas regionala planering och administration har minskat något från 1997 till 1999, bl.a. till följd av rationaliseringar och att mer kostnader bokförs direkt på projekten. Drift och underhållskostnader har ökat från 1997 till 1999 med 230 miljoner kronor till följd av satsningar på en god drift och underhållsstandard av banorna. Reinvesteringsnivån har minskat från 1997 till 1999 med 523 miljoner kronor. Att nivån på reinvesteringar halverats under dessa år beror till stor del på att under mitten av 1990-talet genomfördes en kraftig satsning på spårbyten. Banverket fick låna pengar för spårbytet som Arbetsmarknadsverket betalade räntan på.

Detta medförde att under senare år anslaget belastades med kostnaderna för lånet. Länsinvesteringarna har varierat under åren, 1997 uppgick kostnaderna för dessa till 229 miljoner kronor, 1998 ökade kostnaderna till 425 miljoner kronor och 1999 till 265 miljoner kronor. Orsaken till detta beror på att anslagstilldelningen för Banverket jämfört med stamnätsplanen ligger på en jämn nivå över en tioårsperiod. Detta har medfört att anslaget inte skall överskridas så investeras en mindre del i länsplanerna under 1999. Satsningarna i länsplanerna är mindre projekt som lättare går att senarelägga. Kapitalkostnaderna för lånefinansierade järnvägsanläggningar har hållit sig på en ganska jämn nivå under de senaste tre åren. Omstruktureringskostnaderna har ökat avsevärt under 1999. Orsaken till den kraftiga ökningen beror på att för att minska uppsägningarna i Banverket har personal över 60 år erbjudits möjligheten till förtidspension. Kostnaderna för förtidspensioneringen har bokförts 1999 även om utbetalningarna kommer att ske även under senare år.

**Tabell 4.30 Verksamhetsvolym och ställning**

Miljoner kronor

	1999	1998 <sup>1</sup>	1997 <sup>1</sup>
<b>Sektorsuppgifter</b>	<b>1 495</b>	<b>1 392</b>	<b>1 347</b>
<b>Banhållning</b>			
Planering och stöd	419	429	476
Drift och underhåll	1 764	1 593	1 534
Reinvesteringar <sup>2</sup>	520	859	1 043
Nyinvesteringar	4 803	5 450	4 654
Länsinvesteringar	265	425	229
Kapitalkostnad för lånefinansierade järnvägsanläggningar	585	537	605
Omstruktureringskostnader	333	74	
<b>Summa Banhållning</b>	<b>8 689</b>	<b>9 367</b>	<b>8 541</b>
Produktion uppdragsverksamhet	5 447	5 298	1 523
– avgår interna uppdrag	-3 970	-4 077	
<b>Totalt produktion externa kunder</b>	<b>1 477</b>	<b>1 221</b>	<b>1 523</b>
<b>VERKSAMHETSVOLYM</b>	<b>11 661</b>	<b>11 980</b>	<b>11 411</b>
Resultat extern uppdragsverksamhet	97	-5	

<sup>1</sup>Uppgifterna för 1997 och 1998 har justerats för att få jämförbarhet med 1999.<sup>2</sup>Ingår i anslaget för drift och underhåll.

#### 4.9.5 Revisionens iakttagelser

Riksrevisionsverket (RRV) har bedömt att årsredovisningen i allt väsentligt är rättvisande. RRV har också upprättat en revisionsrapport där Banverket ges rekommendationer om vissa förändringar. Det rör främst att löpande pröva värdet av projekteringslagret, att skriva till regeringen när verket har svårt för att tolka regeringsbeslut och att utveckla en mer resultatorienterad uppföljning, förbättra stödsystem samt dokumentera väsentliga processer.

Ekonomistyrningsverket (ESV) har bedömt Banverkets EA-värde som tillfredsställande på en skala Fullt tillfredsställande, Tillfredsställande och Ej tillfredsställande.

#### 4.9.6 Budgetförslag

### 36:3 Banverket: Administration

**Tabell 4.31 Anslagsutveckling**

Tusental kronor

1999	Utfall	902 093 <sup>1</sup>	Anslags-sparande	8 623
2000	Anslag	934 883 <sup>1</sup>	Utgifts-prognos	891 000 <sup>1</sup>
<b>2001</b>	<b>Förslag</b>	<b>749 849</b>		
2002	Beräknat	766 250 <sup>2</sup>		
2003	Beräknat	783 561 <sup>3</sup>		

<sup>1</sup>Avser anslaget Sektorsuppgifter.<sup>2</sup>Motsvarar 749 849 tkr i 2001 års prisnivå.<sup>3</sup>Motsvarar 749 849 tkr i 2001 års prisnivå.

Från och med 2001 ändras anslagsstrukturen för Banverket. Anslaget A3 Sektorsuppgifter byter namn till 36:3 Administration. Samtidigt renodlas anslaget till att enbart omfatta Banverkets kostnader för sin administration. Denna förändring gör att siffrorna och innehållet i anslaget inte är jämförbart mellan åren. Syftet med den ändrade anslagsstrukturen är att renodla anslaget samt göra det mer jämförbart med Vägverkets anslag. En överföring med 174 miljoner kronor görs därför från anslaget 36:3 Administration till anslaget 36:4 Banhållning och sektorsuppgifter.

Vid början av 2000 förelåg ett anslagssparande under anslaget Sektorsuppgifter om knappt 9 miljoner kronor. Prognosen för 2000 anseende nyttjande av anslaget under Sektorsuppgifter innebär ett anslagssparande om 34 miljoner kronor.

Till följd av att anslagsstrukturen ändras för 2001 föreslår regeringen ett ramanslag på 749

miljoner kronor anvisas till anslag 36:3 Banverket: Administration.

**Tabell 4.32 Beräkning av anslaget för år 2001**

Tusental kronor

Anslag 2000	934 883
Pris- och löneomräkning	-10 151
Överföring till/från anslag	-174 883
<b>Förslag 2001</b>	<b>749 849</b>

Under 2000 har anslaget A3 Sektorsuppgifter finansierats Järnvägsinspektionens och Tågtrafikledningens verksamheter samt infrastrukturåtgärder som syftar till att göra Tågtrafikledningens verksamhet effektivare. Från anslaget finansierades även bidrag till banhållning på Inlandsbanan, åtgärder inom ramen för Banverkets sektorsansvar samt administrationskostnader som inte är att hänföra till banhållningsverksamhet. Pensionsersättningar som är att hänföra till Banverkets administrativa verksamhet finansieras från anslaget.

Anslagssparandet på anslaget A3 Sektorsuppgifter uppgick vid utgången av 1999 till 8 miljoner kronor. Anslagssparandet hänförs till Tågtrafikledningen och förseningar med utbyggnad av fjärrblockering. För innevarande budgetår är prognosen 933 miljoner kronor.

### 36:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter

**Tabell 4.33 Anslagsutveckling**

Tusental kronor

1999	Utfall	7 113 026	Anslags-sparande	-504 547
2000	Anslag	6 279 322	Utgifts-prognos	6 312 000
<b>2001</b>	<b>Förslag</b>	<b>6 611 495</b>		
2002	Beräknat	6 720 433 <sup>1</sup>		
2003	Beräknat	6 849 773 <sup>2</sup>		

<sup>1</sup> Motsvarar 6 611 495 tkr i 2001 års prisnivå.

<sup>2</sup> Motsvarar 6 611 495 tkr i 2001 års prisnivå.

Från och med 2001 ändras anslagsstrukturen för Banverket. Anslaget A4 Banhållning byter namn till 36:4 Banhållning och sektorsuppgifter. Denna förändring gör att siffrorna och innehållet i anslaget inte är jämförbart mellan åren. Syftet med den ändrade anslagsstrukturen är att renodla anslaget samt att göra det mer jämförbart med

Vägverkets anslag. Anslaget 36:4 Banhållning och sektorsuppgifter tillförs 174 miljoner kronor från anslaget 36:3 Administration.

Banverkets budget för banhållning 1999 baserades på ett i det närmaste fullständigt utnyttjande av den anslagskredit som stod till förfogande under anslaget Banhållning. Utfallet blev ca 160 miljoner kronor lägre vilket innebar ett kreditutnyttjande om drygt 500 miljoner kronor. Budgeten för 2000 förutsätter en återbetalning av krediten om knappt 170 miljoner kronor. Maximal anslagskredit för 2000 uppgår till 628 miljoner kronor.

**Tabell 4.34 Beräkning av anslaget för år 2001**

Tusental kronor

Anslag 2000	6 279 322
Pris- och löneomräkning	31 555
Ökat resursbehov <sup>1</sup>	120 000
Överföring till/från anslag <sup>2</sup>	174 883
Övrigt	5 735
<b>Förslag 2001</b>	<b>6 611 495</b>

<sup>1</sup> Kompensation för kostnader till Öresundsbron 120 miljoner kronor.

<sup>2</sup> Överföring från anslag 36:3 till följd av ändrad anslagsstruktur.

Anslaget skall finansiera drift och underhåll av statliga järnvägar, investeringar i stomjärnvägar, regionala järnvägsinvesteringar, bidrag till Inlandsbanan och Öresundskonsortiet, myndighetsutövning (Järnvägsinspektionen samt tidtabellsläggning och banupplåtelse), sektorsuppgifter och tågtrafikledning.

Utfallet för anslaget 1999 visar på ett överskridande av anslaget med 504 miljoner kronor. Anslagsposten 1 drift och underhåll av statliga järnvägar överskreds med 197 miljoner kronor, anslagsposten 2 investeringar i stomjärnvägar överskreds med 492 miljoner kronor, anslagsposten 3 regionala järnvägsinvesteringar hade ett anslagssparande med 119 miljoner kronor och anslagsposten 4 kostnader för lån avseende järnvägsinvesteringar visade på ett anslagssparande med 65 miljoner kronor.

Anslaget har finansierat drift och underhåll av statliga järnvägar, investeringar i stomjärnvägar, regionala järnvägsinvesteringar samt kostnader för lån avseende järnvägsinvesteringar.

Vid början av 2000 var utnyttjande av anslagskredit under anslaget Banhållning drygt 504 miljoner kronor. Budgeten för 2000 avseende Banhållning baserades på en återbetalning av krediten om knappt 170 miljoner kronor. Prognosen för kreditutnyttjandet är 537 miljoner

kronor, medan anslagskrediten uppgår till knappt 628 miljoner kronor. Ett extra nedskrivningsbehov om ca 150 miljoner kronor har antagits avseende projekteringslagret (50 miljoner kronor) och för tillgångar inom Banverkets Produktion och Banverkets Industridivision (100 miljoner kronor). En särskild utredning inom Banverket pågår för närvarande rörande innehållet i och den framtida hanteringen av det s.k. projekteringslagret. Lagret beräknas öka under 2000 med 327 miljoner kronor och uppgå till 1 170 miljoner kronor vid utgången av 2000.

Under sommaren 2000 inträffade kraftiga översvämningar i Norra Svealand och Södra Norrland som medfört skador på statens spår- och järnvägsanläggningar. För detta föreslår regeringen att riksdagen beviljar 70 miljoner kronor i tilläggsbudget för 2000.

Från och med budgetåret 1997 har Banverket ett s.k. sektorsansvar inom järnvägssystemet (prop. 1996/97:1, bet. 1996/97:TU1, rskr. 1996/97:115).

Beredskapsansvaret för delfunktionen Järnvägstransporter har överförs från Statens järnväg till Banverket. Överföringen har i allt väsentligt fungerat väl. Överföringen har inneburit att Banverkets nettokostnader för beredskapsverksamheten ökat med 2 miljoner kronor under 1999. Regeringen anser att Överstyrelsen för civil beredskaps rapportering av överföringen varit god och att ingen ytterligare utredning om överföringen är nödvändig.

I proposition (prop. 1999/2000:78, bet. 1999/2000:TU11, rskr. 1999/2000:238) Ändrad verksamhetsform för SJ m.m. konstaterade regeringen att villkoren för att bedriva persontrafik på statens spår- och järnvägsanläggningar bör klarläggas i vissa hänseenden. Därför föreslog regeringen ett antal justeringar av förordningen (1996:743) om statens spår- och järnvägsanläggningar i syfte att stärka den upphandlade trafikens ställning.

Järnvägspolitikens utveckling i Sverige och inom EU kräver en fortlöpande anpassning av organisationen inom sektorn. Ansvars- och befogenhetsfördelningen är grundläggande för att transportpolitikens principer skall kunna få genomslagskraft inom järnvägsområdet. Sverige var tidigt ute med den grundläggande organisatoriska förändringen i och med separeringen av infrastrukturhållare och trafikutövare.

Under senare år har vissa problem uppstått som kan härröras från att marknaden utvecklas och därmed olika parter roller förändras. Dessa förändringar bör stadfästas med justering av

myndigheters och organisationers ansvarsområden, i lagstiftningen samt i de förordningar som styr och reglerar verksamheterna. Därtill medför utvecklingen av järnvägspolitikerna inom EU krav på författningsförändringar och organisationsförändringar. En förväntad ytterligare ökad konkurrensutsättning av järnvägsmarknaden kommer också att ställa krav på en översyn av regelverket och organisationsformerna.

Regeringen avser att under 2000 besluta om direktiv för en utredning i enlighet med ovanstående problembeskrivning. Utredningen skall lämna förslag till hur lagstiftningen och övrigt regelverk bör utformas samt också hur organisationen skall se ut. Utredningen delas upp i två delar, en del som behandlar implementeringen det blivande direktivet för driftskompatibilitet på TEN-järnvägar för konventionella tåg samt en del som styrs av anpassningen av järnvägsmarknaden till en ökande konkurrens.

Mot bakgrund av utvecklingen mot ökande konkurrens i den nationella järnvägstrafiken samt pågående arbeten inom EU att öka internationaliseringen av järnvägstrafiken kan förväntas angav regeringen i propositionen Ändrad verksamhetsform för SJ m.m. att man avser att ta initiativ till större översyn av järnvägslagstiftningen. Järnvägspolitikens utveckling i Sverige och EU kräver en fortlöpande anpassning av organisationen inom sektorn. Ansvars- och befogenhetsfördelningen är grundläggande för att transportpolitikens principer skall kunna få genomslagskraft inom järnvägsområdet.

Banverket har i den fördjupade prövningen för 2001–2003 framställt att Tågtrafikledningen bör ingå som en integrerad del i Banverket samt att Järnvägsinspektionen skall avskiljas från Banverket. Regeringen överväger frågan och återkommer eventuellt till riksdagen i höst i samband med en proposition om höghastighetsbanor.

Sveriges Järnvägsmuseum ligger i Gävle och har verkat inom SJ sedan 1915 både som verksamhetsmuseum och nationellt museum för svensk järnvägshistoria. Museet förvaltar närmare 400 fordon och hundratusentals föremål, fotografier och dokument. SJ har hemställt om en ny huvudman för Sveriges Järnvägsmuseum eftersom SJ måste renodla och fokusera sig på kärnverksamheten efter att marknaden avreglerats och en ny konkurrenssituation uppstått. Regeringen avser att tillsätta en utredning för att utröna Sveriges Järnvägsmuseums framtida organisationstillhörighet.

Den fasta förbindelsen över Öresund öppnades för trafik den 1 juli 2000. I det avtal som träffats mellan regeringarna i Danmark och Sverige om betalnings- och avgiftsvillkor för järnvägstrafiken på den fasta förbindelsen framgår bl.a. att Banverket årligen skall betala 187 miljoner danska kronor, motsvarande vid avtalstillfället 225 miljoner svenska kronor, till Öresundsbrokonsortiet för nyttjandet av Öresundsförbindelsen. Höjda banavgifter som kommer att generera intäkter på 110 miljoner kronor tas ut fr.o.m. den 1 juli 2000 i enlighet med förordningen (2000:457) om ändring av förordningen (1998:1827) om avgifter för trafik på statens spåranläggningar. När anslaget har beräknats har hänsyn tagits till att Banverket skall belasta anslaget Banhållning och sektorsuppgifter med kostnader för avgifter till Öresundskonsortiet om 105 miljoner kronor. Godståg som passerar bron skall betala en särskild broavgift. Persontåg betalar samma banavgift som i övriga delar av landet.

Anslagsposten Myndighetsutövning skall delas upp på delposterna Järnvägsinspektionen och Tidtabellsläggning och banupplåtelse. Delposten Järnvägsinspektionen innehåller kostnaderna för Järnvägsinspektionens verksamhet som är överinseende av säkerheten i all spårtrafik. Delposten Tidtabellsläggning och banupplåtelse är kostnaderna för myndighetsutövningen i Tågtrafikledningens verksamhet. Regeringen bedömer att Järnvägsinspektionen skall ha en förstärkning med ca 3 miljoner kronor på grund av att antalet aktörer inom järnvägen har ökat och att inspektionen därför har fått ökad arbetsbelastning.

Anslagsposten Bidrag till Inlandsbanan och Öresundskonsortiet innehåller bidraget till Inlandsbanan på 63 miljoner kronor och bidrag till Öresundskonsortiet med 227 miljoner kronor.

Anslagsposten Sektorsuppgifter innehåller kostnaderna för Banverkets sektorsuppgifter som bl.a. innebär att aktivt följa och driva på utvecklingen inom hela järnvägssektorn. För detta ändamål bedömer regeringen att 290 miljoner kronor behövs för 2001.

Anslagsposten Investeringar i nationell plan innehåller kostnader för investeringar enligt stommönsplanen. Den nivå som regeringen bedömer möjlig att avsätta för detta ändamål är 2 740 miljoner kronor för 2001. Till följd av de föreslagna anslagsnivåerna kommer de närmaste årens nyinvesteringar ligga på en lägre nivå än genomsnittet i stommönsplanerna.

Anslagsposten Investeringar i regional plan innehåller kostnader för investeringar enligt de regionala planerna. Regeringen bedömer att 350 miljoner kronor kan avsättas för investeringar i regional plan. Detta ger en investeringstakt som är lägre än den som Banverket äskat i den fördjupade prövningen.

Anslagsposten Drift och underhåll innehåller kostnaderna för drift och underhåll av banorna. Regeringen anser att drift och underhållsåtgärderna skall vara på en sådan nivå att banorna skall vara i ett skick som gör framkomligheten och säkerheten på spåren god. Regeringen bedömer att en sådan standard kan upprätthållas vid en nivå om 1 830 miljoner kronor.

Anslagsposten Tågtrafikledning innehåller de kostnader för Tågtrafikledningen som inte är myndighetsutövning, dvs. tidtabellsläggning och banupplåtelse. Regeringen bedömer att för detta ändamål kan 393 miljoner kronor avsättas för 2001.

Anslagsposten Räntor och återbetalning av lån för järnväg avser kostnaderna för Banverkets lån i Riksgäldskontoret. Regeringen bedömer att kostnader för räntor och amortering av dessa lån kommer att uppgå till 850 miljoner kronor under 2001.

Sammanfattningsvis innebär regeringens bedömning av Banverkets verksamhet för 2001 att ett anslag på 6 611 miljoner kronor skall anvisas av riksdagen.

Nedan framgår regeringens bedömning av hur anslaget skall fördelas på olika anslagsposter. Det ankommer på regeringen att göra den slutgiltiga fördelningen på poster.

**Tabell 4.35 Banhållning och sektorsuppgifter**

*Tusental kronor*

1. Myndighetsutövning	49 495
1.1 Järnvägsinspektionen	25 000
1.2 Tidtabellsläggning och banupplåtelse	24 495
2. Bidrag till Inlandsbanan och Öresundskonsortiet	290 000
3. Sektorsuppgifter	109 000
4. Investeringar i nationell plan	2 740 000
5. Investeringar i regional plan	350 000
6. Drift och underhåll	1 830 000
7. Tågtrafikledning	393 000
8. Räntor och återbetalning av lån för järnväg	850 000
<b>Summa</b>	<b>6 611 495</b>

Regeringen anser att bärighet och ökad lastprofil för godstrafiken är ett prioriterat område för att

underlätta för företagen att transportera gods på ett ekonomiskt och miljömedvetet sätt. Regeringen anser att det är viktigt att Banverket fullföljer uppgraderingen av banor enligt med gods-satsningen.

Ingångna avtal skall fullföljas.

Banverket arbetar med att vidareutveckla beställarrollen och produktionsverksamheten i en konkurrensutsatt miljö. Orsaken till detta är att Banverket ser över eventuella möjligheter att konkurrensutsätta produktionsverksamheten för att öka effektiviteten och få ned kostnaderna för den.

Regeringen anser att det är viktigt att arbetet med trafiksäkerhetsåtgärder som att bygga bort plankorsningar för att minska risken för olyckor fortsätter.

Banverket får inför nästa budgetår använda upp till 1 procent av ramen för nyinvesteringar till investeringar i anslutning till det kapillära nätet i samverkan med externa intressenter.

Banverket får disponera intäkter från offentligrättsliga avgifter som beslutas av regeringen. Dessa avgifter består av banavgifter som operatörerna betalar till Banverket för att nyttja statens spåranläggningar. Nedan framgår prognos för denna intäkt.

**Tabell 4.36 Offentligrättslig verksamhet**

Tusental kronor

Offentligrättslig verksamhet	Intäkter till inkomstitel (som inte får disponeras)	Intäkter som får disponeras	Resultat
Utfall 1999	0	274 014	-1 911 979
Prognos 2000	0	380 000	-2 120 322
Prognos 2001	0	380 000	-1 450 000

### Lån inom Banverket

Banverkets upplåning hos Riksgäldskontoret beräknas vid årets slut uppgå till 8 410 miljoner kronor vilket innebär ett maximalt utnyttjande av tillgänglig låneram. Upplåningen görs utifrån prognostiserade bokförda värden på lånefinansierade anläggningar med beaktande av övrigt tillgängligt myndighets- och rörelsekapital. Vid årets slut prognostiseras lånesituationen enligt följande.

**Tabell 4.37 Lån inom Banverket**

Tusental kronor

Statskapital	1 127
Lån hos Riksgäldskontoret	8 410
Rörelsekapital (netto skulder och fordringar)	<b>10 408</b>
<b>Räntekontokredit</b>	<b>330</b>

Lånen finansierar följande anläggningstillgångar.

- Immateriella anläggningstillgångar
- Eldriftanläggningar
- Järnvägsanläggningar inom SL-området inkl. Grödingebanan
- Teleanläggningar
- Produktionshjälpmedel
- Projekteringslager
- Beredskapslager
- Förskott avseende pågående investeringar

Som framgår enligt prognos kommer räntekontokrediterna att behöva nyttjas med 330 miljoner kronor vid slutet av 2000. Lånebehovet påverkas främst av fortsatta investeringar i el-, drift- och teleanläggningar samt ökningen i aktiverade projekteringskostnader för ej byggstartade investeringsprojekt (projekteringslager). Ökningen av projekteringslagret består dels i projektering av Citytunneln i Malmö (i konsortiet) och dels av att "avtappning" från lagret sker i mycket begränsad omfattning till följd av det begränsade anslagsutrymmet för byggstart av investeringsprojekt. För 2001 föreslås total låneram per utgången av 2001 om 9 000 miljoner kronor.

Banverkets investeringsplan för 2001–2003 framgår av nedanstående tabell. Investeringarna finansieras genom anslag, lån, externa bidrag och förskotteringar genom externa lån. Totalt beräknas Banverkets investeringar under de tre kommande åren till ca 10,5 miljarder kronor. I dessa investeringsvolymerna ingår inte investeringarna på Botniabanan.

**Tabell 4.38 Investeringsplan för Banverket**

Miljoner kronor

	Total kostnad	Anskaffat t.o.m. 1999	Prognos 2000	Budget 2001	Beräknat 2002	Beräknat 2003
Nyinvesteringar i statliga järnvägar, stamnätsplan 1998–2007 inkl. el- och elinvesteringar	23 117	9 968	3 841	3 085	3 073	3 150
Investeringar i statliga järnvägar, länsplan 1998–2007	2 206	672	392	525	350	357
<b>Summa</b>	<b>25 323</b>	<b>10 640</b>	<b>4 143</b>	<b>3 610</b>	<b>3 423</b>	<b>3 507</b>
Finansiering:						
Anslag	19 969	9 010	2 937	2 575	2 643	2 804
Lån Riksgäldskontoret	3 728	715	858	755	700	700
Externa bidrag	1 482	915	204	280	80	3
Förskottering (externa lån)	144		144			
<b>Summa finansiering</b>	<b>25 323</b>	<b>10 640</b>	<b>4 143</b>	<b>3 610</b>	<b>3 423</b>	<b>3 507</b>

## Bemyndigande och ekonomiska förpliktelser

Den verksamhet som Banverket bedriver innebär ofta att Banverket ingår långsiktiga avtal med externa parter om ekonomiska förpliktelser flera år framåt i tiden. Detta gäller både avtal om investeringar som avtal gällande drift och underhåll. Banverket har också regeringens uppdrag att ge ut bidrag för olika ändamål. För dessa bidrag måste många gånger bidragsmottagaren veta i förväg att bidraget kommer att betalas ut, för att kunna planera sin verksamhet. Regeringen bör därför ges bemyndigande att ingå sådana ekonomiska förpliktelser. Detta bemyndigande bör avse all upphandlad verksamhet och bidrag där fleråriga avtal sluts, som inte faller under 12 § lagen (1996:1059) om statsbudgeten, oavsett om avtalen avser Banverkets interna resultatenheter eller externa leverantörer. Regeringen anser att detta bemyndigande bör delas in i investeringsprojekt, drift och underhållsverksamhet samt bidrag. För samtliga bemyndiganden föreslår regeringen att dessa avser det totalbelopp som regeringen får ha bundit upp i avtal vid budgetårets utgång.

**Tabell 4.39 Bemyndiganden och ekonomiska förpliktelser**

Miljoner kronor

	Beräknad 2001
Investeringar	2 500
Drift och underhåll	3 500
Bidrag	300
<b>Summa erhållen/föreslagen bemyndiganderam</b>	<b>6 300</b>

## 4.10 Transeuropeiska Nätverk (TEN)

Sveriges medlemskap i EU innebär bl.a. möjligheter för Sverige att ansöka om gemenskapens finansiella stöd för projekt av gemensamt intresse på området för transeuropeiska nät för infrastrukturerna inom transport- och telekommunikation.

Det finansiella stödet utbetalas med stöd av förordning 1655/1999 som är en revidering av förordning 2236/95 som behandlar generella regler för finansiellt stöd inom området för transeuropeiska nätverk samt rådets förordning nr 2236/95 om allmänna regler för gemenskapens finansiella stöd på området för transeuropeiska nät.

Gemenskapsstöd kan ges i en eller flera av följande former:

a) Samfinansiering av studier rörande projekten, inklusive förstudier, genomförbarhetsstudier, utvärderingar och annat tekniskt bistånd



till sådana studier. Gemenskapens andel av finansieringen får normalt inte överstiga 50 procent av den totala kostnaden för en studie. I sådana fall då en tillfredsställande motivering kan läggas fram kan gemenskapens andel av finansieringen på kommissionens initiativ och om medlemsstaterna godkänner det överstiga 50 procent av den totala kostnaden.

b) Räntesubventioner till lån som beviljas av Europeiska investeringsbanken eller av andra offentliga eller privata finansiella institutioner. Normalt skall subventionens löptid inte överstiga fem år.

c) Bidrag till premier för garantier för lån från Europeiska investeringsfonden eller andra finansiella institutioner.

d) När en tillfredsställande motivering kan läggas fram får stöd till investeringar ges som direkt subvention.

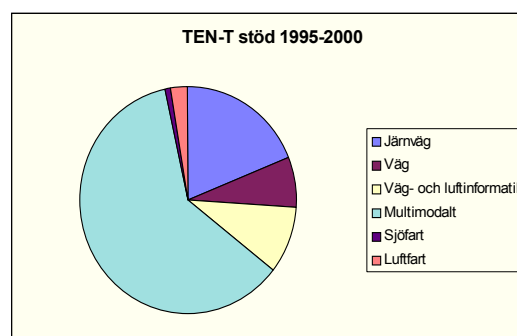
e) Gemenskapsstöd enligt a–d skall vid behov kombineras så att de budgetmedel som har anslagits får största möjliga stimulansseffekt och används så ekonomiskt som möjligt.

Gemenskapsstöd beviljas i princip endast om genomförandet av projekten stöter på finansieringssvårigheter och får inte överstiga det lägsta belopp som anses nödvändigt för att sätta igång ett projekt. Det totala gemenskapsstödet får inte enligt förordning 2236/95 inte överstiga 10 procent av den totala investeringskostnaden, oavsett vilken stödform som valts.

Utgiftsutvecklingen beror dels på vilka projekt och studier fått beviljat medel från EU-budgeten samt hur fort Sverige slutredovisar de beviljade studierna och projekten. När en studie/projekt beviljas betalas mellan 33 procent och 50 procent av bidraget ut. Resterande summa betalas ut när projektet slutredovisats till kommissionen. Under 2000 kommer ett stort antal projekt att slutredovisas till kommissionen vilket resulterar i att utgiftsprognosen för 2000 är högre än vad utfallet varit för 1999.

I likhet med övriga utgifter och inkomster på statsbudgeten bruttoredovisas bidragen, vilket innebär att bidraget inbetalas till statsbudgetens utgiftssida. Utgifterna för stödet till de projekt som erhållit finansiellt stöd får inte överstiga vad som inbetalats av gemenskapen på inkomsttitel i statsbudgeten.

Diagram 4.4 TEN-T stödets fördelning 1995–2000 per transportslag



Diagrammet ovan visar fördelningen av beviljade TEN-T stöd från 1995 till 2000 uppdelat på olika transportslag. Den största utdelningen av stödet har gått till multimodala projekt och studier och som innefattat flera olika transportslag. Huvuddelen av detta stöd har gått till byggandet av Öresundsbron som är en väg- och järnvägsbro och som efter öppnandet den 1 juli 2000 förbinder Sverige och Danmark.

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

Tabell 4.40 Anslagsutveckling

Tusental kronor				
1999	Utfall	94 530	Anslags-sparande	235 728
2000	Anslag	200 000	Utgifts-prognos	293 465
<b>2001</b>	<b>Förslag</b>	<b>200 000</b>		
2002	Beräknat	200 000 <sup>1</sup>		
2003	Beräknat	200 000 <sup>2</sup>		

<sup>1</sup> Motsvarar 196 148 tkr i 2001 års prisnivå.

<sup>2</sup> Motsvarar 196 148 tkr i 2001 års prisnivå.

Bland järnvägsprojekten kan nämnas uppgradering av sträckan Stockholm–Malmö, Göteborg–Mellerud–Korsjö, dubbelspår Malmö–Göteborg. De vägprojekt som fått beviljat stöd är E6 och E18. Väg- och luftinformatikprojektet VIKING studier om nordeuropeisk ADS-B nätverk och radar 2000 har också fått beviljat stöd. Bidrag till sjöfarten har gått till bl.a. till Göteborgs och Trelleborgs hamn. Luftfartsverket har bl.a. erhållit bidrag för studier i samband med byggande av bana 3 på Arlanda flygplats.

De projekt Sverige har fått beviljat bidrag för 1999 är:

**Tabell 4.41 Beviljat TEN-stöd 1999**

	Belopp i miljoner euro
Väg E6, sträckan Lerbo–Torp	3,0
Väg E18, sträckan Örebro–Arboga	3,0
Citytunneln	1,5
Landanslutningen till Öresundsbron	6,0
Bana 3 på Arlanda	1,0
Trelleborgs hamn	0,3
Öresundsförbindelsen	17,0
<b>Summa</b>	<b>31,8</b>

Under 1999 har följande projekt/studier slutredovisats till kommissionen.

**Tabell 4.42 Avslutade TEN-projekt/studier 1999**

	Totalt utbetalt belopp i miljoner euro för hela projektet/studien
Studie om nordeuropeiskt ADS-B nätverk	2,00
VIKING trafikledning och trafikinformatik	6,65
Citytunneln	2,00
Bana 3 Arlanda	1,00
Öresundsförbindelsen	20,00
<b>Summa</b>	<b>31,65</b>

De projekt Sverige har fått beviljat bidrag för 2000 är

**Tabell 4.43 Beviljat TEN-stöd 2000**

	Belopp i miljoner euro
Botniabanan	5,00
Citytunneln	5,00
Uppgradering Malmbanan till 30 tons axellast	2,50
Studie om järnvägsförbindelse Sturup–Kastrup	0,50
VIKING, trafikledning och trafikinformatik	2,13
Uppgradering järnvägen Malmö–Arlöv–Flackarp	1,00
Öresundsförbindelsen	17,00
<b>Summa</b>	<b>33,13</b>

Sverige ingår i två av Essenrådet 1994 prioriterade projekten, nämligen projektet Öresundsförbindelsen och den Nordiska Triangeln. Projektet Öresundsförbindelsen har avslutats den 1 juli 2000 då bron invigdes. Projektet den Nordiska Triangeln är en multimodal korridor med

syfte att förbättra kommunikationerna mellan Köpenhamn–Oslo–Stockholm och Helsingfors. I den ingår Södra stambanan, Västkustbanan, Vänerlänken, Västra stambanan och Citytunneln vad gäller järnvägsprojekt. De vägprojekt som ingår är E4, E6 och E18. På luftfartssidan Arlanda flygplats och på sjöfartssidan Göteborgs hamn.

Inför 2001–2006 utarbetar kommissionen ett nytt förslag till budgetfördelning för Trans-europeiska Nätverk (Multiannual Indicative Programme – MIP). Detta kommer bl.a. att medföra att projekt som tillhör de av Essenrådet prioriterade projekten kan få beviljade medel för hela programperioden 2001–2006. Fördelen med MIP är att det nationellt blir enklare att veta hur stort stödet blir för projekten under hela tidsperioden. Totalt 75 procent av hela budgeten för TEN skall fördelas till detta program. Resterande 25 procent kommer att fördelas till övriga projekt.

Under året har Europeiska Kommissionen även påbörjat arbetet med revisionen av riktlinjerna för Transeuropeiska nätverk samt att utarbeta en implementeringsrapport för TEN. Enligt riktlinjerna för TEN skall kommissionen vart annat år avrapportera till Europa Parlamentet, Rådet, ekonomiska och sociala kommittén och regionalkommittén om hur implementeringen fullföljts. Den första rapporten avlämnades 1998 och den andra rapporten kommer att lämnas i december 2000.

EU stödet till Sverige har underlättat finansieringen av projekten som är både nationellt och internationellt viktiga för infrastrukturen.

Regeringen anser att det är viktigt att transportverken aktivt deltar i sökandet av bidrag från TEN-budgeten och slutredovisar projekt så att beslutade bidrag betalas ut.

## 4.11 Statens järnvägar

### 4.11.1 Omfattning

SJ-koncernen bestod under 1999 av moderföretaget affärsverket SJ och dess helägda dotterbolag AB Swedcarrier. Koncernens sektorer var SJ Resor, SJ Cargo Group, SJ Färjetrafik, SJ Fastigheter och SJ Teknik. Utöver sektorerna fanns supportenheter (SJ Data och SJ Städservice) samt koncernstaber. Kärnverksamheten i SJ-koncernen är järnvägstrafiken. Övriga verksam-

heter och dotterbolag utgör komplement och stöd till kärnverksamheten.

Som ett led i SJ:s fokusering på kärnverksamheten ingicks under 1999 avtal om avyttring av Scandlines AB. Då affären ännu inte avslutats vid tiden för årsbokslutet konsolideras sektorn SJ Färjetrafik även för 1999.

Efter utgången av 1999 har försäljningarna av AB Trafikrestauranger samt Royal Viking Hotel AB slutförts.

Den 1 januari 2000 bildades Sektor Terminalproduktion med uppgift att färdigställa persontrafiktåg vid stationerna. I enheten sammanförs SJ Städservice samt delar av SJ Teknik och SJ Resor. Sektorn sysselsätter ca 1 000 personer.

#### 4.11.2 Beslut om ändrad verksamhetsform, m.m.

I proposition 1999/2000:78 Ändrad verksamhetsform för SJ m.m. har regeringen föreslagit att Statens järnvägar (SJ) skall ombildas från affärsverk till aktiebolag och att regeringen skall bemyndigas att genomföra ombildningen. Riksdagen beslutade i slutet av maj 2000 att ställa sig bakom förslaget.

Syftet med en bolagisering är att skapa effektiva och lönsamma järnvägsföretag som kan konkurrera på samma villkor som övriga intressenter på marknaden och som kan garantera kunderna en bra och prisvärd service inom järnvägstransportområdet samtidigt som SJ kan ge en affärsmässig avkastning på det kapital som ägaren tillskjutit. En affärsmässig avkastning förutsätter konkurrenskraftig kapitalstruktur och rörelsemarginal. För att uppnå detta anser regeringen att det i samband med bolagiseringen krävs att SJ ökar fokuseringen på sin kärnverksamhet. Sådan verksamhet som inte bidrar till att affärsmässigt utveckla kärnverksamheten bör därvid avknoppas från SJ och överlåtas till andra intressenter. SJ har i slutet av juli 1999 till regeringen redovisat de kriterier och avvägningar som ligger till grund för vad som utgör järnvägstrafik med en affärsmässig utveckling.

Överföringen av SJ:s verksamhet till ett eller flera aktiebolag beräknas ske från och med årskiftet 2000—2001. I aktiebolag regleras verksamheten i första hand genom aktiebolagslagen (1975:1375). Staten kan även utöva såväl insyn i som styrning av företaget genom bolagsstämma och styrelse. SJ kommer som aktiebolag att ha en lagstadgad skyldighet att lämna en omfattande

rapportering i form av årsredovisning och delårsrapporter.

För närvarande pågår inom regeringen ett arbete för att avgöra hur en överföring av SJ:s verksamhet till aktiebolagsform kan genomföras. De slutliga ställningstagandena avseende denna fråga har ännu inte gjorts. För att säkerställa att överförings- och ombildningsprocessen kan genomföras så effektivt som möjligt kommer regeringen nedan att redovisa förslag till ekonomiska befogenheter såväl avseende affärsverket SJ som för det eller de nya bolagen. På detta sätt uppnås full flexibilitet vid valet av tidpunkt för genomförandet.

#### 4.11.3 Mål

SJ:s uppdrag är att bedriva en effektiv järnvägstrafik på affärsmässiga villkor. SJ skall utvecklas som ett effektivt och konkurrenskraftigt transportföretag med järnvägstrafik som huvudverksamhet.

De ekonomiska målen för 1999 var 7 procent räntabilitet på eget kapital och 30 procent soliditet. I budgetpropositionen för 2000 beslutades om nya ekonomiska mål för SJ. Dessa omfattar avkastning på sysselsatt kapital om minst 8 procent och en skuldsättningsgrad om maximalt 2,5 gånger.

Avkastningen på sysselsatt kapital ger en bild av förräntningen av företagets hela arbetande kapital, eftersom måttet omfattar ett vägt avkastningskrav för både det egna och det lånade kapitalet. Kapitalstrukturen och kostnaden för de olika finansieringssätten kommer därmed i ökat fokus eftersom avkastningskravet kommer att förändras beroende på andelen lån och eget kapital. Vad gäller skuldsättningsgraden är detta ett mer hållbart mått än soliditet för sådana förändringar i balansräkningen som inte påverkar den finansiella risken.

Räntabiliteten på eget kapital uppgick 1999 till 10,1 procent, vilket innebär att ägarens avkastningskrav i detta avseende har uppfyllts. Soliditeten uppgick till låga 8,7 procent. Soliditeten har påverkats negativt av utskiftning av tillgångar till Banverket och tillväxt i nollkupongobligationer, vilka i balansräkningen motsvaras av en lika stor skuld. Rensat för detta uppgick soliditeten till 12,3 procent, vilket uppvisar ett avsevärt avstånd till målet om 30 procent. De främsta orsakerna till företagets låga soliditet är de senaste årens otillräckliga resultat samt att flera stora lånefi-

nansierade investeringar har genomförts under 1990-talet.

Avkastningen på sysselsatt kapital uppgick till 7,0 procent. Därmed uppnåddes nästan de uppsatta mål som gäller fr.o.m. 2000. SJ:s skuldsättningsgrad var 5,2 gånger, vilket är långt ifrån målet om 2,5 gånger som gäller fr.o.m. 2000. I dag är företagets kapitalstruktur känslig bl.a. på grund av att delar av verksamheten under flera års tid bedrivits utan lönsamhet, vilket har urholkat det egna kapitalet. För att uppnå skuldsättningsmålet krävs i första hand ökad lönsamhet. De resultatförbättringar som är möjliga räcker inte, utan även avyttringar av verksamheter kommer att krävas.

#### 4.11.4 Analys och slutsatser

Bolagiseringen av SJ har inte tagits in i treårsplanen för perioden 2001–2003 utan planen baseras på antagande om kontinuitet i gällande associationsform, dvs. affärsverk. I det fall att verksamheten i SJ förs över till aktiebolag är det sannolikt lämpligt att behålla vissa delar av SJ:s nuvarande verksamhet kvar inom staten. Det kan röra sig om såväl åtaganden som verksamheter av järnvägssektorskaraktär. Det är vidare sannolikt att affärsverket vid en bolagisering, under en övergångstid, kommer att ansvara för vissa åtaganden som inte bör överflyttas till aktiebolagsform. Detta innebär att regeringen i det nedanstående i vissa avseenden redovisar gemensamma ekonomiska befogenheter för såväl affärsverk som aktiebolag.

De närmaste tre åren förväntas tillväxten för transportmarknaden öka i genomsnitt med 1,5 procent per år för persontrafik och med 2,1 procent för godstrafik. Det förväntas fortsatt sjunkande priser för godstransporter och oförändrade priser reallt för persontransporter. Den ökade konkurrensen från nya tågoperatörer, främst inom persontrafikmarknaden, har inneburit sänkta marginaler för SJ. Störst ekonomisk effekt kommer av att SJ fr.o.m. den 1 januari 2000 ej längre utför pendeltågstrafiken åt Storstockholms Lokaltrafik (SL). Affären innebär ett intäktsbortfall på ca 900 miljoner kronor och en resultatpåverkan på ca 300 miljoner kronor. Öresundsbron och de nya järnvägsanslutningarna till Arlanda och Kastrup öppnar för nya marknader och affärsmöjligheter.

SJ-koncernens resultat efter finansiella poster förväntas öka från 239 miljoner kronor för 1999

till 500 miljoner kronor vid utgången av 2003. Resultatförbättringarna skapas huvudsakligen genom kostnadsminskningar och viss volymtillväxt. Den fortsatta koncentrationen till kärnverksamheten och därtill hörande avyttringar kommer vidare att skapa förutsättningar för en stärkt kapitalstruktur för SJ. Produktiviteten i verksamheten förväntas öka med i genomsnitt 11 procent per år under den kommande treårsperioden. Personalen beräknas minska med ca 4 400 personer — varav 1 200 är effekten av förlorade affärer i persontrafiken och 2 200 avser verksamheter som avses avyttras.

Räntabilitetsmålet om 8 procent på sysselsatt kapital förväntas bli infriat under hela perioden och målet om en skuldsättningsgrad om maximalt 2,5 gånger beräknas nås i slutet av treårsperioden.

#### 4.11.5 Insatser

Investeringarna under perioden, ca 2 900 miljoner kronor, är ungefär lika stora som avskrivningarna. Under perioden kommer den rullande materielen, som nu används i Mälardalstrafiken och även på några andra delsträckor, att bytas ut mot fordon som är mer lämpade för denna typ av trafik. Därmed uppnås även en avsevärd förbättring av driftsekonomin. Dessa investeringar, sammanlagt ca 2 100 miljoner kronor, planeras bli finansierade utanför SJ:s balansräkning, varför de inte finns med i investeringsplanen. Även för SJ Cargo Group planeras investeringar med sådan finansiering för ca 800 miljoner kronor. Dessa fordon belastar resultatet med hyror.

Investeringarna per sektor framgår av tabellen nedan.

**Tabell 4.44 Investeringar 2001–2003**

	2001	2002	2003
SJ Resor <sup>1)</sup>	370	200	140
SJ Cargo Group	550	450	399
SJ Terminalproduktion	8	8	8
SJ Teknik	44	40	40
SJ Fastigheter	198	147	138
Data	34	33	30
Övriga enheter	7	5	4
<b>Summa investeringar</b>	<b>1 211</b>	<b>883</b>	<b>759</b>

<sup>1)</sup> Vissa investeringar finansieras utanför balansräkningen.

#### 4.11.6 Finansiella befogenheter

SJ:s investeringar har främst finansierats genom s.k. cross-border leasing, där en utländsk investerar har förvärvat rullande material och fartyg från SJ för att därefter åter hyra tillbaka utrustningen till SJ. Sedan 1996 har leasingportföljen kompletterats med ett antal leaseholdtransaktioner. En leasehold är en nyttjanderättstransaktion där SJ överlåter nyttjanderätten till sin utrustning till en trust som är bildad av en utländsk investerar, som därefter hyr tillbaka utrustningen till SJ.

Det totala betalningsåtagandet för samtliga räntebärande leasingkontrakt i koncernen uppgick vid slutet av 1999 till 9 173 (8 865) miljoner kronor. Ökningen beror på ny leasing avseende fordon samt skulduppräknning på befintliga leasingavtal.

SJ hade för 1999 en total låneram om 10 700 miljoner kronor.

SJ bedriver för närvarande statlig affärsverksamhet inom ramen för affärsverksformen. Detta innebär bl.a. att SJ:s ekonomiska omslutning inte redovisas över statsbudgeten. SJ är emellertid en integrerad del av den statliga verksamheten och fungerar som förvaltare av statlig egendom. Sedan 1988 års trafikpolitiska beslut har SJ haft vida befogenheter i frågor som rör bl.a. försäljning av fast egendom. Syftet har varit att underlätta omstruktureringar i verksamheten och att verksamheten skall bedrivas under så bolagsliknande förhållanden som möjligt inom ramen för affärsverksformen.

#### 4.11.7 Regeringens överväganden

Flera verksamheter, som hittills varit en naturlig del av SJ, har på den allt mer avreglerade marknaden mött en helt ny samarbets- och kundstruktur. Allt eftersom järnvägsmarknaden i Sverige har utvecklats, nya operatörer har tillkommit och SJ:s järnvägsrörelse har förlorat marknadsandelar till konkurrenterna har stödjande sektorer och funktioner inom SJ övergått till att också bli leverantörer till de nya operatörerna. På denna allt mer avreglerade marknad möter SJ konkurrens från både svenska och utländska företag som samtliga har normala institutionella förutsättningar för sin verksamhet. Efter en trevande inledning har utvecklingen av nya järnvägsoperatörer tagit fart under åren 1998 och 1999. Från 2000 svarar SJ därigenom för mindre än 40 pro-

cent av antalet tågresor i Sverige. SJ:s andel av antalet personkilometer beräknas uppgå till ca 70 procent. Arlanda Express, pendeltågstrafiken i Stockholm och nattågen till övre Norrland är exempel på järnvägstrafik som nu utförs av andra tågtrafikutövare och därmed drivs av privata företag. SJ möter också en allt större konkurrens från andra trafikslag, såsom flyg och busstrafik.

De externa krafter som påverkar SJ ställer krav på omfattande anpassningar av såväl struktur som arbetsmetoder. Regeringen anser att det är viktigt att SJ ges möjlighet att på bästa sätt tillgodose kundernas krav på service, kvalitet och tillgänglighet samtidigt som förutsättningarna för en effektiv konkurrens på marknaden förstärks och därmed också förutsättningarna för ytterligare kostnadsbesparingar och därigenom prissänkningar för konsumenterna.

En jämförande studie, benchmarking, inom området kompetensförsörjning som SJ på regeringens uppdrag genomfört från 1999 och som slutrapporterats till regeringen i juni 2000 visar att den externa jämförelsegruppen om tio svenska företag har högre värden än SJ på samtliga studerade områden. De områden som studerats anses vara framgångsfaktorer för en lärande organisation och har indelats i Process för kompetensförsörjning och Miljö för lärande. Utvärderingen av påbörjat förnyelsearbete inom SJ visar dock att en del viktiga förbättringar har genomförts och pågår. Regeringen anser att det är viktigt att detta arbete fortsätter och följs upp även i framtiden, oavsett företagsform.

Regeringen anser att de ekonomiska mål som lades fast för affärsverket SJ för 2000 skall ligga kvar under perioden. Regeringen anser vidare att beslutsordning och befogenheter för affärsverket i huvudsak bör ligga fast under perioden 2001–2003. Regeringen föreslår mot denna bakgrund att riksdagen bemyndigar regeringen att ge affärsverket SJ finansiella befogenheter för 2001 i enlighet med vad som förordas i det följande:

- godkänna aktieöverföringar mellan SJ och AB Swedcarrier,
- godkänna avtal som SJ träffar om försäljning av fast egendom och aktier inom en ram om 3,1 miljarder kronor med avyttringar fr.o.m. 1994 intagna i ramen,
- fastställa beloppsgräns för försäljning av fast egendom och aktier från SJ,

- låta SJ förvärva, förvalta och avyttra aktier inom ramen för den beslutade koncernstrategin,
- låta SJ besluta om organisationsfrågor vad gäller avyttringar av verksamhetsgrenar som inte bidrar till att stärka och stödja järnvägsverksamheten,
- låta SJ använda den typ av finansieringsform som ger den lägsta kostnaden för SJ sett över investeringens ekonomiska livslängd och som är möjlig att föra över till aktiebolagsformen,
- tillföra SJ utdelning från Swedcarrier,
- teckna borgensförbindelser till förmån för bolag inom SJ-koncernen inom en total ram om 1,9 miljarder kronor med beaktande av möjligheterna att föra över dessa till aktiebolagsformen,
- placera kassamässigt överskott hos Riksgäldskontoret och på marknaden.

Enligt riksdagsbeslut skall SJ:s nuvarande behov av medel för investeringar och rörelsekapital täckas genom egen finansiering och upplåning på kapitalmarknaden, däribland hos Riksgäldskontoret. Riksdagen har årligen godkänt en finansieringsplan för SJ. Efter en eventuell omvandling till aktiebolag anser regeringen att långsiktig upplåning i princip helt bör ske på den öppna kreditmarknaden. Med tanke på den komplexa bolagiseringsprocessen finns dock en risk att en total omedelbar upplåning på den öppna kreditmarknaden skulle innebära en finansiell belastning och en ökad risk för det eller de nya aktiebolagen. Utlåning från Riksgäldskontoret till andra än affärsverk och statliga myndigheter kräver riksdagens godkännande. Det är regeringens uppfattning att en treårig övergångsperiod bör tillämpas både på nu befintliga och nya riksgäldslån. Under denna period bör nuvarande riksgäldslån kunna stå kvar. Bolaget eller bolagen bör även inom låneramen kunna ta upp nya lån i Riksgäldskontoret. Övergångsperioden ger bolaget/bolagen större möjligheter att konsolidera sin finansiella verksamhet.

Regeringen föreslår därför att riksdagen godkänner en låneram om totalt 16 000 miljoner kronor för såväl affärsverket SJ:s som det eller de nya SJ-bolagens totala upplåning i och utanför Riksgäldskontoret under treårsperioden 2001–2003 samt att regeringen bemyndigas att besluta

om hur denna skall fördelas. Efter treårsperioden skall samtliga riksgäldslån vara återbetalda.

#### 4.11.8 Revisionens iakttagelser

Riksrevisionsverkets revisionsberättelse för 1999 avseende granskningen av SJ:s årsredovisning, koncernredovisning, underliggande redovisning och ledningens förvaltning innehåller inte några anmärkningar.

#### 4.11.9 Budgetförslag

### 36:10 Ersättning till Statens järnvägar i samband med utdelning från AB Swedcarrier

**Tabell 4.45 Anslagsutveckling**

Tusental kronor				
1999	Utfall	0	Anslags-sparande	378 685
2000	Anslag	33 000	Utgifts-prognos	241 000
<b>2001</b>	<b>Förslag</b>	140 000		
2002	Beräknat	200 000		
2003	Beräknat	230 000		

Eftersom AB Swedcarrier inte står i ett skatterättsligt koncernförhållande till affärsverket SJ kan medel från en försäljning av dotterbolag i AB Swedcarrier inte överföras till SJ i form av obeskattade koncernbidrag. Koncernbidragen är enligt skattereglerna avsedda att användas för att skattemässigt möjliggöra en resultatutjämnning inom koncerner.

Då försäljningarna inom AB Swedcarrier endast har begränsats till ett fåtal före 2000 har ett relativt stort anslagssparande uppkommit. I enlighet med de nya reglerna om disposition av anslagssparande överstigande 3 procent av tilldelat anslag beslutade regeringen under våren 2000 att SJ får disponera hela det befintliga anslagssparandet under 2000. Under 2000 har en stor del av anslaget förbrukats, främst i samband med avyttringarna av dotterbolagen Scandlines AB, AB Trafikrestauranger och Royal Viking Hotel AB.

Vid en överföring av verksamheten vid affärsverket SJ till ett eller flera aktiebolag uppkommer frågor rörande den framtida finansieringen av verksamheter som för närvarande hanteras av SJ men som vid en bolagisering bestäms ha sin naturliga hemvist inom staten. Det är främst verk-

samheter av järnvägssektorskaraktär. Vidare uppkommer kostnader avseende stämpelskatt när fastighetsstillgångar överförs från staten till aktiebolag. Denna kostnad utgår enligt lag. Regeringen anser att såväl kostnader av järnvägssektorskaraktär som stämpelskatt är något som på konkurrensneutrala grunder inte bör åläggas det eller de nybildade bolagen utan finansieras inom statsbudgeten. Vad gäller kostnader som är hänförliga till järnvägssektorn så har regeringen inte vid detta tillfälle utrett frågorna tillräckligt utan avser att återkomma till riksdagen med ett förslag till hur dessa åtaganden skall finansieras. Regeringen föreslår i enlighet med ovanstående att riksdagen för 2001 godkänner att anslaget D1 även får belastas med kostnader för den stämpelskatt som utgår vid en eventuell överföring av affärsverkets fastigheter till bolagssfären.

## Regeringens slutsatser

Regeringen föreslår ett anslag på 140 miljoner kronor för 2001. Detta motsvarar, tillsammans med anslagssparande, regeringens bedömning av de kostnader som anslaget skall täcka.

**Tabell 4.46 Beräkning av anslaget för 2001**

*Tusental kronor*

Anslag 2000	33 000
Ökat resursbehov <sup>1</sup>	167 000
<b>Förslag 2001</b>	<b>140 000</b>

<sup>1</sup>Återgång till ursprunglig anslagsnivå.

## 4.12 Delområde Sjöfart

### 4.12.1 Omfattning

Verksamheten omfattar sjöfart, farledshållning, bidrag till sjöfarten m.m. Ansvarig sektorsmyndighet inom delområdet är Sjöfartsverket. Andra myndigheter som verkar inom området är Rederinämden och Handelsflottans kultur- och fritidsråd (HKF).

Sjöfartsverket har till uppgift att se till att sjöfart kan bedrivas året runt i svenska farvatten och på samtliga svenska hamnar av betydelse under säkra, miljöanpassade och effektiva former. Sjöfartsverkets huvuduppgifter är att utöva tillsyn över sjösäkerheten, tillhandahålla lotsning, svara för farledshållning och vid behov inrätta nya far-

leder, svara för sjöräddning, isbrytning och för att sjöfartens påverkan på miljön minimeras. Sjöfartsverket ansvarar även för sjökartläggning och beredskapsplanläggning m.m. Verksamheten skall bedrivas med inriktning huvudsakligen på handelssjöfarten. Fritidsbåtstrafikens, fiskets och marinens intressen skall beaktas. Sjösäkerheten i fritidsbåtstrafiken skall också främjas genom information och rådgivande verksamhet. Sjöfartsverket är ansvarig myndighet för delfunktionen Sjötransporter inom det civila försvaret (redovisas under utgiftsområde 6 Totalförsvaret). Sjöfartsverket skall med stöd av Rederinämden årligen utvärdera den svenska sjöfartens konkurrenssituation.

HKF:s uppdrag är att planlägga, samordna och genomföra en meningsfull och attraktiv kultur- och fritidsverksamhet för sjöfolk. Verksamhetsutbudet ska avspeglade samhällets ordinarie utbud av kultur- och fritidsaktiviteter så att såväl svenskt som utländskt sjöfolk i så stor utsträckning som möjligt kompenseras för den service inom området som de går miste om på grund av tjänstgöring till sjöss.

Rederinämden skall medverka till att tillförsäkra den svenska handelsflottan rimliga konkurrensvillkor, som leder till en hög transportkvalitet för näringslivet. Rederinämden administrerar det statliga bidraget till sjöfarten.

### 4.12.2 Utgiftsutveckling

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

Sjöfartsverkets totala utgifter för den verksamhet som omfattar fritidsbåtar och fiske överstiger det tilldelade anslaget med ca 60 miljoner kronor. Sjöfartsverket finansierar i dag mellanskillnaden med handelssjöfartens farledsavgifter. Anslaget höjdes 2000 från ca 44 miljoner kronor till 61 miljoner kronor. Sjöfartsverkets totala utgifter för viss kanaltrafik överstiger också det tilldelade anslaget med ca 12 miljoner kronor och finansieras med farledsavgifter. Anslagsnivån ligger oförändrat på knappt 63 miljoner kronor.

Anslaget 36:8 Bidrag till sjöfarten har ökat genom att bidraget till kostnader för sociala avgifter höjts vid två tillfällen. Från den 1 juli 1998 höjdes bidraget från 29 000 till 45 000 kronor och från den 1 januari 1999 höjdes bidraget ytterligare till 58 000 kronor per kalenderår och årsarbetskraft.

**Tabell 4.47 Utgiftsutveckling***Tusentals kronor*

	Utfall 1999	Anslag 2000 <sup>1</sup>	Utgiftsprognos 2000	Förslag anslag 2001	Beräknat anslag 2002	Beräknat anslag 2003
36:6 Ersättning för fritidsbåtsändamål	44 415	61 000	61 000	<b>61 000</b>	61 000	61 000
36:7 Ersättning för viss kanaltrafik m.m.	62 660	62 660	62 660	<b>62 660</b>	62 660	62 660
36:8 Bidrag till sjöfarten	405 000	405 000	526 000	<b>409 000</b>	405 000	405 000
B6 Vissa kostnader med anledning av M/S Estonia	18 062	-	-	-	-	-
<b>Totalt för delområde Sjöfart</b>	<b>530 137</b>	<b>528 660</b>	<b>649 660</b>	<b>532 660</b>	<b>528 660</b>	<b>528 660</b>

<sup>1</sup> Inklusive beslut till följd av förslag till tilläggsbudget till statsbudgeten för budgetåret 2000 i samband med den ekonomiska vårpropositionen.

### 4.12.3 Mål- och resultatbedömning

Med utgångspunkt i de transportpolitiska delmålen har regeringen i regleringsbrev fastställt verksamhetsmål för Sjöfartsverket, Rederinnämnden respektive HKF. För Sjöfartsverket har även fastställts ekonomiska mål. Resultatet för 1999 i förhållande till dessa mål framgår av den följande redovisningen. Utfallet för 1998 anges inom parentes.

#### Verksamhetsresultat Sjöfartsverket

##### Tillgänglighet

###### *Verksamhetsmål:*

- Målet är att sjöfart i svenska fartvatten kan ske på framkomliga, miljövänliga och säkra sjövägar. Det skall vara möjligt att bedriva sjöfart året om på alla svenska hamnar av betydelse.

*Resultat:* Under 1999 utfördes ca 47 300 lotsningar. Endast ett fyrtiotal lotsade fartyg försejades på grund av brister i Sjöfartsverkets resurser och planering. Ett transpondersystem (AIS) har tagits i bruk under året. Ett benchmarkingprojekt rörande lotsning slutfördes som visade på en betydande effektiviseringspotential. Ett nytt system för lotsavgifter har efter remissbehandling införts från den 1 juli i år. En viktig förändring är att den lotsade tiden får stort genomslag i lotstaxan. Isutbredningen var mindre än normalt, men förhållandena i de isbelagda farvattnen var besvärliga. Isbrytarna har utfört

1 043 assistanser (906), varav 156 bogseringar (86).

##### Säkerhet

###### *Verksamhetsmål:*

- Målet för handelssjöfarten är att antalet allvarliga olyckor under perioden 1998–2007 bör halveras. Samma mål gäller för trafiken med fiske- och fritidsfartyg.

*Resultat:* Antalet omkomna inom handelssjöfarten i svenska farvatten under perioden 1990–1998 är 31 personer. Antalet olyckor varierar starkt mellan olika år och är dessutom få. Någon klar tendens är svår att skönja. Antalet olyckor i färje- och passagerarsjöfart under perioden är 26 stycken. Inga personer har omkommit eller skadats allvarligt. Under 1999 omkom 28 personer i fritidsbåtsolyckor jämfört med 42 personer 1998 och 80 personer 1991. Antalet omkomna var det lägsta någonsin och trenden är nedåtgående. Det totala antalet olyckor som berörde svenska handels- och fiskefartyg samt utländska fartyg i svenska vatten var 235 (313) under 1999. Endast i ett fåtal fall kan olyckan ha berott på brister i lotsningsförfarandet. Inga olyckor eller incidenter kunde relateras till brister i farledshållning, sjökort eller isbrytning.

Sjöfartsinspektionen har utfört 3 223 (3 147) besiktningar, 1 411 (926) inspektioner och 261 (228) skeppsmätningar. Anmärkningarna rör främst dokumentation, brandskydd och livräddningsutrustning. Totalt har 8 638 (8 564) brister noterats. Sjöfartsinspektionen har genomfört 725 hamnstatkontroller. Vid dessa fick 306 fartyg en eller flera anmärkningar. Nyttjandeförbud utfärdades för 36 (69) fartyg.



## Sjöräddning

### Verksamhetsmål:

- Målet är att efterforskning och räddning av människor i sjönöd samt sjuktransporter från fartyg skall kunna utföras dygnet runt inom de områden som räddningstjänstlagen (1986:1102) och internationella överenskommelser anger. Ett fartyg skall ha anlänt till olycksplatsen senast inom tre timmar efter larm om olyckan inträffat på svenskt vatten och senast inom sex timmar om olyckan inträffat på internationellt vatten.

*Resultat:* Sjöfartsverket uppfyllde målet att en räddningsenhet var på olycksposition inom tre respektive sex timmar efter larm. Sjöfartsverket hade satt som mål att genomföra 13 nationella sjöräddningsövningar under året, vilket uppnåddes. Ett sjöräddningsavtal med Polen har trätt i kraft under året och ett nytt flyg- och sjöräddningsavtal med Lettland har träffats. En Sverigetäckande informationskampanj (Safe at Sea Tour) syftande till att minska fritidsbåts- och dykolyckor har genomförts i samarbete med bl.a. Kustbevakningen, Sjöräddningssällskapet och Marinen.

## Miljö

### Verksamhetsmål:

- Målet är att minimera den negativa påverkan som sjöfarten medför på miljön.

*Resultat:* Efter två år med de miljödifferenterade farledsavgifterna har 1 283 (1 100) fartyg anmält att man använder lågsavlig bunkerolja. Kontroller har utförts på 150 fartyg. Drygt tjugofem hamnar har miljödifferenterat sina avgifter (20). Ett projekt med miljöanpassade bottenfärger för fritidsbåtar pågår, slutsatserna kommer att utgöra underlag för Kemikalieinspektionens beslut om högsta tillåtna giftläckage från bottenfärger på västkusten.

## Resultat Handelsflottans kultur- och fritidsråd

### Verksamhetsmål:

- Med utgångspunkt från målgruppens omfattning skall HKF sträva efter att dels öka antalet personer som tar del i HKF:s aktiviteter dels öka kostnadseffektiviteten i verksamheten.

*Resultat:* Sammanfattningsvis har målen uppfyllts. Som exempel kan nämnas att nyhetsdistributionen har effektiviserats med ett ökande antal abonnenter som resultat.

## Resultat Rederinämnden

### Verksamhetsmål:

- Rederinämnden skall på ett effektivt sätt administrera det statliga bidraget till sjöfarten samt pröva ansökningarna om bidrag och därvid se till att gällande krav för bidrag uppfylls.

*Resultat:* Den negativa utvecklingen under de senaste åren beträffande det svenska tonnaget har nu upphört och en viss inflaggning har skett efter riksdagens beslut att höja bidraget till sjöfarten och den överenskommelse om tillfällig anställning av utländsk personal som parterna på arbetsmarknaden träffat. Genom det statliga bidraget till sjöfarten har de svenska rederiernas ekonomiska situation förbättrats och konkurrensförmågan stärkts. Rederinämnden får därmed anses ha uppnått målet för sin verksamhet.

## Sjöfartsverkets ekonomiska resultat

### Mål:

- Målet för räntabilitet är att resultatet efter skattemotsvarighet skall uppgå till 7 procent av eget kapital.
- Det långsiktiga målet för soliditet är att den skall uppgå till lägst 30 procent.

- Som restriktion för prishöjningar av farledsavgifterna gäller att avgifterna får öka med högst nettoprisindex räknat från och med 1995.

*Resultat:* Räntabiliteten på eget kapital efter skattemotsvarighet blev -11,4 procent 1999. Målet om 7 procent uppnåddes inte. De främsta skälen till den låga avkastningen var kostnader om totalt 132 miljoner kronor för det nya arbetstidsavtalet för lotsarna samt det nya räntebärandet vid beräkning av pensionskulden. Om dessa engångskostnader elimineras var räntabiliteten 5,8 procent. Soliditeten uppgick till nära 40 procent, dvs. målet uppnåddes. Farledsavgifterna var oförändrade under året varför målet om prisrestriktion uppfylldes.

Sjöfartsverkets resultat efter finansiella poster blev för 1999 en förlust om 82 miljoner kronor. Detta är en resultatförsämring med 312 miljoner kronor jämfört med 1998. Den främsta orsaken är att de sociala kostnaderna (pensioner) ökade med 243 miljoner kronor. Sjöfartsverket kommer följaktligen inte att kunna göra någon inleverans av överskott för 1999.

Rörelseintäkterna ökade med 28 miljoner kronor jämfört med 1998 och uppgick till 1 324 miljoner kronor. Trafikintäkterna ökade till följd av större volymer och uppgick till 1 065 miljoner kronor vilket var 80 procent av den totala omsättningen. Höjning av lotsavgifterna med 12 procent bidrog med 8 miljoner kronor.

Rörelsekostnaderna ökade med 324 miljoner kronor jämfört med 1998 och uppgick till 1 414 miljoner kronor. Finansinspektionens beslut om nytt räntebärande har ökat pensionskuldskostnaderna med 28 miljoner kronor. Den överenskommelse som Sjöfartsverket och SACO träffat om ett nytt arbetstidsavtal för lotsar ger en engångskostnad om 104 miljoner kronor. Övriga rörelsekostnader, inklusive kostnader om 20 miljoner kronor till följd av IT-anpassningar inför millennieskiftet, ökade med 65 miljoner kronor.

### **Sjöfartsverkets treårsplan**

Intäkterna förväntas minska med 106 miljoner kronor under perioden 1998–2003 till följd av Öresundsbronns öppnande och ökat genomslag av miljörabatterna. Även vid en beräknad trafikökning med i genomsnitt två procent per år blir intäktsminskningen betydande.

Flera rationaliseringsåtgärder har vidtagits för att förbättra verkets ekonomi. De viktigaste insatserna är försäljningen av ett sjömättningsfartyg, inrättandet av en rederifunktion och ett nytt arbetstidsavtal för lotsar. Verket har även påbörjat en omfattande organisationsförändring.

Enligt Sjöfartsverket råder en obalans om ca 60 miljoner kronor mellan kostnaderna för fritidsbåtsverksamheten och det tilldelade anslaget. Statsmakternas mål för sjösäkerheten är samtidigt oförändrat. Handelssjöfartens intressenter framför kritik mot att Sjöfartsverket finansierar fritidsbåtsverksamheten med farledsavgifter.

Det beräknade resultatet efter finansiella poster för perioden 2001–2003 blir 110, 71 respektive 34 miljoner kronor. Resultatprognoserna förutsätter en ytterligare höjning av lotsavgiften med 15 procent från den 1 juli 2001. Sjöfartsverket föreslår oförändrat soliditetsmål om lägst 30 procent och poängterar därvid vikten av att de positiva effekterna av en minskad soliditet kommer handelssjöfarten och Sjöfartsverket till godo. Sjöfartsverket anser att nuvarande låga räntenivåer ger utrymme för en sänkning av räntabilitetskravet och föreslår att räntabilitetsmålet ändras från 7 till 5 procent.

Den totala inleveransen (utdelning + skattemotsvarighet) beräknas för 2000 till 0 kronor och för perioden 2001–2003 till ca 57, 37 respektive 18 miljoner kronor.

Sjöfartsverket föreslår att utdelningsnivå och prisrestriktion behålls oförändrade.

För perioden 2001–2003 föreslås en investeringsnivå på sammanlagt 380 miljoner kronor och avser huvudsakligen återanskaffningar. Investeringsnivån för farleder och utmärkning ligger runt 46 miljoner kronor per år. Investeringarna i den flytande utmärkningen minskas till ca 1 miljon kronor per år till följd av tidigare satsningar. I Södertälje kanal planeras investeringar för ca 32 miljoner kronor. Investeringarna i Trollhätte kanal koncentreras till förstärkning av slussarna och nya portar till en kostnad av ca 66 miljoner kronor. Under planperioden avses 17 lotsbåtar levereras. Investeringarna inom sjökartläggning uppgår till 28 miljoner kronor och avser främst återanskaffning av utrustning. Av tabell 4.50 framgår hur investeringarna fördelas på verksamhetsområde.

Sjöfartsverket och Göteborgs hamn har träffat en principöverenskommelse rörande farlederna till och från Göteborgs hamn (se avsnitt 4.12.4).

Sjöfartsverket har i sin treårsplan för perioden 2001–2003 hemställt

- att anslaget 36:6 Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m. för 2001 anvisas ett anslag om 123 miljoner kronor,
- att anslaget 36:7 Ersättning för viss kanaltrafik m.m. för 2001 anvisas ett anslag om 74,3 miljoner kronor,
- att få bemyndigande att uppta lång- och kortfristiga lån inom en total ram på 110 miljoner kronor,
- att få sätta in kassamässigt överskott på räntebärande konto i Riksgäldskontoret eller affärsbank.

### Mervärdesskattetvist mellan Sjöfartsverket och Skattemyndigheten i Linköping

Sjöfartsverket har i en skrivelse till Näringsdepartementet informerat om en pågående tvist mellan Skattemyndigheten i Linköping och Sjöfartsverket. I anledning av en skatterevisionen har skattemyndigheten beslutat att sätta ned avdraget för ingående skatt med 62 miljoner kronor för beskattningsåret 1997 och med 76 miljoner kronor för beskattningsåret 1998. Skälet är att verkets avdragsrätt för ingående moms är begränsad till verksamhet där skattskyldighet föreligger enligt mervärdesskattelagen. Skattemyndigheten menar att uttag av farledsavgifter ingår som ett led i myndighetsutövning och således inte utgör en omsättning som är yrkesmässig verksamhet enligt mervärdesskattelagen. Sjöfartsverket har överklagat beslutet till länsrätten där beslut väntas under hösten 2000. Om domen går Sjöfartsverket emot har Sjöfartsverket en ackumulerad skuld som i dagsläget uppgår till ca 300 miljoner kronor.

### Analys och slutsatser

De verksamhetsmål som formulerats inom delområdet Sjöfart har i huvudsak uppfyllts.

Målet för Sjöfartsverkets soliditet uppfylldes medan räntabiliteten inte nådde det uppsatta målet. Prishöjningen rymdes under pristaket.

Sjöfartsverkets ekonomi kommer att vara ansträngd under den närmaste treårsperioden. Orsakerna står att finna på såväl intäktssidan som kostnadssidan. Omvärldsfaktorer, såsom pensionskultsberäkningen och den nämnda momstvisten, skapar osäkerhet för verkets ekonomi. Verket har vidtagit åtgärder för att effektivisera

verksamheten, men man kommer ändå inte att kunna uppfylla alla ägarens ekonomiska mål. I kapitel 4.12.5 Budgetförslag lägger regeringen fram förslag rörande investeringar, anslag och ekonomiska mål.

### 4.12.4 Insatser

#### Göteborgs hamn

Regeringen uppdrog hösten 1999 åt Sjöfartsverket att klarlägga de ekonomiska förutsättningarna för åtgärder som syftar till att stegvis höja säkerheten och öka tillgängligheten i farlederna till och från Göteborgs hamn. I avsnitt 4.12.5 lägger regeringen förslag om att avtalet godkänns och hur finansieringen skall ske.

Investeringarna i de båda farlederna Torshamnsleden och Böttöleden har som primärt syfte att stärka hamnens roll, framför allt i fråga om den transoceanica containertrafiken, samt att öka tillgängligheten och säkerheten i farlederna. Projektet har kostnadsberäknats till ca 1 100 miljoner kronor. Sjöfartsverket har redovisat ett förslag till kostnadsfördelning mellan verket och Göteborgs Hamn AB och ett förslag till överenskommelse, som för Sjöfartsverkets del förutsätter regeringens godkännande, om finansiering av ett etappvis genomförande av åtgärderna.

#### Farledsavgifterna

Sjöfartsverket har på regeringens uppdrag utvärderat effekterna av det två år gamla reviderade systemet. Sjöfartsverket konstaterar att det lett till väsentliga miljöförbättringar och att målet om en 75-procentig reduktion av svavel- och kväveoxidutsläppen från sjöfarten på Sverige jämfört med 1998 års nivå bör vara möjligt att uppnå inom femårsperioden. Det är dock av största betydelse att även andra länder inför ekonomiska styrmedel för att begränsa sjöfartens luftföroreningar. Sjöfartsverket konstaterar också att omläggningen av avgiftssystemet inte medfört några större förändringar av sjöfartens transportmönster.

Sjöfartsverket överväger smärre justeringar av farledsavgifterna inom det nuvarande systemets ram. Förändringar av mer genomgripande karaktär är inte aktuella att överväga förrän Gods-transportdelegationen, som enligt sitt direktiv ska överlämna en övergripande godstransport-

strategi, presenterar sina slutsatser sommaren 2001 i en slutrapport.

### Fritidsbåtsregister

Frågan om registrering av fritidsbåtar behandlades senast i budgetpropositionen för 2000. Regeringen uttalade då att ett allmänt register borde byggas vidare på det frivilliga fritidsbåtsregister som administreras av Stöldskyddsföreningen. Regeringen har i år fortsatt den dialog med försäkringsbranschen som inleddes under 1999 och har därvid stärkts i sin uppfattning att det frivilliga registret bör ligga till grund för ett allmänt fritidsbåtsregister.

För att förbättra ersättningsmöjligheterna för skadelidande vid olyckor med fritidsbåtar avser regeringen att införa en obligatorisk ansvarsförsäkring för ägare av fritidsbåtar. En särskild utredare skall ges i uppdrag att utreda de närmare förutsättningarna för en sådan försäkring och för hur ett allmänt fritidsbåtsregister bör vara utformat.

### Vänernsjöfarten

På regeringens uppdrag har en utredare presenterat en rad åtgärder vars syfte är att skapa långsiktiga förutsättningar för en kommersiellt bärkraftig utveckling av Vänernsjöfarten. I departementsskrivelsen (Ds 2000:18), Väneruppdraget – Förslag för utvecklingen av Vänernsjöfarten, föreslås bl.a. att lotsavgiften sänks med 50 procent, att statligt transportbidrag utgår för sjöfarten i de fall landtransporter till Vänerhamn kombineras med Vänernsjöfart samt att regeringen avsätter 5 miljoner kronor till Vänerrådet för utvecklingsprojekt. Enligt förslaget ska också berörda länsstyrelser avsätta samma belopp. Vänerrådet har till regeringen inkommit med en framställan om regionalpolitiska medel för utvecklingsprojekt avseende Vänernsjöfarten. Ansökan är föremål för beredning.

Sjöfartsverket har den 1 juli 2000 efter en generell höjning och omläggning av lotstaxan infört en generell rabatt på 30 procent på lotsavgiften för all Vänertrafik genom Trollhätte kanals sjötrafikområde. Det kan vidare konstateras att det statliga transportbidraget i dess nuvarande form inte kommer Vänernsjöfarten till godo. Bakgrunden är att riksdagen 1998 beslutade (prop. 1997/98:62, bet. 1997/98:AU11, rskr.

1997/98:204) om vissa förändringar i stödformen regionalpolitiskt transportbidrag. Ändringen innebär att även transporter som utfördes sjövägen skulle vara bidragsberättigade, men då endast från och till hamnar inom stödområdet. Regeringen avser att följa Vänertrafikens utveckling för att försäkra sig om att det även i framtiden kommer att finnas infrastrukturella förutsättningar att bedriva handelssjöfart på Vänern. Regeringen vill också påpeka att Vänernsjöfarten rent allmänt är föremål för vidare överväganden inom Godstransportdelegationen.

### Östersjöfrågor

På regeringens uppdrag har Sjöfartsverket utarbetat en handlingsplan för att utveckla handel och sjöfart i Östersjöregionen. Infrastrukturfrågor för hamnarna lämnas för behandling i annat sammanhang. Som en uppföljning av handlingsplanen har Sjöfartsverket kartlagt sjöfart, hamnverksamhet, spelregler, avgiftssystem och institutionella frågor som påverkar näringsverksamheten i regionen. Resultaten har sammanställts i skriften Baltic Maritime Outlook 2000 som enligt planerna skall uppdateras vartannat år.

Sverige deltar aktivt i det samarbete som sker inom ramen för de båda arbetsgrupper för hamnverksamhet respektive vattenburna transporter inom Östersjöregionen som den Europeiska kommissionen leder och i vilket alla länder runt Östersjön deltar. Sjöfartsverkets rapporter används i detta arbete och kommissionen vill medverka till att bl.a. Baltic Maritime Outlook 2000 kan hållas aktuell som ett gemensamt referensmaterial. Regeringen instämmer i rapportens slutsats att åtgärder bör övervägas inom ett brett fält av områden som sträcker sig utanför Sjöfartsverkets kompetensområde. Regeringen avser därför att samlat bereda sådana förslag som spänner över flera politikområden och vid behov återkomma med förslag i olika frågor.

Den positiva ekonomiska utvecklingen i Östersjöregionen med ökande handel stöds påtagligt av det pågående arbetet med att utvidga EU. Arbetet inom sjöfarts- och hamnområdet bidrar till att konkretisera den nordliga dimensionen och är ett sätt att definiera transporternas centrala betydelse i detta sammanhang. Arbetet ligger helt i linje med EU:s prioritering av närsjöfart, Short Sea Shipping, inom Europa. Sjöfartsverket och Sjöfartsforum har tillsammans

utsetts att vara s.k. focal points i Sverige för att stödja detta arbete och kommissionen har gett Sjöfartsforum status av s.k. SSS-promotion bureau i Sverige. Liknande arrangemang utvecklas nu inom de flesta medlemsländer.

### Verksamhetsöversyn

Regeringen har beslutat om en översyn av Sjöfartsverkets verksamhetsstruktur med syftet att identifiera eventuella mål- och rollkonflikter samt för att förbättra effektiviteten och underlaget för statsmakternas styrning. Med anledning av översynen har Sjöfartsverket tagit initiativ till en omorganisation som kommer att slutföras under året. I enlighet med utredningens rekommendation kommer sektors- och myndighetsrollen att skiljas från producentrollen. Den regionala organisationen förändras så att sjötrafikområdena blir färre. I utredningsrapporten föreslogs även att statsmakterna inrättar s.k. stomfarleder vilket innebär att de allmänna farlederna och farleder till de hamnar som bedöms vara av störst nationell betydelse pekas ut. Regeringen har för avsikt att ge Sjöfartsverket i uppdrag att utreda de närmare förutsättningarna för inrättandet av stomfarleder.

Även HKF omfattades av översynen. Regeringen har för avsikt att ge HKF i uppdrag att utreda förutsättningarna för och de ekonomiska konsekvenserna av att lägga ut tjänster på externa utförare.

### Civil bemanning av isbrytarna

Sjöfartsverkets isbrytare och sjömätningarfartyg har under lång tid varit bemannade med militär personal vilket reglerats i ett ramavtal mellan Försvarsmakten och Sjöfartsverket. Mot bakgrund av besparingarna inom Försvarsmakten och att fartygen planeras utgå ur krigsorganisationen 2004 har en övergång till civil bemanning utretts utifrån ekonomiska och praktiska utgångspunkter. Utredningen har remitterats. Regeringen konstaterade i ett nytt utredningsuppdrag till Sjöfartsverket och Försvarsmakten att det inte finns några avgörande praktiska eller ekonomiska hinder för en övergång till civil bemanning, men att de närtida bemanningsformerna och övergångsbestämmelser borde studeras närmare. Försvarsmakten och Sjöfartsverket har den 18 juni 2000 träffat ett nytt ramavtal in-

nebärande att övergången till civil bemanning skall vara avslutad senast den 17 januari 2002. Sjöfartsverket har nyligen träffat avtal med ett företag om bemanning av isbrytare och sjömätningarfartyg.

### 4.12.5 Budgetförslag

#### 36:6 Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m.

**Tabell 4.48 Anslagsutveckling**

*Tusental kronor*

1999	Utfall	44 415		
2000	Anslag	61 000	Utgifts- prognos	61 000
<b>2001</b>	<b>Förslag</b>	<b>61 000</b>		
2002	Beräknat	61 000		
2003	Beräknat	61 000		

Anslaget är avsett att finansiera tjänster inom Sjöfartsverkets ansvarsområde, bl.a. för fritidsbåtssektorn, som inte finansieras via handelssjöfarten. Från anslaget betalas Sjöfartsverkets kostnader för informationsinsatser för att förbättra sjösäkerheten, främst avseende fritidsbåtstrafiken. Vidare ingår vissa kostnader för sjöräddning, farledsverksamhet, bemanning av fyror av regionalpolitiska skäl samt vissa övriga kostnader för fritidsbåtstrafiken och yrkesfisket m.m., vilka inte skall belasta handelssjöfarten. Anslaget får även användas till utredningar med anknytning till fritidsbåtsverksamheten.

### Regeringens överväganden

Sjöfartsverket har under en följd av år anfört att anslaget inte täcker de kostnader som främst fritidsbåtssektorn åsamkar Sjöfartsverket. Underskottet har måst täckas med intäkter från handelssjöfartens farledsavgifter. Den praktiska konsekvensen är att handelssjöfarten belastas med kostnader för en verksamhet som inte kommer den till godo. Kostnaderna för fritidsbåtsverksamheten beräknas till totalt ca 123 miljoner kronor. Regeringen är från tillgänglighets- och sjösäkerhetssynpunkt angelägen om att infrastrukturen som används av skärgårdsbor och fritidsbåtsägare även i fortsättningen håller en god standard. För 2000 gjordes därför en första uppjustering av anslaget med 17 miljoner

kronor. Regeringen anser att det finns goda skäl att successivt höja anslaget till en nivå som motsvarar de kostnader som Sjöfartsverket har för verksamheten. Enligt regeringens bedömning finns inte möjlighet att finansiera en höjning inom ramen för utgiftsområdet 2001. Regeringen har dock för avsikt att återkomma till frågan.

### 36:7 Ersättning för viss kanaltrafik m.m.

**Tabell 4.49 Anslagsutveckling**

Tusentals kronor

1999	Utfall	62 660		
2000	Anslag	62 660	Utgifts- prognos	62 660
<b>2001</b>	<b>Förslag</b>	<b>62 660</b>		
2002	Beräknat	62 660		
2003	Beräknat	62 660		

Under anslaget utgår bidrag till täckande av underskott för drift av Trollhätte och Säffle kanaler samt ersättning till Vänerens Seglationsstyrelse för utmärkning av fritidsbåtsleder m.m. Anslaget får även användas för utredningar med anknytning till kanaltrafiken.

**Tabell 4.50 Investeringsplan**

Miljoner kronor

	Total kostnad	Utfall 1999	Prognos 2000	Budget 2001	Beräknat 2002	Beräknat 2003
Administration	1,2	0,5	0,2	0,3	0,2	0
Farleder <sup>1</sup>	212,6	30	45,3	66,1	40,8	30,4
Lotsning	367,8	58,1	111,4	105,5	56,7	36,1
Sjöräddning	7,4	2	1,3	1,5	1,3	1,3
Sjökartläggning	45,8	4,7	13,5	9,2	14,3	4,1
Isbrytning	7,5	7,5	0	0	0	0
Tekniska avdelningen	16,6	2,6	2,4	3,5	3,8	4,3
Sjöfartsinspektionen	0	0	0	0	0	0
<b>Summa investeringar</b>	<b>658,9</b>	<b>105,4</b>	<b>174,1</b>	<b>186,1</b>	<b>117,1</b>	<b>76,2</b>

<sup>1</sup> Exkl. investeringar i farleder till Göteborgs hamn

### Investeringar i farleder till och från Göteborgs hamn

Sjöfartsverket och Göteborgs kommun har träffat en överenskommelse om gemensam finansiering av investeringar i farleder till och från Göteborgs hamn. Avtalet innebär att parterna enats om att genomföra en första etapp till en kostnad av ca 700 miljoner kronor där staten

### Regeringens överväganden

Regeringen föreslår inte några förändringar av anslaget.

### Investeringsplan för Sjöfartsverket

Sjöfartsverket föreslår en investeringsnivå under perioden 2001–2003 på sammanlagt ca 380 miljoner kronor, till övervägande del återanskaffningar. De största investeringarna görs inom områdena lotsning samt farleder och utmärkning. Åtgärder i Södertälje och Trollhätte kanaler på sammanlagt 100 miljoner kronor planeras. Under perioden kommer lotsbåtsflottan att förnyas för ca 145 miljoner kronor och utrustning för sjömätning och sjökortsframställning återanskaffas till en kostnad av ca 27,5 miljoner kronor. Investeringarnas fördelning på verksamhetsområde framgår av nedanstående tabell. Tabellen inkluderar inte de ovan nämnda investeringarna i farleder till Göteborgs hamn.

skall svara för 72 procent av kostnaderna och Göteborgs kommun för 28 procent. Enligt avtalet förutsätts Göteborgs kommun därutöver investera 400 miljoner kronor i nuvarande kajläggningar tillhöriga Göteborgs hamn. Parterna skall senast under 2005 göra en bedömning av behovet att genomföra den andra etappen av projektet. Kostnaderna för en eventuell andra etapp skall åvila staten. Sjöfartsverket har påpekat

att utgången av den mervärdesskattvist som föreligger också kan komma att påverka de totala kostnaderna för projektet och finansieringen.

### Regeringens överväganden

Regeringen har ingen erinran mot investeringsplanens nivå eller inriktning. När det gäller investeringar i farlederna till Göteborg vill regeringen anförda följande. Göteborg är den enda hamnen i Norden med ett världsomspännande nät av direktanlöpande transocean linjetrafik. Hamnen är av stor betydelse för den svenska industrin, omkring 25 procent av den svenska exporten passerar genom Göteborgs hamn. Regeringen anser att en satsning på förbättrade farleder till och från Göteborgs hamn är en viktig åtgärd för att dels åstadkomma ökad samverkan mellan transportslagen, dels ge näringslivet förbättrade transportförutsättningar och tillväxtmöjligheter. Det finns gemensamma motiv och intressen från hamnen, regionen och staten att genomföra ett sådant projekt. Regeringen anser att den principöverenskommelse som Sjöfartsverket och Göteborgs kommun träffat skall godkännas.

Regeringen anser att Sjöfartsverket skall finansiera 300 miljoner kronor med eget kapital och resterande 200 miljoner kronor med upptagande av lån. Denna finansieringslösning får effekter på verkets ekonomi i termer av försämrat resultat, lägre soliditet och lägre räntabilitet vilket framgår av tabellen i nedanstående avsnitt.

### Förslag rörande Sjöfartsverkets ekonomiska mål m.m.

Regeringen föreslår följande ekonomiska mål för Sjöfartsverket under perioden 2001–2003:

Målet för räntabilitet är att resultatet efter skattemotsvarighet skall uppgå till 7 procent av eget kapital.

Det långsiktiga målet för soliditet är att den skall uppgå till lägst 30 procent.

Som restriktion för prishöjningar av farledsavgifterna gäller att avgifterna får öka med högst nettoprisindex räknat från och med 1995.

Beträffande utdelningskravet anser regeringen att detta bör vara en tredjedel av vinsten, räknat som resultatet efter skattemotsvarighet. Utdelning och skattemotsvarighet bör även fortsätt-

ningsvis fastställas slutligt av regeringen årligen i samband med bokslutet.

Regeringen föreslår att den föreslagna investeringsplanen godkänns.

Regeringen föreslår att Sjöfartsverket får bemyndigande att uppta lång- och kortfristiga lån inom en total ram på 110 miljoner kronor för finansieringar av investeringar.

Med hänvisning till vad som sagts om finansieringen av farledsinvesteringarna i Göteborg bör regeringen bemyndigas att senare besluta om revidering av Sjöfartsverkets ekonomiska mål och låneram.

Regeringen föreslår att Sjöfartsverket får sätta in kassamässigt överskott på räntebärande konto i Riksgäldskontoret eller affärsbank.

Mot bakgrund av regeringens överväganden redovisas följande prognoser över resultat m.m. under perioden 2001–2003. Siffrorna i tabellen är beräknade med hänsyn till den föreslagna finansieringen av farleder till Göteborgs hamn. Regeringen har för avsikt att uppdraga åt Sjöfartsverket att i nästa års treårsplan närmare redogöra för effekterna av den föreslagna finansieringslösningen.

**Tabell 4.51 Prognos över resultat m.m.**

*Miljoner kronor*

	2000	2001	2002	2003
Årets resultat efter skatt och skattemotsvarighet	-30,3	78,9	36,3	3,2
Räntabilitet på eget kapital (%)	-3,9	9,9	4,3	0,4
Soliditet	37,6	40,9	39,5	37,3
Beräknad skattemotsvarighet	0	30,7	14,1	1,3
Beräknad utdelning	0	26,3	12,1	1,1

### 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. 1995/1996:TU15, rskr. 1995/96:205) på tilläggsbudget till statsbudgeten för budgetåret 1995/96 att anvisa ett förslagsanslag för övertäckningsarbetet. Den 19 juni 1996 beslutade regeringen att övertäckningsarbetet skulle avbrytas. Den 11 februari 1999 beslöt regeringen att övertäckningsarbetet inte skulle återupptas. Sjöfartsverket har i en skrivelse i juli

2000 redogjort för förhandlingar mellan Sjöfartsverket och det konsortium som ombesörjde den sedermera avbrutna övertäckningen. Förhandlingarna rörde ersättningsanspråk med anledning av att avtalet mellan Sjöfartsverket och konsortiet sades upp då övertäckningsarbetet avbröts. Parterna har nu träffat ett avtal som innebär att Sjöfartsverket har en fordran på konsortiet som garanterar Sjöfartsverket en ersättning om minst 100 miljoner kronor.

### Regeringens överväganden

Sjöfartsverket, Kustbevakningen 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 dess utfall i tiden är svåra att prognostisera. Regeringen föreslår därför att dessa medel, som förvaltas av Sjöfartsverket, skall kunna användas för framtida kostnader föranledda av utredningar och andra åtgärder med anknytning till M/S Estonias förlisning inom den kommande treårsperioden. Det bör ankomma på regeringen att besluta om medlens användning.

### Handelsflottans kultur- och fritidsråd

HKF:s verksamhet finansieras genom en avräkning på Sjöfartsverkets farledsavgifter samt av egna avgiftsintäkter. Avräkningen på farledsavgifterna för 2000 är 18,5 miljoner kronor. HKF föreslår att 18,5 miljoner kronor av rådets totala kostnader skall finansieras genom avräkning av farledsavgifterna 2001. HKF beräknar att de egna avgiftsintäkterna uppgår till 8,5 miljoner kronor.

### Regeringens överväganden

Regeringen tillstyrker HKF:s förslag att 18,5 miljoner kronor avräknas farledsavgifterna för rådets kostnader.

## 36:8 Bidrag till sjöfarten

**Tabell 4.52 Anslagsutveckling**

Tusental kronor			
1999	Utfall	435 717	Anslags-sparande 77 577
2000	Anslag	405 000	Utgifts-prognos 526 000
<b>2001</b>	<b>Förslag</b>	409 000	
2002	Beräknat	405 000	
2003	Beräknat	405 000	

År 1996 antog riksdagen ett sjöfartspolitiskt beslut (prop. 1996/97:1, bet. 1996/97:TU1, rskr. 1996/97:115) som innebär att staten är beredd att skapa långsiktiga och rimliga konkurrensvillkor för den svenska handelssjöfarten för åren 1997–2001. Statligt stöd lämnas till arbetsgivarens kostnader för skatt och sociala avgifter.

### Regeringens överväganden

Rederinämnden har i sin anslagsframställning begärt 512 miljoner kronor i anslag för budgetåret 2001. Rederinämndens framställning innebär en höjning av anslaget med 107 miljoner kronor. Anslagsnivån 405 miljoner kronor är beräknad efter en betydligt lägre nivå på bidraget till sociala avgifter än den som gäller från och med den 1 januari 1999. Detta innebär att anslagsnivån behöver höjas. Behovet av en ökning av anslaget beror också i hög grad på i vilken utsträckning tillfällig anställning av utländsk personal kommer att ske.

Regeringen anser det viktigt att slå vakt om den svenska sjöfartsnäringen och att skapa ett positivt klimat för denna näring, detta gäller inte minst färjesjöfarten. Målsättningen är att ge den svenska sjöfarten likvärdiga konkurrensvillkor. Det samlade stödet bör utökas till att även omfatta färjenäringen. Regeringen avser att göra detta inom ramen för den totala översynen av lastsjöfartens och färjenäringens villkor, som nyligen påbörjats.

Arbetet kommer att särskilt inriktas på införandet av ett s.k. nettostöd. Alternativet är ett s.k. bruttostöd. Frågan kräver dock ytterligare tid för beredning och regeringens avsikt är att lägga förslag om ett nytt stödsystem som kan träda i kraft den 1 januari 2002.



**Tabell 4.53 Anslag 36:8 Bidrag till sjöfarten**

Tusental kronor

Anslag 2000	405 000
Överföring från anslaget 36:9	4000
<b>Förslag 2001</b>	<b>409 000</b>

### Bidrag till fartygsförlagd utbildning

Tillgången på fartygsförlagda utbildningsplatser är central för tillgången på sjöbefäl. För att få ut examen efter genomgången utbildning till sjöbefäl krävs godkänd utbildning vid högskola och praktik i den omfattning som anges för den ifrågavarande utbildningen. Även elever på gymnasiet energiprogram har behov av praktikplats. Den svenskflaggade handelsflottan räcker inte längre till för att garantera tillgången på praktikplatser.

I den ekonomiska vårpropositionen 2000 meddelade regeringen att den avsåg återkomma med ett förslag om fartygsförlagda utbildningsplatser. På regeringens uppdrag har Sjöfartsverket i samråd med Rederinämnden redovisat hur detta kan utformas. Utredningen har remissbehandlats och flertalet remissinstanser är positiva till förslagen.

Enligt förordning (1996:1559) om statligt bidrag till svensk sjöfart gäller bl.a. att bidrag endast skall lämnas till den som ställer utbildningsplatser ombord till förfogande enligt Sjöfartsverkets anvisningar. De rederier som ställt en praktikplats till förfogande under vår- respektive hösttermin har ansetts uppfylla förordningens krav.

Regeringen vill understryka vikten av att skyldigheten att ställa praktikplats till förfogande iakttas så att antalet praktikplatser i första hand ökas genom att förordningens bestämmelser uppfylls. Beräkningar visar dock att detta inte kommer att räcka för att tillgodose antalet platser.

Regeringen anser att det är viktigt att det finns tillgång på fartygsförlagda utbildningsplatser så att inte en brist leder till att antalet utexaminerade från sjöbefälsutbildningen av detta skäl begränsas. Regeringen anser därför att det behövs ett statligt bidrag för att stimulera fram fler praktikplatser.

Bidraget bör utgå till den som ställer utbildningsplats till förfogande utöver vad som gäller

enligt förordningen. Bidrag bör även utgå för utbildningsplats ombord på fartyg med svensk anknytning men som i dag inte omfattas av förordningen. Även fortsättningsvis bör dock gälla att bidrag inte skall utgå för den första praktikplatsen under vår- respektive höstterminen.

Regeringen föreslår att ett statligt bidrag skall utgå med högst 1 250 kronor per vecka och högskolestuderande. En praktikperiod omfattar normalt fyra månader, varför den totala kostnaden uppgår till sammanlagt 20 000 kronor. För gymnasieskolans elever utgår redan viss ersättning från respektive skolas kommun. Regeringen anser inte att ytterligare ersättning behövs för gymnasieskolans elever.

Stödet bör utgå enbart i de fall som studenten fullföljt praktikperioden. Ansökan om stöd bör ske i efterhand. Bidragets storlek per studerande är ett högstbelopp som ytterst blir beroende av antalet studerande för vilka bidrag utgår. Bidraget, som föreslås administreras av Sjöfartsverket, bör utgå vårterminen och höstterminen 2001 för att därefter utvärderas. Kostnaden beräknas till 4 miljoner kronor. Regeringen föreslår att riksdagen anvisar 4 miljoner kronor.

## 4.13 Delområde Luftfart

### 4.13.1 Omfattning

Verksamheten omfattar statens flygplatssystem, civil luftfart, flygtrafiktjänst och haveriutredningar. Ansvarig sektorsmyndighet inom delområdet är affärsverket Luftfartsverket. Inom delområdet verkar också Statens haverikommission. Luftfartsverket har i uppdrag att skapa förutsättningar för ett säkert, effektivt och miljöanpassat flyg som kan tillgodose människors och näringslivets behov av resor och godstransporter. Luftfartsverkets huvuduppgifter är att främja utvecklingen av den civila luftfarten, att tillhandahålla, driva och utveckla statens 19 flygplatser för civil luftfart, att utöva tillsyn över flygsäkerheten för den civila luftfarten, att svara för skyddet av miljön mot föroreningar från den civila luftfarten, att ansvara för flygtrafiktjänst i fred för civil och militär luftfart och att ombesörja beredskapsplanläggning för civila flygtransporter. Luftfartsverket är ansvarig myndighet för delfunktionen Flygtransporter inom det civila försvaret (redovisas under utgiftsområde 6 Totalförsvaret).

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

#### 4.13.2 Utgiftsutveckling

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

Det bidrag till kommunala och privata flygplatser som riksdagen beslutade om 1998 fördelades för första gången 1999. Beloppet som var totalt 115 miljoner kronor belastade hela anslaget på 105 miljoner kronor och Luftfartsverket med

10 miljoner kronor. För 2000 har totalt drygt 111 miljoner kronor fördelats, varav drygt 102 miljoner kronor från anslaget, till 26 flygplatser. Haverikommissionen har inget eget anslag.

Regeringen anger i stället en ram för Haverikommissionens förvaltningskostnader. Dessa finansieras av Försvarsmakten, Banverket, Sjöfartsverket, Luftfartsverket och Statens räddningsverk. Varje enskild haveriutredning föranleder dessutom särskilda utredningskostnader som bekostas av den tillsynsmyndighet inom vars ansvarsområde respektive utredning faller. Enligt regleringsbrevet för budgetåret 1999 fick Haverikommissionens förvaltningskostnader uppgå till högst 9 262 000 kronor. Det faktiska utfallet blev 8 866 523 kronor. De särskilda utredningskostnaderna uppgick till 2 642 039 kronor. I budgetunderlaget för 2001–2003 har Haverikommissionen begärt att ramen för förvaltningskostnader höjs till 10 500 000 kronor. De ökade kostnaderna beror till största delen på ökade lönekostnader.

**Tabell 4.54** Utgiftsutvecklingen

Tusentals kronor

	Utfall 1999	Anslag 2000 <sup>1</sup>	Utgiftsprognos 2000	Förslag anslag 2001	Beräknat anslag 2002	Beräknat anslag 2003
Anslag 36:9 Driftbidrag till kommunala flygplatser	105 000	105 000	102 443	<b>101 000</b>	105 000	105 000
<b>Totalt för delområde Luftfart</b>	<b>105 000</b>	<b>105 000</b>	<b>102 443</b>	<b>101 000</b>	<b>105 000</b>	<b>105 000</b>

<sup>1</sup>Inklusive beslut till följd av förslag till tilläggsbudget till statsbudgeten för budgetåret 2000 i samband med den ekonomiska vårpropositionen.

#### 4.13.3 Mål och resultatbedömning

Med utgångspunkt i de transportpolitiska delmålen har regeringen i regleringsbrev fastställt verksamhetsmål för Luftfartsverket och Haverikommissionen. För Luftfartsverket har även fastställts ekonomiska mål. Resultatet för 1999 i förhållande till dessa mål framgår av den följande redovisningen.

##### Flygsäkerhet

*Verksamhetsmål:* Målet är att för den tunga kommersiella luftfarten, med hänsyn tagen till den förväntade trafikökningen, halvera haverifrekvensen under perioden 1998–2007. Vidare bör antalet haverier inom privatflyget halveras under perioden 1998–2007.

*Resultat:* Totalt omkom 16 personer i luftfartssystemet under 1999 jämfört med 9 personer 1998, samtliga inom privatflyget. Målet för den tunga kommersiella luftfarten uppfylldes. Inom privatflyget har en försämring skett jämfört med 1998.

##### Skydd mot brottsliga handlingar

*Verksamhetsmål:* Målet är att skyddet mot brottsliga handlingar som äventyrar säkerheten för den civila luftfarten skall vara i nivå med det som finns i övriga välutvecklade luftfartsnationer.

*Resultat:* Inga allvarliga händelser har inträffat i Sverige under 1999. Målet kan anses uppfyllt. Under året har säkerhetsföreskrifter rörande cateringverksamheten införts. Tillsyn av flygplatser och flygföretag samt medverkan i det securityarbete European Civil Aviation Conference (ECAC) driver har prioriterats.

## Luftfartspolitik

*Verksamhetsmål:* Målet är att bidra till att luftfartspolitiken nationellt och internationellt bedrivs och utvecklas på ett kompetent och förtroendeingivande sätt.

*Resultat:* Luftfartsverket har bidragit till måluppfyllnaden genom sin medverkan vid bilaterala förhandlingar om luftfartsavtal med bl.a. Oman och Ukraina om villkoren för trafiken. Luftfartsverket har vidare deltagit i EU:s arbete med bl.a. koordinering av ankomst- och avgångstider och anslutning av flera länder till EG:s regler på luftfartsområdet. Luftfartsverket har medverkat vid upphandling av olönsam trafik mellan Östersund och Umeå. Vidare har Luftfartsverket deltagit i den Europeiska luftfartskonferensens arbete rörande kraven på flygbolagens försäkringar. Målet kan anses vara uppfyllt.

## Miljö

*Verksamhetsmål:* Målet är att vissa angivna riktvärden för trafikbuller normalt inte bör överskridas vid nybyggnation av bostadsbebyggelse eller vid nybyggnation eller vid väsentlig ombyggnad av infrastruktur. Vidare finns mål för ett åtgärdsprogram i syfte att på sikt uppnå riktvärdena i befintlig bebyggelse.

*Resultat:* Riktvärdena vid nybyggnation har i praktiken tillämpats sedan lång tid. Luftfartsverket har investerat i ett beräknings- och uppföljningssystem för buller- och avgaser som är värdefullt i dialogen med kommuner och flygoperatörer. Ett långsiktigt planunderlag har tagits fram i samarbete med Länsstyrelsen i Stockholms län. En första etapp av bullerbegränsande åtgärder i befintlig miljö beslutades under 1999. Detta arbete skall vara avslutat 2003.

## Statens haverikommission

Haverikommissionen har återrapporterat samtliga mål som finns uppställda i regleringsbrevet. Den främsta uppgiften för Haverikommissionen är att bidra till det långsiktiga målet att ingen skall dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Sålunda skall Haverikommissionen fastställa olycksorsaken i varje undersökning, något man lyckades med under 1999. Haverikommissionen har vidare i de flesta fall kunnat ge rekommendationer till tillsynsmyndigheterna syftande till

att öka säkerheten. Haverikommissionen har, förutom inom verksamhetsgrenen civil luftfart, haft problem med att uppfylla målet för den genomsnittliga handläggningstiden av ärenden. Antalet utredningar inom dessa verksamhetsgrenar är dock lågt varför en enskild utredning får stort genomslag i statistiken. Målet har därför omformulerats och Haverikommissionen skall numera vid varje enskild utredning (utom för civila luftfartsärenden) som överskridit målet för handläggningstiden redovisa orsakerna till detta.

## Luftfartsverkets ekonomiska resultat

*Verksamhetsmål:* Det långsiktiga målet för räntabiliteten är att resultatet efter skattemotsvarighet skall uppgå till 8 procent av eget kapital.

Det långsiktiga målet för soliditeten är att denna skall uppgå till lägst 25 procent.

Som restriktion för prishöjningar gäller att trafikavgifterna, exklusive undervägsavgifter, securityavgifter och bulleravgifter, i genomsnitt över åren får öka med högst nettoprisindex, mätt från och med 1993.

*Resultat:* Räntabiliteten sjönk till 0,3 procent till följd av att jämförelsestörande poster försämrade resultatet. Soliditeten sjönk till 21 procent till följd av jämförelsestörande poster och av att Arlandabanan redovisades som anläggningstillgång vilket ökade balansomslutningen. Arlandabanan står för en sänkning av soliditeten med 3 procentenheter. Före jämförelsestörande poster var soliditeten ca 29 procent och resultatet var 689 miljoner kronor. Målen om räntabilitet och soliditet nåddes således inte. Prishöjningen uppgick till 4,3 procent och rymdes under pristaket.

Luftfartsverkets resultat efter finansiella poster uppgick för 1999 till 18 miljoner kronor. Detta är en resultatförsämring med 588 miljoner kronor jämfört med 1998. I resultatet ingår jämförelsestörande poster på sammanlagt -671 miljoner kronor. Nämnden för statens avtalsförsäkringar har beslutat om sänkt diskonteringsränta för beräkning av pensionsskulden. Pensionskostnaden ökar därmed med ett engångsbelopp om 130 miljoner kronor. Vidare har Luftfartsverket gjort avsättningar om 601 miljoner kronor för utslag i tingsrätten avseende en avtalstvist mellan SAS och Luftfartsverket rörande hyresavtal för terminal 2 på Arlanda. Luftfartsverket har överklagat domen. Luftfartsverket inlevererar 0 kronor till staten för 1999 i utdelning och skattemotsvarighet.

Rörelseintäkterna ökade med 6 procent jämfört med 1998 och uppgick till ca 4,7 miljarder kronor. Ökningen bestod dels av ökad volym, dels prisjustering av intäkter för infrastruktur. Intäkter från parkering, hyror och tjänster ökade medan intäkter från taxfree-försäljning minskade.

Rörelsekostnaderna, exkl. jämförelsestörande poster, ökade med 10 procent till ca 3,9 miljarder kronor. Personalkostnaderna ökade med 125 miljoner kronor varav lönekostnaderna stod för 67 miljoner kronor. Sociala kostnader inklusive pensionskostnader ökade med 113 miljoner kronor. Övriga rörelsekostnader ökade, framförallt till följd av större volym och ökade avskrivningar, med 10 procent och uppgick till ca 1,4 miljarder kronor.

### Luftfartsverkets treårsplan

Luftfartsverket bedömer att konjunkturen kommer att vara fortsatt stark under planperioden. Antalet passagerare i inrikes- respektive utrikes luftfart beräknas efter första halvåret öka med 5 procent respektive 7 procent för 2000 jämfört med föregående år. Lågprisflyget ökar kraftigt och globala allianser förväntas bildas även mellan lågprisbolag. För planeringsperioden beräknas passagerarökningen till i genomsnitt 4 till 5 procent per år.

Luftfartsverket bedömer att miljöfrågorna inom luftfarten blir de viktigaste i ett internationellt perspektiv.

Luftfartsverket bedömer att SAS ställning på inrikesmarknaden kommer att vara fortsatt mycket stark. Genom att bli delägare i Skyways har SAS fått en än mer dominerande ställning. Braathens svårigheter att få lönsamhet i sin verksamhet i Sverige har bl.a. lett till nedläggning av deras inrikestrafik på Arlanda. Luftfartsverket konstaterar att avregleringen av flygmarknaden inte inneburit någon större prisseffekt.

Luftfartsverket förutspår att konkurrensen mellan de globala allianserna kommer att skärpas betydligt förutsatt att den internationella flygmarknaden fortsätter att liberaliseras. En gemensam europeisk och amerikansk flygmarknad skulle ge möjlighet till transfertrafik inom Europa och USA.

Luftrumskapaciteten bedöms öka i Europa, men på grund av den starka trafikökningen är det tveksamt om ökningen kommer att förbättra situationen under högtrafikperioder. I Sverige och

Skandinavien motsvarar den tillgängliga kapaciteten efterfrågan under planperioden.

Investeringarna under perioden 2000–2003 beräknas uppgå till 9 miljarder kronor. Luftfartsverket räknar med att självfinansiera investeringarna med 5,4 miljarder kronor. Upplåningen beräknas till 3,3 miljarder kronor medan 0,2 miljarder kronor utgörs av bidrag. I dag uppgår lånen till 3,2 miljarder kronor.

Av Luftfartsverkets treårsplan framgår att det ekonomiska resultatet efter finansnetto för perioden 2000–2003 blir 650, 620, 570 respektive 580 miljoner kronor. Den ekonomiska planen har tagit hänsyn till beräknade bortfall om ca 250 miljoner kronor per år för minskad taxfree-försäljning. I planen har beräknats prishöjning på infrastruktur tjänster från den 1 juli 2000. Genomförandet av taxehöjningen har senarelagts till den 1 oktober 2000, vilket innebär lägre intäkter än som beräknats i treårsplanen. Detta kan komma att påverka resultatet för 2000. Orsaken till taxehöjningen är riksdagens beslut om miljörelaterade avgifter, minskade intäkter med anledning av tingsrättens dom om terminal 2 på Arlanda samt EU:s krav om likabehandling av in- och utrikesavgifter.

Av treårsplanen framgår att soliditetsmålet inte kommer att nås under treårsperioden bl.a. till följd av att Arlandabanan redovisades som anläggningstillgång i Luftfartsverkets balansräkning. En annan bidragande orsak är att resultatet reduceras till följd av tingsrättens dom rörande terminal 2 på Arlanda.

Luftfartsverket har i sin treårsplan för perioden 2001–2003 hemställt att

- verkets förslag till inriktning av verksamheten för perioden 2001–2003 godkänns,
- till bidrag till kommunala flygplatser anvisas ett ramanslag på 105 miljoner kronor för budgetåret 2001,
- låneramen tas bort och ersätts av en prognos på lånebehovet till Riksgäldskontoret.

### Analys och slutsatser

De verksamhetsmål som formulerats inom delområdet Luftfart har i huvudsak uppfyllts.

Luftfartsverkets soliditet och räntabilitet nådde inte de uppsatta målen. Prishöjningen uppgick till 4,3 procent och rymdes inom pristaket.

Luftfartsverket är inne i en period av kostsamma investeringar vilket bidrar till verkets låga

soliditet och räntabilitet. Investeringsbehovet har bl.a. uppstått som en följd av den starka utvecklingen på flygmarknaden.

Trafikutskottet uttalade i samband med regeringens budgetproposition för 2000 (prop. 1999/00:100, bet. 1999/00:TU1, rskr. 1999/00:85) att Luftfartsverkets miljöarbete är ambitiöst men att det är lång väg kvar innan luftfartens andel av skadliga utsläpp och emissioner kan anses acceptabla. Mot denna bakgrund borde Luftfartsverket överväga en generell höjning av avgiftsnivån. Luftfartsverket har därefter

sett över och höjt de miljörelaterade luftfartsavgifterna.

Luftfartsverket har under 1999 reserverat 601 miljoner kronor för tvisten med SAS angående terminal 2 på Arlanda. Det innebär att den framtida resultatpåverkan blir obetydlig även om Luftfartsverket förlorar i högre instans.

I kapitel 4.13.5 lägger regeringen fram förslag rörande Luftfartsverkets ekonomiska mål, investeringar och anslag.

**Tabell 4.55 Prognos över resultat m.m.**

*Miljoner kronor*

	2000	2001	2002	2003
Årets vinst efter skattemotsvarighet	470	450	410	420
Räntabilitet på eget kapital efter skatt (%)	18	15	12	11
Soliditet	21	22	22	23
Beräknad skattemotsvarighet	100	154	135	151
<b>Beräknad utdelning</b>	<b>3</b>	<b>150</b>	<b>157</b>	<b>196</b>

#### 4.13.4 Insatser

##### Flygplatskapaciteten i Stockholm

På uppdrag av regeringen har Luftfartsverket gjort ett antal fördjupade analyser rörande flygplatskapaciteten i Stockholm på lång sikt. Utredningen har remitterats och frågan är för närvarande föremål för beredning.

##### Arlandabanan

En ny snabbtågsförbindelse, Arlanda Express, mellan Stockholms Central och Arlanda startade i november 1999. I januari 2000 började också SJ att trafikera Arlanda med sina tåg.

##### Flygledarutbildningen

Regeringen har i samband med 2000 års ekonomiska vårproposition på tilläggsbudget föreslagit att flygledarutbildningen skall finansieras inom ramen för studiestödssystemet. Bakgrunden är att flygledaraspiranterna under utbildningstiden i dag får lön från Luftfartsverket som motsvarar

studiebidrag och studielån. Den internationella utvecklingen av tillgången på flygledare har lett till att fler av de i Sverige utbildade flygledarna flyttar utomlands för att utöva yrket. Mot denna bakgrund har regering ansett det rimligt att den enskilde i större utsträckning tar ekonomiskt ansvar för sin utbildning.

##### Bidraget till kommunala flygplatser m.fl.

Luftfartsverket betalade under 2000 ut driftbidrag till kommunala och privata flygplatser enligt de principer som lades fast 1998. Totalt fördelades drygt 111 miljoner kronor till 26 kommunala och privata flygplatser.

##### Verksamhetsöversynen

Regeringen gjorde under hösten 1999 en översyn av Luftfartsverkets verksamhetsstruktur med syfte att belysa rollkonflikter inom organisationen, renodla verksamhetsstrukturen, utveckla verksamheten och därmed öka effektiviteten i luftfartssektorn. Utredningen har lett till diskussioner runt Luftfartsverkets organisation. Regeringen har för avsikt att återkomma till dessa frågor.

#### 4.13.5 Budgetförslag

### 36:9 Driftbidrag till kommunala flygplatser

**Tabell 4.56 Anslagsutveckling**

Tusental kronor

1999	Utfall	105 000		
2000	Anslag	105 000	Utgifts- prognos	102 443
<b>2001</b>	<b>Förslag</b>	<b>101 000</b>		
2002	Beräknat	105 000		
2003	Beräknat	105 000		

Anslaget är avsett att finansiera driftbidrag till kommunala flygplatser m.fl. Vad gäller trafikunderlaget ingår de flygplatser som har en icke säsongsbunden reguljär passagerartrafik och härutöver även de befintliga flygplatser som har en sådan reguljär passagerartrafik som kan anses ha särskild betydelse för uppfyllandet av de transportpolitiska målen som beslutats av regering och riksdag (prop. 1996/97:56, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266).

**Tabell 4.57 Investeringsplan Luftfartsverket**

Miljarder kronor

	Total kostnad under perioden	Utfall 1999	Prognos 2000	Budget 2001	Beräknat 2002	Beräknat 2003
Flygtrafikledningssystemet	1,1	0,3	0,3	0,3	0,1	0,1
Bana 3	2,1	0,4	0,8	0,7	0,2	0
Arlanda 2000	4,9	0,5	1,4	1,0	1,0	1,0
Övrigt	2,7	0,6	0,6	0,7	0,4	0,4
<b>Summa investeringar</b>	<b>10,8</b>	<b>1,8<sup>1</sup></b>	<b>3,1</b>	<b>2,7</b>	<b>1,7</b>	<b>1,5</b>

<sup>1</sup> Exkl. Arlandabanan

#### Regeringens överväganden

Regeringen konstaterar att Luftfartsverkets investering kommer att vara omfattande under perioden. Detta är en bidragande faktor till att soliditetsmålet inte kommer att nås. Det stora investeringsbehovet är huvudsakligen en följd av den starka utvecklingen inom flyget. Luftfartsverket har visat att soliditeten trots allt kommer att vara stigande under perioden. För åren 2000-2003 har soliditeten beräknats till 21, 22, 22 respektive 23 procent. Mot denna bakgrund anser regeringen att investeringsplanen kan godkännas.

#### Regeringens överväganden

Regeringen föreslår ett anslag på 101 miljoner kronor för 2001.

#### Luftfartsverkets investeringsplan

Luftfartsverket föreslår en investeringsnivå under perioden 2001-2003 på sammanlagt närmare 6 miljarder kronor. De största planerade och pågående investeringarna sker på Arlanda flygplats. På Arlanda, Landvetter och Sturup beräknas kostnader för om- och tillbyggnadsåtgärder till ca 0,6 miljarder kronor till följd av Schengenanpassningar. Tredje banan på Arlanda färdigställs vid årsskiftet 2001-2002. Den totala kostnaden blir ca 2,5 miljarder kronor. Förnyelsen av flygtrafikledningssystemet (MATS) pågår. Det beräknas kosta 1,6 miljarder kronor och börjar tas i drift under 2001.

#### Förslag rörande Luftfartsverkets ekonomiska mål m.m.

Regeringen föreslår följande ekonomiska mål Luftfartsverket under perioden 2001-2003:

Det långsiktiga målet för soliditet bör ligga fast på 25 procent. Vad gäller räntabilitetsmålet anser regeringen att det bör ligga fast på nuvarande nivå, dvs. 8 procent av eget kapital efter skatt.

Prisrestriktionen för Luftfartsverkets trafikavgifter bör vara oförändrad.

Luftfartsverket har i sin treårsplan hemställt att låneramen tas bort och ersätts med en prog-

nos på lånebehov till Riksgäldskontoret. Regeringen höjde genom beslut om regleringsbrev för 2000 låneramen från 5,5 miljarder kronor till 6 miljarder kronor. Regeringen anser att denna låneram tillsvidare är tillräcklig och avslår därför hemställan i denna del.

Beträffande utdelningskravet anser regeringen att det bör vara oförändrat, dvs. en tredjedel av vinsten, räknad som resultatet efter skattemotsvarighet. Utdelning och skattemotsvarighet bör även i fortsättningen fastställas slutligt av regeringen årligen i samband med att bokslutet fastställs.

Luftfartsverket har i en skrivelse i september 2000 hemställt om vissa ändringar i verkets befogenheter när det gäller bolagsbildning, förvärv av aktier m.m. Regeringen har för avsikt att återkomma till dessa frågor.

### Statens haverikommission

Förvaltningskostnaderna skall enligt 2000 års regleringsbrev fördelas enligt följande såvida myndigheterna inte kommer överens om något annat:

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

Försvarsmakten har begärt att dess andel av Haverikommissionens förvaltningskostnader i ett första steg bör sänkas till 10 procent. Som motiv anges att det framgångsrika säkerhetsarbetet inom Försvarsmakten har bidragit till att antalet olyckor med åtföljande utredningar har minskat jämfört med tidigare. Haverikommissionen förordar dock en oförändrad kostnadsfördelning. Anledningen är att Haverikommissionen har en särskild utredningschef med militär operativ kompetens anställd för att hantera militära ärenden. Dessutom har en militär teknisk utredningschef anställts på arvodesbasis under 1999 för att effektivisera de tekniska utredningarna av militära luftfartshändelser.

### Regeringens överväganden

Mot bakgrund av vad Haverikommissionen anfört i bl.a. sitt budgetunderlag anser regeringen att förvaltningsutgifterna för budgetåret 2001 får uppgå till högst 10 500 000 kro-

nor. Vad gäller Försvarsmaktens yrkande om fördelningen av förvaltningskostnaderna mellan tillsynsmyndigheterna finner regeringen inte tillräckliga skäl att ändra denna utan delar Haverikommissionens bedömning i frågan. Regeringen avser att i regleringsbrevet för 2001 uppdra åt Haverikommissionen att i budgetunderlaget för 2002 lämna ett förslag till en reviderad fördelning av förvaltningskostnaderna mellan de berörda myndigheterna.

## 4.14 Delområde Forskning, analys, samhällsköpta tjänster m.m.

### 4.14.1 Omfattning

Delområdet omfattar forskning och analys inom transport- och kommunikationsområdet. Vidare ingår statens upphandling av kollektivtrafik samt ett anslag för viss internationell verksamhet.

Myndigheter inom delområdet är Rikstrafiken, Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Kommunikationsforskningsberedningen (KFB) och Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA).

Rikstrafiken skall verka för utveckling och samordning av den interregionala kollektiva persontrafiken samt för att de transportpolitiska målen uppnås. Rikstrafiken skall vidare 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.

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 uppfyllandet av de transportpolitiska målen. VTI skall även granska trafikverkens miljörapporter och de beräkningsmodeller som använts för dessa.

KFB är ett sektorsforskningsorgan inom kommunikationssektorn med uppgift att lämna stöd till långsiktig, kunskapsuppbyggande forskning med syfte att säkerställa tillgången till väl fungerande forskningsmiljöer och kompetenta forskare. KFB skall stödja samhällsmotiverad forskning, utveckling och demonstrationsverksamhet. KFB upphör som myndighet den 31 december 2000. Verksamheten kommer istället att övertas av en nybildad FoU-myndighet (se utgiftsområde 24).

SIKA är statistikansvarig myndighet för officiell statistik inom samhällsområdet transporter och kommunikationer. Till detta räknas vägtransporter, flygverksamhet, järnvägstransporter, sjöfart samt statistik om post- och televerksamhet.

I delområdet ingår slutligen anslaget D4 Viss internationell verksamhet. Anslaget disponeras av Regeringskansliet för kostnader för bl.a. medlemsavgifter och resor förenade med Sveriges deltagande i internationella organisationer m.m. hör även att utveckla prognos- och planeringsmetoder inom transport- och kommunikationsområdet samt att vara utredningsorgan åt regeringen.

#### 4.14.2 Utgiftsutveckling

**Tabell 4.58 Utgiftsutveckling inom delområdet**

Tusental kronor

	Utfall 1999	Anslag 2000	Utgiftsprognos 2000	Förslag anslag 2001	Beräknat anslag 2002	Beräknat anslag 2003
36:11 Rikstrafiken: Administration	6 973	10 542	11 945	<b>10 687</b>	10 882	11 103
36:12 Rikstrafiken: Trafikupphandling	789 379	671 050	703 000	<b>790 000</b>	790 000	790 000
36:13 Viss internationell verksamhet	3 986	7 500	18 579	<b>7 500</b>	7 500	7 500
36:14 Statens väg- och transportforskningsinstitut	32 050	32 099	31 000	<b>32 680</b>	33 343	34 062
E2 Kommunikationsforskningsberedningen	198 250	157 216	164 408	- <sup>1</sup>	-	-
1997 E3 Bidrag till forskning om el- och hybridfordon	29 360	0	8 668	-	-	-
36:15 Statens institut för kommunikationsanalys	44 753	44 218	45 323	<b>44 861</b>	45 736	46 699
<b>Totalt för delområde Forskning, analys, samhällsköpta tjänster m.m. inom utgiftsområde 22</b>	<b>1 104 751</b>	<b>922 625</b>	<b>982 923</b>	<b>885 728</b>	<b>887 461</b>	<b>889 364</b>

<sup>1</sup> Anslaget upphör den 31 december 2000.

För anslaget 36:12 Rikstrafiken: trafikupphandling var anslagssparandet 85 796 000 kronor. Av detta disponerar Rikstrafiken 52 950 000 kronor. För anslaget 36:13 Viss internationell verksamhet förutser regeringen ett betydligt högre nyttjande av anslaget med anledning av det stundande ordförandeskapet i EU.

#### 4.14.3 Mål och resultatbedömning

##### Rikstrafiken

Regeringen bedömer att Rikstrafikens resultat varit tillfredsställande. Verksamheten har hittills

till största delen gått ut på att bygga upp en väl fungerande myndighetsstruktur och etablera nödvändiga kontakter för det fortsatta arbetet. Ett exempel är bildandet av en grupp med uppgift att ta fram underlag för kommande trafikupphandlingar. Vidare genomför Rikstrafiken en analys av existerande brister i den interregionala kollektivtrafikförsörjningen. Bristanalysen är grundläggande för arbetet med att utveckla, samordna och upphandla kollektivtrafik.

I regleringsbrevet för 1999 fick Rikstrafiken i uppdrag att senast den 31 december avlämna en lägesrapport avseende kartläggningen av brister i den interregionala kollektivtrafikförsörjningen. Rikstrafiken har lämnat en lägesrapport som kan



utgöra en bra grund för myndighetens långsiktiga arbete.

Den 31 december 1999 lämnade Rikstrafiken och Vägverket enligt uppdrag av regeringen ett förslag till hur ansvaret för anpassningen av kollektivtrafiken till funktionshindrade bör fördelas. Den 21 juni 2000 beslöt regeringen, med den remissbehandlade utredningen som underlag, att flytta ansvaret för den Rådgivande Delegationen för Handikappfrågor från Vägverket till Rikstrafiken. Vid samma tidpunkt underströk regeringen, via förändringar i Sjöfartsverkets och Luftfartsverkets instruktioner, verkens ansvar att verka för att hänsyn tas till funktionshindrades behov inom respektive ansvarsområde. Vägverket, Banverket, Luftfartsverket och Sjöfartsverket har nu samma ansvar för att initiera, planera och följa upp anpassningen. Rikstrafiken skall verka för att anpassningen samordnas.

Rikstrafiken fick också i uppdrag att redovisa en plan hur myndigheten avser att bedriva jämställdhetsarbetet inom kollektivtrafikområdet senast den 31 december 1999. Rikstrafiken har redovisat en plan som kan bli ett värdefullt underlag för det kommande jämställdhetsarbetet inom transportsektorn. Planen kan även utgöra ett värdefullt underlagsmaterial för Rådet för jämställdhetsfrågor som rör IT- och transportsektorn som regeringen beslutade tillsätta i oktober 1999. Regeringen avser överlämna planen till rådet för vidare handläggning.

Rikstrafiken fick vidare i uppdrag att förbereda en upphandling av erforderlig interregional persontrafik med trafikstart 2001 och har redovisat ett förslag till regeringen. Med utgångspunkt i detta förslag beslutade regeringen i januari 2000 att uppdraga åt Rikstrafiken att i vissa delar gå vidare i enlighet med förslaget.

### **Statens väg- och transportforskningsinstitut**

Verksamhetens resultat har varit tillfredsställande. Uppdragsintäkterna uppgick 1999 till 78 procent av de totala intäkterna. Målet var minst 70 procent. Antalet kunder har ökat men beroendet av de största kunderna är fortfarande stort. VTI har även utvecklat sina kontakter med svenska och utländska universitet och högskolor.

VTI disponerar samtliga avgiftsintäkter. Vägverket stod för drygt 50 procent av uppdragsintäkterna, vilket motsvarar knappt 60 miljoner kronor. För 2000 har Vägverket dragit ned på forskningsbeställningarna motsvarande ett be-

lopp på ca 20 miljoner kronor. Med anledning därav aviserar VTI att verksamheten kommer att generera ett underskott på ca 15 miljoner kronor under 2000.

VTI har inte begärt någon höjning av anslaget till följd av den ansträngda ekonomiska situationen. Däremot begär VTI att kreditutrymmet på räntekontot hos Riksgäldskontoret höjs från dagens 15,6 miljoner kronor till 30 miljoner kronor. Anledningen till detta är att ett sparprogram som myndigheten har beslutat om medför extra kostnader vilka belastar budgetåret 2000.

VTI anser vidare att kompetensen bland de anställda måste breddas och vidareutvecklas. Detta bör göras dels för att klara av den sviktande efterfrågan inom traditionella forskningsområden, dels för att kunna vidga kundunderlaget. Institutet anser inte att satsningen kan finansieras med egna medel och har därför äskat 5 miljoner kronor i ytterligare kompetensmedel under anslaget.

### **Kommunikationsforskningsberedningen**

Regeringen bedömer att KFB har bedrivit verksamheten med tillfredsställande resultat. Exempel på detta är att 42 procent av anslaget använts till långsiktigt kunskapsuppbyggande forskning. Målet på 40 procent har således uppnåtts. Andelen kvinnliga doktorander har ökat betydligt liksom andelen kvinnliga projektledare. Målet att sprida forskningsresultat och se till att dessa kommer till användning har uppfyllts genom en mycket bred informationsverksamhet. Ett verktyg som utvecklats för detta är hemsidan på internet. För att stödja den svenska forskningens internationella anknytning har KFB engagerat sig starkt i EU:s 5:e ramprogram.

### **Statens institut för kommunikationsanalys**

SIKA har till stor del bidragit till att uppfylla de transportpolitiska målen. SIKA har under året bl.a. arbetat med att förbättra underlaget inför den kommande planeringen av statliga infrastrukturinvesteringar genom att i samverkan med berörda myndigheter revidera och utveckla gemensamma planeringsmetoder och planeringshjälpmedel.

#### 4.14.4 Insatser

##### Köp av interregional kollektiv persontrafik

Statens köp av interregional kollektiv persontrafik syftar till att upprätthålla transport- och/eller regionalpolitiskt angelägen interregional trafik som inte kan bedrivas på kommersiella grunder. Upphandlingen har fram t.o.m. trafikåret 2000 gjorts av Delegationen för köp av viss kollektivtrafik. I och med Rikstrafikens bildande har ansvaret övergått till Rikstrafikens och delegationen har avvecklats. I likhet med SJ:s kommersiella trafik har resandet ökat i den av staten upphandlade trafiken. Mellan 1998 och 1999 har resandet i den upphandlade trafiken ökat med ca 4 procent totalt sett. Resandeutvecklingen varierar dock ganska mycket mellan olika sträckor. Största resandeökningen har skett på sträckan Östersund–Sundsvall med ca 25 procent, medan trafiken på sträckan Nässjö–Skövde uppvisar en minskning med ca 5 procent. Antalet årsresenärer vad gäller den upphandlade flygtrafiken mellan Östersund och Umeå uppgick 1999 till 10 800, vilket var en minskning med ca 11 procent jämfört med 1998.

Upphandlingen för 2000 avser följande järnvägstrafik:

- Nattågen på Övre Norrland inkl. Malmbanan
- Östersund–Storlien
- Östersund–Sundsvall
- Borlänge–Mora
- Gävle–Borlänge–Hallsberg, dagtåg
- Gävle–Avesta Krylbo–Hallsberg
- Västerås–Katrineholm och Örebro–Mjölby, fjärrtåg dag
- Karlstad–Göteborg
- Uddevalla–Herrljunga–Borås
- Nässjö–Falköping–Skövde
- Kalmar Karlskrona–Göteborg
- Göteborg–Malmö
- samt flygtrafik mellan Östersund och Umeå.

Inför 2001 kommer Rikstrafikens att utnyttja de optioner om ett års förlängning som finns i gällande avtal avseende järnvägstrafik. I avtalet om trafik på sträckan Göteborg–Malmö fanns ingen

option om förlängning av avtalet inskriven. Beträffande trafiken Göteborg–Malmö har regeringen gjort den bedömningen att trafiken kan bedrivas på kommersiella grunder efter 2000 och någon upphandling av den trafiken är därför inte aktuell för 2001.

##### Analys och slutsatser

I proposition (prop. 1999/00:78, bet. 1999/2000:TU11, rskr. 1999/2000:238) Ändrad verksamhetsform för SJ m.m. konstaterade regeringen att den statliga upphandlingen av olönsam järnvägstrafik med trafikstart 2000 visade att det finns en stor potential att utveckla järnvägstrafiken. Upphandlingen resulterade i att tre nya operatörer etablerade sig på marknaden. De nya operatörernas anbud visade i flera avseenden på ett nytänkande som resulterat i trafikupplägg som utvecklar järnvägstrafiken i positiv riktning och har verkat vitaliserande på hela branschen.

Samtidigt har dock övergången till de nya operatörerna inte varit oproblematiske. De allvarligaste störningarna orsakades av att Sydvästen AB som övertagit trafiken på Västkustbanan i januari 2000 gick i konkurs i juni. Efter föredömligt snabbt genomförda förhandlingar mellan Rikstrafikens och SJ, vilka resulterade i att SJ övertog trafiken på Västkustbanan, kunde dock trafikstörningarna minimeras. Även problemen med biljettförsäljning och biljettsamordning i övergångsskedet ledde i vissa fall till svårigheter för resenärerna.

Även flyglinjen Östersund–Umeå har under sommaren drabbats av störningar då operatören Reguljair AB gått i konkurs. Förhandlingar med konkursförvaltaren har resulterat i att denne fortsätter att driva flyglinjen till avtalsperiodens slut.

Tågresandet har under det senaste året haft en mycket positiv utveckling. Regeringen anser att denna utveckling skall stimuleras ytterligare. För att persontrafiken på järnväg skall kunna fortsätta sin positiva utveckling är det nödvändigt att tågtrafiken även fortsatt är konkurrenskraftig till pris och kvalitet samt ökar sin kundorientering. Regeringen anser även fortsatt att en effektiv konkurrens mellan olika trafikutövare och transportlösningar i grunden är ett verkningsfullt medel för att skapa ett transportsystem som effektivare och bättre uppfyller kundernas krav och behov. Den senaste tidens problem inom järnvägstrafiken pekar dock på att det finns skäl att

utveckla persontrafiken på järnväg successivt och under kontrollerade former. Därför måste de önskvärda åtgärderna genomföras och utvecklingen ske stegvis på både kort och lång sikt.

I propositionen Ändrad verksamhetsform för SJ m.m. föreslog regeringen vissa åtgärder för att utveckla järnvägstrafiken och skapa stabilare förutsättningar för den av staten upphandlade järnvägstrafiken. Vidare konstaterades mot bakgrund av utvecklingen mot ökande konkurrens i den nationella järnvägstrafiken samt pågående arbeten inom EU och att en fortsatt internationalisering av järnvägstrafiken kan förväntas, att en översyn av järnvägsdragstiftningen bör genomföras.

I propositionen Ändrad verksamhetsform för SJ m.m. behandlades även frågan om fordonsförsörjningen inom järnvägsektorn och regeringen föreslog härvid att Rikstrafiken skulle ges i uppdrag att analysera om det finns möjligheter att på ett helt konkurrensneutralt sätt tillhandahålla rullande materiel för den av staten upphandlade järnvägstrafiken. Trafikutskottet framhöll frågans vikt i sitt betänkande över propositionen. Regeringen har för avsikt att under hösten 2000 ge Rikstrafiken i uppdrag att genomföra denna analys.

Staten, Landstingsförbundet, Svenska kommunförbundet och Svenska lokaltrafikföreningen tecknade i samband med det trafikpolitiska beslutet våren 1988 en "Principöverenskommelse om lokal och regional kollektivtrafik på järnväg m.m." (prop. 1987/88:50, bilaga 1.19). Principöverenskommelsen omfattade de länsjärnvägar med persontrafik som staten 1987 hade ansvar för och innebär att det utgår en statlig ersättning till trafikhuvudmännen för att de övertagit ansvaret för persontrafiken längs vissa länsjärnvägar. Med principöverenskommelsen som grund tecknade staten och respektive trafikhuvudman avtal om en statlig ersättning omfattande 18 länsbanor. Avtalen om ersättning för länsjärnvägarna gällde normalt under 10 år till och med 30 juni 2000 för flertalet av avtalen. Ersättningen har tidigare betalats via anslag D3, vilket nu ingår i Rikstrafikens ramanslag. Regeringen föreslog i budgetpropositionen för 2000 att medel skulle avsättas från Rikstrafikens anslag för att säkra trafik som omfattas av den s.k. principöverenskommelsen fram till 31 december 2000. Detta för att ge Rikstrafiken rådrum att på ett tillfredsställande sätt genomföra erforderliga bedömningar om vilken interregional trafik som bör ingå i statens upphandling, vilket även inkl. trafik

längs länsjärnvägarna om denna är av interregional intresse. Rikstrafiken skall senast den 1 oktober 2000 redovisa ett förslag till regeringen.

Rikstrafiken inkom den 29 augusti 2000 med en skrivelse där redovisas att resandestatistiken i dag är alltför bristfällig för att göra en mer noggrann bedömning av det långsiktiga statliga engagemangets omfattning. Detta gäller inte minst trafiken på länsjärnvägarna. För att Rikstrafiken och trafikhuvudmännen skall få rådrum att vidareutveckla beslutsunderlaget bedömer Rikstrafiken att ett statligt stöd bör utgå även för den av trafikhuvudmännen redan upphandlade trafiken längs länsjärnvägarna under 2001.

Regeringen delar Rikstrafikens bedömning att beslutsunderlaget i många stycken är bristfälligt och har därför tagit initiativ till diskussioner med berörda parter om hur resandestatistiken kan utvecklas. Det finns mot den bakgrunden skäl att vänta med ett slutligt ställningstagande av vilken trafik som långsiktigt bör komma i fråga för ett statligt engagemang. Regeringen föreslår att Rikstrafiken ges mandat att även under 2001 stödja av trafikhuvudmännen redan upphandlade trafik i huvudsak längs länsjärnvägarna. Regeringen vill dock betona att det inte skall vara fråga om en generell förlängning av ersättningen till trafikhuvudmännen. Det stöd som kan utgå bör övervägas bana för bana och anpassas till det faktiska trafikutbudet och den faktiska kostnaden samt maximalt uppgå till samma ersättning som utbetalas under innevarande år. Ersättningen bör rymmas inom föreslaget ramanslag för Rikstrafiken.

### Transportstöd till Gotland

Antalet passagerare i Gotlandstrafiken har ökat under senare år och uppgick 1999 till 1,2 miljoner passagerare. Godsvolymen har varierat något över tiden men visar för de senaste åren en positiv utveckling. Tillväxten har de senaste åren legat på ca 4,6 procent för passagerare och ca 2,5 procent för gods. Olika bedömningar pekar på en årlig tillväxt av trafikvolymen på mellan 2 och 4 procent.

I april 1999 sattes den nya höghastighetsfärjan HSC Gotland i trafik. Inom de angivna kostnadsramarna kunde inledningsvis inrymmas två dagliga dubbelturer med höghastighetsfärjan under perioden april–september 1999, dvs. under högttrafikperioden. Inför innevarande budgetår beslutade regeringen att Rikstrafikens anslags-

ram skulle dimensioneras så att trafik med höghastighetsfärjan skulle kunna upprätthållas i princip hela året.

Regeringen föreslog i budgetpropositionen för 2000 att avvecklingen av gotlandstillägget skulle skjutas upp ett år och att tillägget borde vara 0,4 procent även under 2000. Som skäl anförde regeringen att frågan om utformningen av det framtida transportstödet till Gotland behövde behandlas vidare. Regeringen beslutade den 13 januari 2000 att uppdraga åt Sjöfartsverket och Rikstrafiken att analysera en separation av gods- och persontrafiken med fartyg till och från Gotland. Myndigheterna redovisade den 30 juni 2000 sitt uppdrag.

Myndigheternas rapport bygger på två konsultrapporter och redovisar ett antal alternativa trafiklösningar, utan att något slutligt ställningstagande görs. Alternativerna bygger på två grundkoncept; ett tvåhamnsalternativ (som i dag) och ett enhamnsalternativ (med Oxelösund som fastlandshamn). Samtliga alternativ jämförs kostnads- och kapacitetsmässigt med dagens trafikutbud. Generella konstateranden som görs i rapporten är att samtliga tvåhamnsalternativ är dyrare än samtliga enhamnsalternativ samt att trafik på en hamn ger möjligheter till en hög frekvens i trafiken samtidigt som det genomsnittliga transportavståndet på fastlandet kan befaras öka. Vidare framhålls att gotlandstillägget bör avvecklas på sikt men förordar att det behålls tills man via förhandlingar med berörda parter kan uppnå en acceptabel avvecklingslösning.

Rikstrafikens och Sjöfartsverkets redovisning remissbehandlas för närvarande och regeringen har för avsikt att återkomma till riksdagen vad gäller den framtida utformningen av färjetrafiken till och från Gotland.

### Jämställdhet

Regeringen beslutade i oktober 1999 om direktiv (1999:83) för Rådet för jämställdhetsfrågor som rör transport- och IT-tjänst (N1999:11). Rådet skall i enlighet med direktiven följa olika jämställdhetsfrågor inom tjänsteområdena transporter och informationsteknik (IT) på kort och lång sikt. Vidare skall rådet lämna förslag till åtgärder som syftar till att stärka jämställdheten på dessa områden inom kommunikationssektorn samt förslag till hur sådana åtgärder skall finansieras. Rådet skall också bedriva opinionsbildande verksamhet i form av bl.a. seminarier och infor-

mationsaktiviteter. Rådet skall behandla frågor om tillgänglighet på rättvisa villkor, utbildning, regional balans, ett hållbart samhälle, säkerhet och trygghet samt frågor om livskvalitet i arbets- och privatlivet. Även frågor om kompetens och rekrytering i det aktuella sammanhanget skall belysas. Rådet har den 30 juni lämnat en delrapport som behandlar IT-området. Rapporten avses remissbehandlas under hösten.

Vidare gav regeringen i oktober 1999 de ansvariga myndigheterna inom transportsektorn i uppdrag att redovisa och bedöma de åtgärder de vidtar inom sina ansvarsområden från ett jämställdhetsperspektiv. Myndigheternas redovisningar har presenterats för regeringen. De kommer att överlämnas till Rådet för jämställdhetsfrågor för att utgöra underlag i dess fortsatta arbete.

### 4.14.5 Gotlandstillägget

---

**Regeringens förslag:** En ny lag med bemyndigande om utjämning av taxor för vissa lastbilstransporter införs i avvaktan på att frågorna avseende formerna för ett stöd till transporter till och från Gotland långsiktigt kan lösas.

---

**Ärendet och dess beredning:** Genom det statliga transportstödet till färjetrafiken på Gotland subventioneras både person- och godstrafiken. Därutöver subventioneras godstrafiken genom det s.k. gotlandstillägget. Riksdagen beslutade 1996 (prop. 1995/96:44, bet. 1995/96:TU7, rskr. 1995/96:99) att gotlandstillägget skulle avvecklas med en tredjedel per år över en treårsperiod samt att lagen (1979:1035) med bemyndigande om utjämning av taxor för vissa lastbilstransporter (taxeutjämningslagen) skulle upphöra att gälla vid utgången av 1998. I avvaktan på en långsiktig lösning av frågan om transportstöd till och från Gotland har dock upphävandet av taxeutjämningslagen skjutits upp, genom riksdagsbeslut, år från år.

Inom Näringsdepartementet har det upprättats en promemoria den 29 juni 2000 i vilken det föreslås att en ny lag med bemyndigande om utjämning av taxor för vissa lastbilstransporter införs. Lagförslaget är identiskt med den nuvarande taxeutjämningslagen som upphävs vid utgången av 2000.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** Ingen remissinstans har haft några invändningar mot förslaget.

**Skälen för regeringens förslag:** gotlandstilläggets avveckling, i enlighet med riksdagens beslut, ledde till att fraktpriserna till Gotland höjdes, vilket fick negativa konsekvenser för näringslivet. Avvecklingen av gotlandstillägget lades därför på is och Närings- och teknikutvecklingsverket (NUTEK) fick regeringens uppdrag att utarbeta ett förslag till en modell för stöd till godstransporter till och från Gotland. Förslaget gick i korthet ut på ett nolltaxesystem, vilket skulle innebära en ökad kostnad för staten med ca 40 miljoner kronor. Sjöfartsverket föreslog i sitt remissvar att stödet borde göras mer effektivt samt att gods- och persontransporterna borde separeras på sikt, så att godstransporterna subventioneras med ett regionalpolitiskt transportstöd och persontransporterna upphandlas av staten. Regeringen delade Sjöfartsverkets principiella inställning. Det fanns dock oklarheter i förslaget bl.a. avseende förhållandet till EG-rätten. Regeringen initierade därför ett arbete för att klargöra utestående frågor och uppdrog i januari 2000 åt Sjöfartsverket och Rikstrafiken att analysera effekterna av en separation av gods- och persontransporterna med fartyg till och från Gotland. Myndigheterna redovisade den 30 juni 2000 sitt uppdrag. Rapporten remissbehandlas för närvarande och remissvaren skall ha inkommit senast den 2 oktober 2000.

I myndigheternas redovisning konstateras att det finns brister i utformningen av gotlandstillägget. Bland annat är gotlandstillägget konkurrensnedvridande eftersom det missgynnar gotländska transportörer och man vet inte hur tillägget faktiskt påverkar fraktköpare på Gotland. Myndigheterna instämmer i att gotlandstillägget bör avvecklas och förordar en förhandlingslösning om hur avvecklingen skall ske. Myndigheterna noterar även att företrädare för det lokala näringslivet förordar en förhandlingslösning. I avvaktan på en förhandlingslösning framhåller myndigheterna att gotlandstillägget bör vara kvar.

Regeringen delar Sjöfartsverkets och Rikstrafikens bedömning att det finns brister i utformningen av gotlandstillägget och att tillägget bör avvecklas på sikt. Regeringen bedömer dock att en avveckling av gotlandstillägget nu skulle medföra ökade fraktkostnader som alltför kraftigt drabbar boende och företag på Gotland. Re-

geringen bedömer vidare att en slutlig avveckling av gotlandstillägget bör kopplas till en eventuell förändring av färjetrafiken till och från Gotland så att man skulle kunna tillgodgöra sig de lägre kostnaderna för en förändrad trafikering samt att frågan angående transportstödet utformning långsiktigt kan lösas. En förändring av färjetrafiken kan ske tidigast efter utgången av 2003 eftersom den gällande avtalsperioden löper minst tills dess. Gotlands läge i Östersjön medför en transport- och konkurrensmissig nackdel. Regeringen anser det är angeläget att denna nackdel neutraliseras så långt det är möjligt. I avvaktan på att utestående frågor runt Gotlandstrafiken som beskrivits ovan skall kunna lösas långsiktigt anser regeringen att avvecklingen av gotlandstillägget inte bör fullföljas i dagsläget, utan bör tills vidare bibehållas på dagens nivå.

Tidigare år har avvecklingen av gotlandstillägget skjutits upp år för år genom ändringar i lagen (1996:20) om upphävande av lagen (1979:1035) med bemyndigande om utjämning av taxor för vissa lastbilstransporter. Det är dock inte lämpligt att fortsätta göra ändringar i den lagen eftersom detta skapar en komplicerad författningsstruktur. Detta är skälet till varför en ny taxeutjämningslag med samma innehåll som i 1979 års lag föreslås i stället.

Därmed kommer liksom f.n. pristilläggsnivåer och andra tillämpningsföreskrifter att regleras genom regeringsföreskrifter och Sjöfartsverkets föreskrifter.

### Analys och slutsats

Regeringen noterar med tillfredsställelse volymökningen och därmed intäktsökningen i Gotlandstrafiken.

Regeringen konstaterade i budgetpropositionen för 2000 att höghastighetsfärjan fyllde ett resebehov även under lågsäsong. Därför föreslog regeringen en budgettram för Rikstrafikens trafikupphandlingar som möjliggjorde trafik med höghastighetsfärjan även under vinterhalvåret. Ambitionsnivån för gotlandstrafiken bör ligga kvar även för 2001.

Regeringen delar Sjöfartsverkets och Rikstrafikens bedömning att det finns brister i utformningen av gotlandstillägget och att tillägget bör avvecklas på sikt. Regeringen bedömer dock att en avveckling av gotlandstillägget nu skulle medföra ökade fraktkostnader som alltför kraftigt drabbar boende och företag på Gotland.

#### 4.14.6 Budgetförslag

### 36:11 Rikstrafiken: Administration

**Tabell 4.59 Anslagsutveckling**

Tusental kronor

1999	Utfall	6 973	Anslags- sparande	3 027
2000	Anslag	10 542 <sup>1</sup>	Utgifts- prognos	11 945
<b>2001</b>	<b>Förslag</b>	<b>10 687</b>		
2002	Beräknat	10 882 <sup>2</sup>		
2003	Beräknat	11 103 <sup>3</sup>		

<sup>1</sup> Varav 542 tkr på tilläggsbudget i samband med den ekonomiska vårpropositionen 2000.

<sup>2</sup> Motsvarar 10 687 tkr i 2001 års prisnivå.

<sup>3</sup> Motsvarar 10 687 tkr i 2001 års prisnivå.

Med anslaget finansieras kostnader för ledning, ekonomiadministration, personaladministration och andra interna kostnader.

#### Regeringens överväganden

Regeringen föreslår inte några förändringar av anslaget.

**Tabell 4.60 Beräkning av anslaget för 2001**

Tusental kronor

Anslag 2000	10 542
Pris- och löneomräkning	145
<b>Förslag 2001</b>	<b>10 687</b>

### 36:12 Rikstrafiken: Trafikupphandling

**Tabell 4.61 Anslagsutveckling**

Tusental kronor

1999	Utfall	789 379 <sup>1</sup>	Anslags- sparande	85 796 <sup>2</sup>
2000	Anslag	671 050	Utgifts- prognos	703 000
<b>2001</b>	<b>Förslag</b>	<b>790 000</b>		
2002	Beräknat	790 000		
2003	Beräknat	790 000		

<sup>1</sup> Summan av 1999 års anslag: B2 Transportstöd till Gotland, D2 Köp av interregional persontrafik på järnväg m.m. och D3 Ersättning till Trafikhuvudmännen för köp av viss kollektivtrafik

<sup>2</sup> Varav Rikstrafiken disponerar 52 950 tkr

Rikstrafiken övertog den 1 januari 2000 tre anslag för statligt stöd till kollektivtrafik, B2 Transportstöd till Gotland, D2 Köp av interregional persontrafik på järnväg m.m. samt D3 Er-

sättning till trafikhuvudmännen för köp av viss kollektivtrafik. Dessa tre anslag adderades och omvandlades till anslaget D3 Trafikupphandling.

Anslaget D3 bekostar statens upphandling av transportpolitiskt motiverad interregional persontrafik samt andra kostnader som går att hänföra till Rikstrafikens uppgifter. Anslaget får även användas för utredningar med anknytning till kollektiv persontrafik.

#### Bemyndigande om ekonomiska förpliktelser

Utestående förpliktelser vid 2000 års slut beräknas uppgå till 1 174 miljoner kronor.

#### Regeringens överväganden

Nivån på anslaget för 2000 bestämdes utifrån beloppet för tidigare upphandlad trafik. Upphandlingen har fram t.o.m. trafikåret 2000 gjorts av Delegationen för köp av viss kollektivtrafik. I och med Rikstrafikens bildande har ansvaret övergått till Rikstrafiken och delegationen har avvecklats. Från och med 2001 är Rikstrafiken inte längre bunden av några gamla upphandlingar och har därmed möjlighet att sluta nya avtal. Anslaget bör därför höjas till den nivå på 790 miljoner kronor som föreslogs redan i 2000 års budgetproposition.

Regeringen konstaterar att hittillsvarande avtalsperioder om ett år försvårar för nya operatörer att lämna anbud. Regeringen föreslår därför att riksdagen bemyndigar regeringen att under 2001, i fråga om ramanslaget 36:12 Rikstrafiken: Trafikupphandling, ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare åtaganden innebär utgifter på högst 3 950 000 000 kronor under åren 2002-2006.

**Tabell 4.62 Beräkning av anslaget för 2001**

Tusental kronor

Anslag 2000	671 050
Ökat resursbehov	118 950
<b>Förslag 2001</b>	<b>790 000</b>

### 36:13 Viss internationell verksamhet

**Tabell 4.63 Anslagsutveckling**

Tusental kronor

År	Utfall	Anslags- sparande	Utfall
1999	3 986		11 079
2000	Anslag	7 500	Utgifts- prognos 18 579
<b>2001</b>	<b>Förslag</b>	<b>7 500</b>	
2002	Beräknat	7 500	
2003	Beräknat	7 500	

Anslaget disponeras av Regeringskansliet för kostnader för bl.a. medlemsavgifter och resor förenade med Sveriges deltagande i internationella organisationer m.m. Detta gäller främst internationella luftfartsförhandlingar, FN:s kommission för Europa (ECE), Internationella järnvägsfördragen (COTIF, OCTI m.m.), internationellt samarbete vad gäller sjöfarten (IMO m.m.) samt EU.

#### Regeringens överväganden

Anslaget har de senaste åren varit 7 500 000 kronor och anslagssparandet är betydande. Regeringen bedömer att Sveriges stundande uppgift som ordförandeland i EU kommer att medföra ett ökat behov av resor. Regeringen förutser därför att anslaget och anslagssparandet kommer att utnyttjas i väsentligt högre utsträckning än tidigare.

### 36:14 Statens väg- och transportforskningsinstitut

**Tabell 4.64 Anslagsutveckling**

Tusental kronor

År	Utfall	Anslags- sparande	Utfall
1999	32 050		692
2000	Anslag	32 099 <sup>1</sup>	Utgifts- prognos 31 000
<b>2001</b>	<b>Förslag</b>	<b>32 680</b>	
2002	Beräknat	33 343 <sup>2</sup>	
2003	Beräknat	34 062 <sup>3</sup>	

<sup>1</sup> Varav 2 000 tkr på tilläggsbudget i samband med den ekonomiska vårpropositionen 2000.

<sup>2</sup> Motsvarar 32 680 tkr i 2001 års prisnivå.

<sup>3</sup> Motsvarar 32 680 tkr i 2001 års prisnivå.

Anslaget skall bl.a. täcka kostnader för kompetensutveckling, lokaler, särskild utrustning och administration. VTI har i uppdrag att granska

och kommentera trafikverkens miljörapporter och de beräkningsmodeller och underlag som använts. Vidare skall VTI uppdatera sammanställningar av beräkningsmodeller och underlag för beskrivning av energianvändning och avgasemissioner. Anslaget skall täcka kostnader för dessa uppdrag.

**Tabell 4.65 Uppdragsverksamhet**

Tusental kronor

Uppdragsverksamhet	Intäkter	Kostnader	Resultat (Intäkt - kostnad)
Utfall 1999	119 747	123 443	-3 696
Prognos 2000	111 500	137 500	-26 000
Budget 2001	111 500	111 500	0

#### Regeringens överväganden

Regeringen anser att VTI har en viktig funktion som sektorsforskningsorgan inom kommunikationssektorn. Svensk transportforskning ligger i internationell jämförelse på en hög nivå, inte minst på trafiksäkerhetsområdet. VTI har stor betydelse för den svenska transportforskningens utveckling och fortlevnad. Regeringen anser dock inte att det föreligger tillräckligt starka skäl för att höja anslaget enligt VTI:s önskemål. Med tanke på den ansträngda ekonomiska situation som VTI befinner sig i och de åtgärder som myndigheten avser att vidta, avser dock regeringen att höja ramen för räntekontokrediterna till 25 miljoner kronor i 2001 års regleringsbrev.

**Tabell 4.66 Beräkning av anslaget för 2001**

Tusental kronor

Anslag 2000	32 099
Pris- och löneomräkning	581
<b>Förslag 2001</b>	<b>32 680</b>

### 36:15 Statens institut för kommunikationsanalys

**Tabell 4.67 Anslagsutveckling**

Tusental kronor

1999	Utfall	44 753	Anslags-sparande	1 610
2000	Anslag	44 218	Utgifts-prognos	45 323
<b>2001</b>	<b>Förslag</b>	<b>44 861</b>		
2002	Beräknat	45 736 <sup>1</sup>		
2003	Beräknat	46 699 <sup>2</sup>		

<sup>1</sup> Motsvarar 44 861 tkr i 2001 års priser.

<sup>2</sup> Motsvarar 44 861 tkr i 2001 års priser.

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

SIKA:s anslag har ökat kontinuerligt sedan myndigheten bildades till följd av ökade arbetsuppgifter. Antalet anställda på myndigheten har ökat från 5 personer till 26. En stor del av SIKAs kostnader hänförs till kostnader för köp av statistik.

#### Regeringens överväganden

Regeringen bedömer att SIKA de närmaste åren bör se över möjligheterna att delta i EU-finansierade forsknings- och utvecklingsprojekt. SIKA skall även se över sin statistikproduktion och lägga sig på den nivå som Sverige och EU behöver.

**Tabell 4.68 Beräkning av anslaget för 2001**

Tusental kronor

Anslag 2000	44 218
Pris- och löneomräkning	643
<b>Förslag 2001</b>	<b>44 861</b>

#### Kommunikationsforskningsberedningen

Kommunikationsforskningsberedningens (KFB) verksamhet kommer fr.o.m. 2001 att övertas av den nya FoU-myndigheten. Anslaget redovisas under utgiftsområde 24.

KFB:s regleringsbrev för 2000 delar in anslaget i två anslagsposter:

1. Bidragsverksamhet (ram) 136 251 000 kronor
2. Förvaltningskostnader (ram) 19 600 000 kronor

Anslaget för bidragsverksamhet skall användas för stöd till samhällsmotiverad forskning, utveckling och demonstrationsverksamhet inom kommunikationsområdet.

#### Regeringens överväganden

Regeringen har under det senaste budgetåret inte funnit någon anledning att peka ut några av KFB:s verksamhetsområden som mer prioriterade än andra. KFB, och i framtiden FoU-myndigheten, bör göra bedömningar och anpassa verksamheten efter de förutsättningar som råder.

I april 2000 undertecknades ett avtal mellan svenska staten och fordonstillverkarna om ett samverkansprogram för utveckling av mer miljöanpassade fordon. Industrin inbjöds i regeringens förklaringen 1998 till detta samarbete som både syftar till att minska vägtrafikens bidrag till miljöförstöringen och att skapa förutsättningar för en långsiktigt konkurrenskraftig svensk fordonindustri. Satsningen, som aviserades i budgetpropositionen 2000, innebär att upp till 1 800 miljoner kronor satsas gemensamt under perioden 2000–2005, varav den statliga finansieringen kommer att uppgå till maximalt 500 miljoner kronor. Insatserna föreslås bl.a. finansieras med sammanlagt 55 miljoner kronor från Vägverkets anslag och 45 miljoner kronor från KFB:s anslag åren 2003–2005. Regeringen anser att denna prioritering bör fortsätta att gälla när KFB:s verksamhet övertas av den nya FoU-myndigheten.

### 4.15 Länsstyrelsernas verksamhet och roll inom transportområdet

#### 4.15.1 Länsstyrelsernas huvuduppgifter

Länsstyrelserna ansvarar bl.a. för tillståndsgivning och tillstånd för den yrkesmässiga trafiken, körkortsadministration, frågor som rör lokala trafikföreskrifter, överlastavgifter, hastighetsbestämmelser, miljöfarliga transporter samt upprättande och fastställande av länsplaner för regional infrastruktur.

Länsstyrelserna ska se till att utvecklingen inom kommunikationssektorn på regional och lokal nivå sker i överensstämmelse med de av riksdag och regering beslutade transportpolitiska målen.



Riksdagen beslutade 1997 om en ny form för länsbaserad regional investeringsplanering. Länsstyrelserna och i försökslänen självstyrelseorganen, fick därmed ett större ansvar i arbetet med upprättande av planer för åren 1998–2007 jämfört med vad man hade inför föregående planer avseende åren 1994–2003. Syftet var att den regionala investeringsplaneringen skulle få en ökad förankring i samhället och att samordningen mellan olika intressenter med ansvar för transportinfrastrukturen skulle öka. De regionala planernas omfattning utökades också avsevärt. Ansvaret för genomförande av planerna ligger dock på trafikverken.

Regeringen avser att även fortsättningsvis ge länsstyrelserna och i försökslänen självstyrelseorganen, en viktig roll i den långsiktiga infrastrukturplaneringen.

#### 4.15.2 Resultatbedömning

##### Yrkestrafik

Ett mål är att länsstyrelsernas handläggning av yrkestrafik ska vara effektiv.

Under 1999 har modern teknik i allt större utsträckning utnyttjats, bl.a. för att sprida information och tillhandahålla blanketter. Detta har bidragit till att korta ner handläggningstiderna. Det samarbete som skett inom ramen för olika arbetsgrupper, bl.a. Länsstyrelsernas arbetsgrupp för körkortsförfrågor och yrkesmässig trafik (LAKY) och den s.k. storstadsgruppen har givit goda erfarenheter, särskilt avseende framtagandet av gemensamma beslutsmallar m.m. De träffar som har arrangerats under året i samverkan med Vägverket har lett till en effektivare handläggning genom det erfarenhetsutbyte som skett där.

Ytterligare ett mål är att den yrkesmässiga trafiken skall bedrivas under lika konkurrensvillkor mellan företagen och att länsstyrelserna särskilt skall prioritera uppföljningen av lämpligheten hos dem som har tillstånd för yrkesmässig trafik inklusive den ekonomiska tillsynen.

Samverkan med andra berörda myndigheter har framförts som ett mycket gott och effektivt medel att nå en effektivare tillsyn av yrkestrafiken. Under året har samarbetet inom olika projekt/arbetsgrupper fördjupats. Samverkan mellan myndigheter har i många län varit mycket fruktbar och synes ha lett till en effektivare tillsyn av yrkestrafiken.

Regeringens bedömning är sammanfattningsvis att länsstyrelsernas insats under 1999 har varit god i arbetet med att effektivisera handläggning och förbättra situationen inom den yrkesmässiga trafiken. Även om måluppfyllelsen kan bedömas som relativt tillfredsställande kan situationen inom den yrkesmässiga trafiken dock förbättras.

##### Körkort

Ett mål är att länsstyrelsernas handläggning av körkortsärenden skall vara effektiv. Samtliga länsstyrelser bedömer att körkortsverksamheten effektiviserats under 1999.

Ytterligare ett mål är att de från trafiksäkerhetssynpunkt allvarligare trafikbrotten inom länen prioriteras och att hanteringen av körkortsingripanden i landet ska vara enhetlig. Bedömningen av vilka trafikbrott som är allvarligast från trafiksäkerhetssynpunkt varierar. De flesta prioriterar interimistiska beslut om körkortsingripanden.

Regeringens bedömning är att länsstyrelserna på ett ambitiöst sätt arbetat med att effektivisera de administrativa rutinerna och skapa enhetliga regler.

##### Infrastruktur

Länsstyrelserna skall redovisa de åtgärder som under året genomförts enligt länsplanen för regional transportinfrastruktur och som har särskilt stor betydelse för att uppnå den regionala målbild som definierats i planen.

Under 1999 har i stort sett alla län prioriterat uppgiften att ta fram underlag för nästkommande länsplaner samt genomförandet av gällande planer för perioden 1998–2007. De åtgärder från länsplanerna som genomförts under 1999 bedöms bidra till ökad uppfyllelse av de transportpolitiska målen. Anslagen för att genomföra fastställda planer har under både 1998 och 1999 legat lägre än nivån i planerna, vilket många länsstyrelser upplevt som ett problem. Anslagsnivån har krävt ytterligare prioritering inom länsplanerna. Det är Vägverket och Banverket som har genomförandeansvaret för planerna, men länen har påverkat prioriteringarna i genomförandet. Flera län anger att pågående projekt, kollektivtrafikåtgärder samt bidrag till trafikhuvudmän för anpassning till funktionshinderade resenärer

samt till kommuner för trafiksäkerhets- och miljöåtgärder har prioriterats.

## 5 Politikområde IT, tele och post

### 5.1 Omfattning

Politikområdet omfattar post- och telekommunikation samt informationsteknik. De åtgärder som vidtas inom politikområdet syftar till att skapa en effektiv, säker, etisk, tillgänglig och väl utvecklad infrastruktur och därtill hörande samhällstjänster inom IT-, tele- och post-områdena.

Post- och telestyrelsen (PTS) är sektors- och tillsynsmyndighet på post-, tele- och radioområdena. Myndighetens uppgift är bl.a. att meddela tillstånd och utöva tillsyn över operatörerna på

post- och telemarknaderna och att inom ramen för sitt sektorsansvar följa utvecklingen inom dessa områden.

Politikområdet omfattar också regeringens satsning på IT-infrastruktur och övriga åtgärder som syftar till att Sverige skall stärka sin ställning som en av de ledande IT-nationerna i världen. Denna inriktning redovisades i propositionen Ett informationssamhälle för alla (prop. 1999/2000:86), i fortsättningen benämnd IT-propositionen.

### 5.2 Utgiftsutveckling

**Tabell 5.1** Utgiftsutvecklingen inom politikområdet

*Miljoner kronor*

	Utfall 1999	Anslag 2000 <sup>1</sup>	Utgifts- prognos 2000	Förslag anslag 2001	Beräknat anslag 2002	Beräknat anslag 2003
<i>Anslag inom utgiftsområde 22 Kommunikationer</i>						
37:1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter	161 714	11 206	12 500	<b>11 365</b>	11 600	11 853
37:2 Upphandling av samhällsåtaganden	168 035	153 484	170 400	<b>153 484</b>	153 484	153 484
37:3 Ersättning till Posten AB för rikstäckande betalnings- och kassaservice	200 000	200 000	200 000	<b>200 000</b>	200 000	200 000
37:4 Ersättning till SOS Alarm Sverige AB för alarmeringstjänst enligt avtal	140 000	144 000	144 000	<b>144 000</b>	144 000	144 000
37:5 Informationsteknik: Telekommunikation m.m.	39 328	50 000	61 720	<b>50 000</b>	25 000	25 000
<b>Totalt utgiftsområde 22 Kommunikationer</b>	<b>709 077</b>	<b>558 690</b>	<b>588 620</b>	<b>558 849</b>	<b>534 084</b>	<b>534 337</b>
<i>Anslag inom utgiftsområde 19 Regional utjämning och utveckling</i>						
37:1 IT-infrastruktur: Regionala transportnät m.m.	0	400 000	0	<b>450 000</b>	250 000	450 000
<b>Totalt politikområde IT, tele och post</b>	<b>709 077</b>	<b>958 690</b>	<b>588 620</b>	<b>1 008 849</b>	<b>784 084</b>	<b>984 337</b>

<sup>1</sup> Inklusive beslut till följd av förslag till tilläggsbudget till statsbudgeten för budgetåret 2000 i samband med den ekonomiska vårpropositionen.

Post- och telestyrelsen disponerar fr.o.m. budgetåret 2000 sina avgiftsintäkter. Anslaget 37:1 *Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter* täcker förvaltningskostnaderna för upphandling av totalförvar och samhällsåtaganden. PTS genomför för närvarande en samlad översyn av verksamheten. Denna kommer att slutföras under 2000. Översynen föranleds av ändrade förutsättningar inom beredskapsområdet, nya uppgifter inom IT-säkerhetsområdet och personalförändringar i nuvarande organisation.

Anslaget 37:2 *Upphandling av samhällsåtaganden* har fr.o.m. budgetåret minskats med 4 miljoner kronor årligen. Dessa medel har tillförts anslaget 37:4 *Ersättning till SOS Alarm Sverige AB för alarmeringstjänst enligt avtal*. Denna omfördelning är nödvändig för att SOS Alarm Sverige AB skall kunna genomföra sina åtaganden i enlighet med avtalet.

## 5.3 Mål

### 5.3.1 Mål för 2001

Målet för IT-, Tele- och Postpolitiken skall vara att alla skall ha tillgång till en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar infrastruktur och därtill hörande samhällstjänster.

Detta mål är preciserat i det IT-politiska målet (prop. 1999/2000:86, bet. 1999/2000:TU9, rskr. 1999/2000:256), det telepolitiska målet (prop. 1996/97:61, bet. 1996/97:TU5, rskr. 1996/97:201) och i det postpolitiska målet (postlagen (1993:1684)).

### 5.3.2 Mål som underlag för resultatbedömningen

#### *Målet för telepolitiken*

Enligt riksdagens beslut (prop. 1996/97:61, bet. 1996/97:TU5, rskr. 1996/97:201) skall enskilda och myndigheter i landets olika delar få tillgång till effektiva telekommunikationer. Var och en skall ha möjlighet att från sin stadigvarande bostad eller sitt fasta verksamhetsställe utnyttja telefonitjänst inom ett allmänt tillgängligt telenät till ett rimligt pris. Alla skall få tillgång till teletjänster på likvärdiga villkor.

Telekommunikationerna skall vara uthålliga och tillgängliga under kriser och i krig.

#### *Målet för IT-politiken*

Riksdagen beslutade i mars 1996 om en nationell IT-strategi och om målen för denna (prop. 1995/96:125, bet. 1995/96:TU19, rskr. 1995/96:282). Målen för en nationell IT-strategi skulle bl.a. vara:

- att utnyttja IT:s möjligheter på ett aktivt sätt som bidrar till att skapa tillväxt och sysselsättning och som stärker Sveriges konkurrenskraft och
- att värna allas lika möjligheter så att IT kan bli ett medel för ökad kunskap, demokrati och rättvisa.

Rättsordningen, utbildningen och samhällets informationsförsörjning skulle prioriteras. Av propositionen framgick att effektiva former måste finnas för en kontinuerlig juridisk uppföljning av den snabba utvecklingen på området. Kunskap om informationsteknik och dess användningsområden skulle föras in på alla nivåer i utbildningsväsendet. Det skulle finnas en hög tillgänglighet till basinformation genom en väl fungerande infrastruktur för samhällets informationsförsörjning. Regleringen av telemarknaderna var enligt propositionen av väsentlig betydelse för utvecklingen av IT-området. Statens roll är att säkra och prioritera arbetet med infrastrukturen (tillgänglighet), regelverket (tilliten) samt utbildning och kunskap. Vidare angavs att Sverige bör arbeta för att regelverket inom EU utvecklas i riktning mot en överskådlig och mer generell reglering som inte hämmar den tekniska utvecklingen samtidigt som användarna garanteras tillgång till grundläggande tjänster.

#### *Målet för postpolitiken*

Enligt postlagen (1993:1684) skall det 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 kilo. 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.

Staten ansvarar enligt postlagen även för att det skall finnas en grundläggande kassaservice som innebär att alla i hela landet har möjlighet

att verkställa och ta emot betalningar till enhetliga priser.

## 5.4 Politikens inriktning

### *Tele*

Enligt riksdagens beslut (prop. 1996/97:61, bet. 1996/97:TU5, rskr. 1996/97:201) skall enskilda och myndigheter i landets olika delar få tillgång till effektiva telekommunikationer. Var och en skall ha möjlighet att från sin stadigvarande bostad eller sitt fasta verksamhetsställe utnyttja telefonitjänster inom ett allmänt tillgängligt telenät till ett rimligt pris. Alla skall få tillgång till teletjänster på likvärdiga villkor. Telekommunikationerna skall vara uthålliga och tillgängliga under kriser och krig. Att främja konkurrensen på telemarknaden är ett av de viktigaste medlen för att uppfylla de telepolitiska målen. Konkurrensen skall bidra till mångfald och valfrihet för användarna och skapa kostnadseffektiva teletjänster. Regeringens politik handlar således till stor del om att öka konkurrensen på telekommunikationsområdet.

### *IT*

#### *Allmänt*

Den IT-politik som lades fast av riksdagen i 1996 års IT-beslut (prop 1995/96:125, bet.1995/96:TU19, rskr. 1995/96:282) innebar att användningen av IT skulle stimuleras genom att så många som möjligt skulle få kunskap om IT och att detta skulle ske på ett sätt som befrämjade kreativitet, tillväxt och sysselsättning. Vidare skulle IT-politiken främja Sveriges konkurrenskraft, öka kunskap, demokrati och rättvisa, främja jämställdheten, utveckla välfärdssamhället i olika avseenden, t.ex. med hänsynstagande till grupper med särskilda behov samt öka effektiviteten i offentlig förvaltning. Insatser inom områdena rättsordning, utbildning och samhällets informationsförsörjning prioriterades.

Genom 2000 års IT-proposition (prop. 1999/2000:86, bet.1999/2000:TU9, rskr. 1999/2000:256) har målformuleringarna utvecklats. I den nya inriktningen har också nya aspekter beaktats som t.ex. miljöaspekter, tillgänglighet till landets glesare befolkade delar samt etnisk mångfald och integration. Det IT-politiska målet är att Sverige som första land

skall bli ett informationssamhälle för alla. Den IT-politiska inriktningen är att främja tillväxt, sysselsättning, regional utveckling, demokrati och rättvisa, livskvalitet, jämställdhet och mångfald, en effektiv offentlig förvaltning och ett hållbart samhälle.

Regeringen arbetar för att ett av EU delfinansierat institut på IT-området lokaliseras till Sverige. Institutet skall verka för att främja IT-utvecklingen i Europa. En viktig del i arbetet för att främja etableringen i Sverige av ett EU-institut på IT-området är att fortsatt utveckla möjliga arbetsuppgifter för institutet.

### *e-Europe*

Vid Europeiska rådets mötet i Helsingfors i december 1999 lanserade kommissionen sitt initiativ på IT-området, e-Europe. Förslaget kan ses som ett embryo till en europeisk strategi på IT-området. Denna strategi skall försäkra att alla drar nytta av det framväxande informationssamhället. Den omfattar förslag till åtgärder för ökad tillgänglighet, tillit och kompetens inom olika tillämpningsområden.

Förslaget utmynnar i en handlingsplan med angivande av ansvariga aktörer, mål och tidsplan. De insatser som föreslås omfattar åtgärder av kommissionen, Europaparlamentet, medlemsländerna, näringslivet och arbetsmarknadens parter. Under våren 2000 har handlingsplanen, e-Europe 2002, som löper fram t.o.m. år 2002 vidareutvecklats. Vid det Europeiska rådets möte i Feira i Portugal i juni 2000 godkändes handlingsplanen och dess mål. Genom Europeiska rådet bör den svenska IT-politiken beakta de mål som sätts upp i handlingsplanen.

### *Tillgänglighet*

Samhällets informationsförsörjning och den tekniska infrastrukturen utgör delar av IT-infrastrukturen inom IT-området. Regeringens förslag till satsning på IT-infrastruktur i landsbygd och glesbygd syftar till att säkerställa tillgänglighet som efter 2000 års IT-proposition är en av de prioriterade uppgifterna.

### *Tillit till IT*

I Ett informationssamhälle för alla (prop. 1999/2000:86) skrev regeringen att regler och system på IT-området bör vara sådana att de skapar förtroende genom att vara säkra, förutsägbara, teknikneutrala, internationella och skydda individens integritet.

Regeringens insatser på informationssäkerhetsområdet inriktas på att skapa förtroende för den nya tekniken genom att bidra till bättre generella förutsättningar för informationssäkerhetsarbetet. Vidare skall Sverige spela en aktiv roll i det internationella arbetet inom området. Regeringen prioriterar följande tre områden inom informationssäkerhetsarbetet: skydd mot informationsoperationer, ett säkrare Internet samt elektroniska signaturer och annan säkerhetsteknik.

#### *Kompetens*

Utbildningsbegreppet från 1996 års IT-proposition vidgades i 2000 års IT-proposition i riktning mot ett uppmärksammande av individernas kompetens att utnyttja teknikens potential. Kompetensen är ett resultat av utbildningsinsatser och av det praktiska utnyttjandet av IT.

I 2000 års IT-proposition föreslås en satsning för att öka IT-kompetensen i småföretag. Satsningen bör utformas av Närings- och teknikutvecklingsverket, NUTEK, i samverkan med andra relevanta aktörer, som till exempel Företagarnas Riksorganisation, och med utgångspunkt i småföretagens behov. Beskrivningen av satsningen i propositionen skall inte ses som definitiv eller uttömmande. Det är enligt regeringens mening oklokt att redan nu binda sig vid ett förslag utan närmare analys. Satsningen skall genomföras under en tvåårsperiod med början 2001. Regeringen avsätter 15 miljoner kronor per år under perioden 2001–2002, totalt 30 miljoner kronor för denna satsning.

#### *Elektronisk handel*

Regeringens bedömning av inriktningen på det fortsatta arbetet med elektronisk handel och informationssäkerhet presenterades i propositionen Ett informationssamhälle för alla (1999/2000:86).

Regeringen anser att elektronisk handel är ett viktigt medel för att öka tillväxten. Den elektroniska handeln är global och utvecklingen på området sker mycket snabbt.

Regeringen anser vidare att utvecklingen inom elektronisk handel skall drivas av marknaden. Statens roll skall vara att följa utvecklingen samt att vid behov införa reglering på de områden där det visar sig behövas. En eventuell reglering skall vara internationellt baserad och teknikberoende.

Regeringen arbetar också för att konsumenter och små och medelstora företag skall få ökat förtroende för elektronisk handel.

#### *Post*

Den politiska inriktningen är att skapa förutsättningar för att en väl fungerande post- och kassaservice även fortsättningsvis skall finnas tillgänglig enligt de politiska målen och att post- och kassaservicen motsvarar samhällets behov.

## **5.5 Insatser**

### **5.5.1 Statliga insatser inom politikområdet**

#### *Tele*

Den Europeiska kommissionen inledde hösten 1998 en översyn av den samlade gemenskapslagstiftningen på området för elektroniska kommunikationer—den så kallade "99 review". Kommissionen redovisade i november 1999 sin syn på detta framtida regelverk i ett meddelande. I juli antogs förslag till en förordning, fem direktiv och ett beslut. Regeringen har fortlöpande följt arbetet och förmedlat egna ståndpunkter. Det nya regelverket skall antas av rådet och Europaparlamentet 2001 eller 2002 och nationella bestämmelser som genomför rättsakterna beräknas träda i kraft hos medlemsstaterna 2002 eller 2003. Förordningen föreslås träda i kraft redan vid årsskiftet.

Under innevarande år kommer ett arbete att påbörjas med att se över den svenska telelagstiftningen i syfte att erforderliga anpassningar skall göras till de kommande direktiven. Vidare skall utredas vilka lagändringar som är nödvändiga i ljuset av dagens konvergensutveckling för att avhjälpa de gränsdragnings- och tolkningsproblem som påvisats vid tillämpningen av lagstiftningarna för televerksamhet, ljudradio och television.

Riksdagen har antagit vissa ändringar i telelagen (prop. 1997/98:126, bet. 1997/98 TU14, rskr. 1997/98:305) i syfte att införa nummerportabilitet och förval av teleoperatör. Dessa lagändringar trädde i kraft den 1 juli 1999. PTS föreskrifter för nummerportabilitet för fasta teletjänster (PTSFS 199:3 och PTSFS 1999:4) trädde i kraft den 1 juli 1999. Förval och utlandsprefixet 00 trädde i kraft den 11 septem-

ber 1999. PTS har under perioden maj-december 1999 genomfört en informationskampanj till allmänheten om förvalsreformen.

Regeringen överlämnade den 28 januari 2000 propositionen Ökad konkurrens på mobiltelemarknaden (1999/2000:57) till riksdagen. En skyldighet infördes för tillståndshavare som innehar ett telenät för mobila teletjänster, att i den mån det finns tillgänglig kapacitet, på marknadsmässiga villkor upplåta nätkapacitet till andra. Skyldigheten gäller inte i förhållande till andra tillståndshavare. Förslagen i propositionen har till syfte att främja konkurrensen och mångfalden på mobiltelemarknaden genom att underlätta för tillhandahållare av mobila teletjänster att få tillträde till de mobila telenäten. Genom åtgärden vill regeringen bryta den nuvarande kopplingen mellan nätbyggnad och tjänstetillhandahållande. På så sätt elimineras konkurrensbegränsningar och konsumenterna ges ökad valfrihet och tillgång till mångfald vad gäller tjänsteutbud. Sedan riksdagen antagit förslaget trädde lagändringen i kraft den 1 maj 2000 (bet. 1999/2000:TU8, rskr. 1999/2000:189).

1 juli 2000 infördes i telelagen även en skyldighet för vissa operatörer på mobiltelemarknaden att låta abonnenter hos andra operatörer sända och ta emot telemeddelanden via sitt nät, s.k. nationell roaming (prop. 1999/2000:100, bet. 1999/2000:FiU27, rskr. 1999/2000:262). Genom roaming kan en ny operatör snabbt etablera sig på marknaden och övervinna den konkurrensnackdel det innebär att inte omedelbart ha ett fullt utbyggt nät. Detta realiseras för första gången i samband med tilldelning av UMTS licenser, Universal Mobile Telecommunications System.

Under maj månad 2000 har Post- och telestyrelsen inlett förfarandet med tilldelningen av UMTS-(IMT 2000) tillstånd även kallat tredje generationens mobiltelefoni. Fyra licenser kommer att delas ut i november 2000. Av största betydelse för konkurrensen på marknaden för mobilteletjänster är att antalet marknadsaktörer ökar. Det gäller såväl nuvarande GSM-marknad som den kommande marknaden för UMTS-tjänster.

Genom ändringar i telelagen (1993:597) som trädde i kraft den 1 juli 1999 (prop. 1998/99:92, bet. 1998/99TU12, rskr. 1998/99:238) infördes bl.a. bestämmelser om behandling av personuppgifter för att stärka integri-

tetsskyddet och en bestämmelse om skadeståndsskyldighet vid överträdelse av dessa föreskrifter. Vidare fastställdes att regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, tillsynsmyndigheten får meddela närmare föreskrifter om bl.a. nummerpresentation, vidarekoppling och kataloguppgifter. Vissa bestämmelser infördes också angående förhållandet mellan teleoperatören och abonnenten, exempelvis krav på vad abonnemangsavtalet skall innehålla och förfarandet vid uppsägning av abonnemanget.

Post- och telestyrelsen analyserar för närvarande villkoren för katalog och nummerupplysning, bland annat utreds på regeringens uppdrag en samlad katalogtjänst och referensdatabas. Uppdraget redovisades den 1 september 2000.

Post- och telestyrelsen utövar tillsyn över teleoperatörerna och handlägger ärenden enligt telelagen. En översyn har utförts av det stora antal tillståndsvillkor som löpte ut under 1999 och nya tillståndsvillkor har meddelats. Tillsyn har bedrivits hos samtliga tillståndshavare och inkluderat bl.a. kontroll av kostnadsredovisningsvillkor, framföring av nödsamtal och servicekvalitet. PTS har särskilt granskat samtrafikersättningen i landmobila och i fasta telenät. PTS har förelagt Telia att sänka sina taxor så att de överensstämmer med bestämmelserna om kostnadsorientering i telelagen. Telia har överklagat PTS föreläggande avseende samtrafikersättning i landmobila telenät. Frågan är föremål för prövning i domstol.

Post- och telestyrelsen har inom verksamhetsgrenen radio handlagt ansökningar om radiotillstånd, anmälningar om radiostörning samt bedrivit förebyggande radiotillsyn. PTS har också under 1999 utfört en revidering av den svenska frekvensplanen och påbörjat arbete med den framtida användningen av frekvensbandet 470-862 MHz. Vidare har PTS aktivt medverkat i CEPT (Conférence Européenne des Administrations des Postes et des Télécommunications) för att bl.a. säkerställa att svenska intressen och krav tillgodoses i upprättandet av en gemensam europeisk frekvensplan. PTS deltog i världsradiokonferensen i maj 2000 (WRC 2000).

Post- och telestyrelsen lämnade i januari 1999 en rapport om principerna för en ny nummerplan och kommer att fortsätta med detaljarbetet under 2000 och 2001.

Post- och telestyrelsen har i september 1999 lämnat en skrivelse till regeringen innehållande lagförslag om hur konkurrenssituationen inom accessnätet kan förbättras framförallt avseende kundsegmentet hushåll och mindre företag. I samband med detta har PTS föreslagit en ändring i telelagen. Detta förslag är för närvarande föremål för beredning inom regeringskansliet. Ett alternativ som särskilt analyserats är så kallad "local loop unbundling" (LLUB) det vill säga en skyldighet för Telia som dominant marknadsaktör att under vissa villkor låta andra operatörer utnyttja det av Telia ägda accessnätet. Kommissionen har den 12 juli 2000 lämnat ett förslag till EG-förordning om tillträde till accessnät (Kom(2000)394) som skall börja gälla den 31 december 2000.

I en rapport om Internet i oktober 1999 bedömde PTS att Internetoperatörer skall lyda under telelagen.

Post- och telestyrelsen har antagit föreskrifter för digital mobiltelefoni som gör det möjligt för abonnenter att behålla mobiltelefonnummer vid byte av operatör. Nummerportabilitet skall kunna erhållas fr.o.m. den 1 september 2001.

Genom bl.a. lagen (2000:121) om radio- och teleterminalutrustning som trädde i kraft den 8 april 2000 har Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/5/EG av den 9 mars 1999 om radioutrustning och teleterminalutrustning och om ömsesidigt erkännande av utrustningens överensstämmelse genomförts i svensk lagstiftning. Lagen innehåller grundläggande bestämmelser om vad som gäller för att utrustning skall få släppas ut på marknaden och tas i bruk, bemyndiganden att meddela närmare föreskrifter om detta och vissa bestämmelser om tillsyn, tvångsmedel, straff m.m. I lagen har tillsynsmyndighetens befogenheter reglerats på ett sådant sätt att den effektivt kan uppfylla direktivets krav på marknadskontroll. I förordningen (2000:1214) om radio- och teleterminalutrustning anges att Post- och telestyrelsen skall utöva tillsyn enligt lagen, i den mån det inte ankommer på Elsäkerhetsverket att utöva tillsyn enligt förordningen (1993:1068) om elektrisk materiel.

I den proposition som föregick lagen (prop 1999/2000:51) angavs att den myndighet som utses att ansvara för marknadskontrollen skulle ges i uppdrag att utreda hur denna bör finansieras. Post- och telestyrelsen har också efter ett sådant uppdrag kommit in med ett förslag till

regeringen om ändringar i lagen som innebär att marknadskontrollen kan avgiftsfinansieras. Enligt förslaget bemyndigas regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att föreskriva om skyldighet för teleoperatörer och radioanvändare att betala avgift för att täcka kostnaderna för tillsynsmyndighetens verksamhet enligt lagen. Vidare föreslås ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om ersättning för tillhandahållna apparater och om skyldighet att ersätta en tillsynsmyndighets kostnader för kontroll. Förslaget har remissbehandlats och är under beredning i regeringskansliet. Regeringen avser att, efter lagrådets hörande, under hösten föreslå riksdagen en avgiftsfinansiering av marknadskontrollen.

Inom verksamhetsgrenen handikapp har PTS drivit standardiseringsfrågor samt strävat att öka förståelsen hos operatörer och tillverkare för funktionshindrades behov. I en utredning som överlämnades till regeringen den 28 april 2000 konstaterar PTS att förändrade kommunikationsmönster i samhället som helhet och en snabb teknisk utveckling inom IT och telekommunikationer har mycket stor betydelse för de tjänster som funktionshindrade har behov av. På många håll finns stora förväntningar på möjligheter till ökad livskvalitet.

Post- och telestyrelsen har upphandlat ett flertal tjänster inom post- och teleområdet för personer med funktionshinder. Som exempel kan nämnas nummerupplysning för synskadade, förmedlingstjänst texttelefoni, befordran av blindskriftförsändelser mellan synskadade och från institutioner, utsträckt lantbrevbärarservice för äldre och handikappade samt drift av en databas med samhällsinformation för personer med funktionshinder.

Post- och telestyrelsen har också inlett ett forskningsprojekt tillsammans med CMT vid Linköpings universitet. Projektet syftar till att utveckla en samhällsekonomisk modell för utvärdering av de tjänster som PTS upphandlar. Projektet skall redovisas hösten 2002.

Arbetet inför ordförandeskapet i EU våren 2001 intensifieras under år 2000 då Sverige ingår i den så kallade trojkan under perioden juli 2000 till december 2001. Under denna period kommer lagstiftningsfrågor på teleområdet att kräva omfattande arbetsinsatser inom PTS som stöd till regeringen. Detta arbete kommer att tillta under det svenska ordförandeskapet.



Regeringen pekade ut PTS som ansvarig myndighet under år 1999 för att följa utvecklingen inom telekommunikationsområdet avseende omställningen inför sekelskiftet. PTS klargjorde redan sommaren 1999 att omställningen vad gäller telekommunikationer skulle passera utan onormala påfrestningar.

Regeringen har med stöd av riksdagens bemyndigande (prop. 1993/94:150, bet 1993/94:TU38, rskr.1993/94:437) i juni 1994 tecknat ett alarmeringsavtal med SOS Alarm Sverige AB i syfte att säkerställa en effektiv SOS-tjänst och tillgodose behovet av alarmeringstjänster för den statliga räddningstjänsten. SOS Alarm Sverige AB har under 1999 och 2000 bedrivit alarmeringstjänst enligt detta avtal.

#### *Eventuella hälsorisker av elektromagnetiska fält vad avser mobiltelefoni*

Trafikutskottet har i sitt betänkande 1999/2000:TU9 Ett informationssamhälle för alla, angivit att man förutsätter att "regeringen fortsättningsvis kommer att lämna en redovisning av de insatser som görs på området och sin bedömning av eventuella hälsorisker."

Sverige följer de gränsvärdesrekommendationer som stora delar av EU gör. Detta förslag till exponeringsbegränsning antogs av Europeiska Unionens Råd 1999 och baseras på vad som tidigare utarbetats inom EU och ICNIRP (den internationella strålskyddskommissionen för icke-joniserande strålning). Rekommendationerna gäller bl.a. uppmaning om strikt efterföljande av gällande internationella och nationella säkerhetsstandarder, regler för lokalisering av basstationer för mobiltelefoni och åtgärder för att motverka att mobiltelefoner stör annan elektrisk utrustning.

I Europaparlamentets och rådets direktiv om radioutrustning och teleterminalutrustning och om ömsesidigt erkännande om utrustningens överensstämmelse, (1999/5/EG) det s.k. RTTE-direktivet, finns krav om att väsentliga krav måste vara uppfyllda för all radio- och teleterminalutrustning. Med väsentliga krav innefattas uttryckligen skyddet av hälsa och säkerhet. Inom ramen för dessa antar Post och telestyrelsen föreskrifter i enlighet med direktivet, bl.a. om marknadskontroll. RTTE-direktivet innehåller nedan nämnda gränsvärdesrekommendationer, vilket medför att den CE märkning som sker av terminaler som tillhandahålls inom EU visar på att produkten

uppfyller alla väsentliga säkerhetskrav inklusive gällande gränsvärden för elektromagnetisk strålning.

Forskning om mobiltelefonianvändning i relation till eventuella hälsorisker måste följas. Regeringen har därför uppdragit åt Rådet för arbetslivsforskning, RALF, att göra en forskningsöversikt och utvärdering av såväl svenska som internationella forskningsresultat om elöverkänslighet och hälsorisker av elektriska och magnetiska fält. Arbetet sker i nära anslutning till det arbete som sker inom WHO. Slutrapporten väntas i december 2000.

Det nya Forskningsrådet för arbetsliv och social gemenskap (FAS) kommer att fr.o.m. budgetåret 2001 från RALF överta ansvaret för att bedöma det fortsatta behovet av forskning om hälsorisker i samband med elektromagnetiska fält.

Post- och telestyrelsen ingår i en permanent samrådsgrupp, tillsammans med Strålskyddsinstitutet, Boverket, Socialstyrelsen, Elsäkerhetsverket och Arbetarskyddstyrelsen. Verksamheten består i att som sektorsmyndighet för tele- och radioområdet följa utvecklingen och ta del av de nya forskningsresultat och överväganden som kommer fram inom elektromagnetiska fält och hälsorisker.

## **IT**

### *Tillgänglighet*

Av 2000 års IT-proposition (prop. 1999/2000:86, bet. 1999/2000:TU9, rskr. 1999/2000:256) framgår att hushåll och företag i alla delar av landet inom de närmaste fem åren bör få tillgång till IT-infrastruktur med hög överföringskapacitet. Detta skall i första hand ske i marknadens regi. Staten har dock ett övergripande ansvar för att IT-infrastruktur med hög överföringskapacitet skall finnas tillgänglig i hela landet. Konkurrensneutralitet och mångfald på näten skall främjas genom statliga insatser och regler.

I IT-propositionen presenterar regeringen ett flertal åtgärder som regeringen avser att vidta inom området. En av dessa är ett nationellt IT-infrastrukturprogram som för närvarande utreds av en särskild utredare (dir. 2000:04). Utredaren skall enligt direktiven göra en bedömning av de transportnätförbindelser som skall prioriteras av regional- och näringspolitiska skäl och som inte bedöms komma till stånd under de närmaste fem åren

på helt kommersiella grunder. Utredaren skall redovisa sitt uppdrag under hösten 2000.

Ytterligare insatser på området är skattelättnad för fysiska och juridiska personer samt stöd till kommunerna för att ordna anslutning med hög överföringskapacitet i glest bebyggda områden. Förslagen skall rymmas inom en ram på 3 200 miljoner kronor fram t.o.m. 2004. Förslag till utformning av kommunstöd lämnas i denna proposition (se avsnitt 5.8).

Vidare sägs i IT-propositionen att ett kommersiellt nationellt stomnät bör skapas med hög överföringskapacitet till alla kommuner. Tillgängligheten skall vara hög så att konkurrens, låga priser och en snabb utveckling främjas av att ett stort antal aktörer har möjlighet att nyttja näten. Konkurrens skall skapa förutsättningar för låga och så långt möjligt avståndsberoende priser i hela landet. Svenska Kraftnät har fått regeringens uppdrag att på marknadsmässiga villkor bygga ut ett stomnät med hög överföringskapacitet mellan alla kommuner. Målet är enligt uppdraget att utbyggnaden skall ske i sådan takt att alla kommunhuvudorter senast i december 2002 skall vara anslutna till ett landsomfattande stomnät med hög överföringskapacitet.

Utöver detta innebär en ändring i ledningsrättslagen att en utbyggnad av infrastruktur för kommunikation med hög överföringskapacitet underlättas.

Den 31 mars 2000 lämnade Domännamnsutredningen sitt betänkande *.se?* (SOU 2000:30). Betänkandet behandlar bl.a. säkerheten i domännamnsystemet. Utredningen föreslår bl.a. att reglerna för domännamnsregistrering förenklas och att uppdraget att administrera det svenska domännamnsystemet formaliseras genom ett avtal mellan regeringen och Stiftelsen Internetinfrastruktur. Domännamnsutredningen gör bedömningen att Sverige har kommit ganska långt med införandet av Secure DNS (DNSSEC), vilket skulle höja säkerheten på Internet och att det finns god kompetens både hos den nuvarande registreringsenheten NIC-SE och hos flera av de ombud som är knutna till NIC-SE kring DNSSEC. Domännamnsutredningens förslag har remissbehandlats och bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Post- och telestyrelsen konstaterade i en rapport *Risker för monopolisering av bredbandstjänster till flerfamiljshus* under våren 2000 till regeringen att det finns risker för att

konkurrensen hämmas när fastighetsnät för bredbandskommunikation utvecklas. Rapporten bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

#### *e-Europe*

Under de närmaste två och ett halvt åren skall handlingsplanen för e-Europe genomföras. Ett viktigt element i genomförandet och uppföljningen av handlingsplanen är införandet av indikatorer för att mäta utvecklingen på IT-området i Europa och jämföra den med vår omvärld.

#### *Tillit till IT*

I propositionen *Ett informationssamhälle för alla* (1999/2000:86) föreslog regeringen tre prioriterade områden för informationssäkerhetsarbetet: skydd mot informationsoperationer, ett säkrare Internet samt elektroniska signaturer och annan säkerhetsteknik.

Vad gäller skydd mot informationsoperationer redovisas ytterligare åtgärder under politikområde försvarspolitik.

Regeringen beslutade den 25 november 1999 att uppdraga åt PTS att utreda förutsättningarna för att inrätta en särskild funktion för IT-incidenthantering. En IT-incidenthanteringsfunktion syftar till att motverka angrepp på informations- och kommunikationstekniska system och infrastrukturer. PTS skall bl.a. föreslå lämplig ansvarsfördelning mellan aktörerna, klarlägga behov av samarbete och kanaler för informationsförmedling m.m. för en sektorsövergripande funktion för IT-incidenthantering. Uppdraget skall redovisas den 1 december 2000.

För att verka för ett säkrare Internet beslutade regeringen den 9 december 1999 i regleringsbrevet för PTS att myndigheten skall utreda hur den svenska delen av Internet skall kunna drivas oberoende av funktioner utomlands. Uppdraget redovisades den 31 maj 2000 och förslagen bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

I propositionen *Ett informationssamhälle för alla* (prop. 1999/2000:86) presenterade regeringen ett förslag om nationell tidsangivelse för ett säkrare Internet. Regeringen föreslår nu att medel avsätts för ändamålet fr.o.m. budgetåret 2001.

Vad gäller elektroniska signaturer och annan säkerhetsteknik så överlämnade regeringen den 28 maj 2000 propositionen *Lag om kvalifi-*

cerade elektroniska signaturer (prop. 1999/2000:117) till riksdagen. Det nya lagförslaget skall genomföra EG-direktivet 1999/93/EG om ett gemenskapsramverk för elektroniska signaturer. Lagförslaget skapar vidare regler för kvalificerade elektroniska signaturer i syfte att ge ökad tillit och därmed förutsättningar för en ökad användning av elektronisk kommunikation i samhället.

#### *Elektronisk handel*

Regeringen har vidtagit ett antal åtgärder för att främja utvecklingen av elektronisk handel och kommunikation. En interdepartemental arbetsgrupp för genomförande av direktivet om elektronisk handel (2000/31/EG) tillsattes den 3 mars 2000. Arbetsgruppen skall redovisa sitt uppdrag senast 31 december 2000.

Näringsdepartementet, i samarbete med IT-kommissionen, arrangerade den 6 juni 2000 en hearing om självreglering och elektronisk handel. Syftet var att kartlägga det aktuella läget när det gäller självreglering samt identifiera eventuella framtida behov av självreglering. Näringsdepartementet deltar slutligen i en nyligen upprättad nordisk arbetsgrupp som skall diskutera hur den elektroniska handeln kan stimuleras i Norden.

Kommissionens initiativ e-europe innehåller även ett antal mål som syftar till att främja den elektroniska handeln och säkra elektroniska kommunikationer. Dessa mål ligger väl i linje med regeringens inriktning för arbetet med elektronisk handel.

Regeringen har uppdragit åt NUTEK att genomföra den svenska delen av OECD:s undersökning rörande elektronisk handel i företag.

#### *Post*

Riksdagen fattade den 2 juni 1999 beslut (prop.1998/99:95, bet. 1998/99:TU11, rskr. 1998/99:237) om förändringar i postlagen. Genom ändringarna, som trädde i kraft den 1 juli 1999, fick PTS en utökad medlingsroll avseende postoperatörernas tillgång till andra postoperatörers anläggningar för postöverlämning till mottagare. Under 1999 har PTS genomfört en medling enligt de nya bestämmelserna.

Den 14 oktober 1999 gav regeringen PTS i uppdrag att ta initiativ till och organisera förhandlingar mellan Posten AB och övriga postoperatörer avseende dels Svensk Adressänd-

ring AB, dels eftersändningssystemet. Enligt uppdraget skulle PTS, om förhandlingarna inte gett önskvärt resultat, efter utredning ge förslag till långsiktigt hållbara lösningar. Dessutom skulle PTS utreda om en definition av begreppet postal infrastruktur bör införas i postlagen samt föreslå hur denna i sådant fall bör utformas. PTS har organiserat och medverkat i förhandlingarna och resultatet redovisades den 26 april 2000 efter hemställan om förlängd uppdragstid. Uppdraget i övrigt redovisades den 30 juni 2000.

Statens ansvar för en grundläggande kassaservice, enligt postlagen (1993:1684) kompletteras av ett avtal mellan staten och Posten AB (publ). Vad avser den grundläggande kassaservicen så har avtalet mellan staten och Posten AB förlängts att gälla till den 1 april 2001 i avvaktan på den fortsatta beredningen av hur den grundläggande kassaservicen skall säkerställas framöver.

Enligt avtalet förbinder sig Posten att tillhandahålla en daglig grundläggande kassaservice. För denna tjänst till den del där alternativ saknas och där det inte är kommersiellt motiverat att bedriva verksamhet har Posten AB erhållit ersättning om 200 miljoner kronor.

Post- och telestyrelsen har under 1999 handlagt åtta tillståndsärenden och beviljat tillstånd för sju nya operatörer. Dessutom har tillsyn utövats över samtliga postoperatörer med tillstånd i enlighet med gällande föreskrifter. PTS har även handlagt obeställbara brev under året.

Post- och telestyrelsen har också genom upphandling tillhandahållit post- och tele-tjänster för funktionshindrade.

### **5.5.2 Insatser utanför politikområdet**

#### *IT*

Elektronisk handel är en tvärsektorieell fråga vilket innebär att många åtgärder vidtas utanför politikområdet.

Regeringen har medverkat i OECD:s arbetsgrupp WPISP (Working Party on Information Security and Privacy) i framtagandet av en rapport som skall undersöka vilka formkrav i ländernas nationella lagstiftningar som kan utgöra ett hinder för användningen av elektroniska autenticeringsmetoder, t.ex. användningen av elektroniska signaturer vid elektronisk

handel eller vid kommunikation med och inom den offentliga förvaltningen.

## 5.6 Resultatbedömning

### 5.6.1 Resultat

#### Verksamhetsresultat

##### *IT*

Trafikutskottet pekade i sitt betänkande (bet 1999/2000:TU9) särskilt på betydelsen av att den fortsatta utbyggnaden av IT-infrastrukturen följs upp och redovisas för riksdagen. Det gällde såväl hur snabbt utbyggnaden sker som kostnaderna för utbyggnaden. En sådan redovisning skulle lämpligen kunna lämnas varje år i budgetpropositionen enligt utskottet vilket kommer att kunna ske först i budgetpropositionen för 2002.

Regeringen har lämnat två särskilda skrivelser till riksdagen om utvecklingen inom IT-området (skr. 1997/1998:19, bet. 1997/98:TU7 samt skr. 1998/99:2, bet. 1998/99:TU4) och ytterligare en i bilaga till IT-propositionen. Av redovisningen framgår att positiva effekter kan redovisas på många områden. Uppföljningar och utvärderingar av effekter i samhället och klarläggandet av orsakssamband på ett tydligt sätt är dock generellt sett vanskliga enligt propositionen. Riksdagen har vid sin behandling av propositionen (bet. 1999/2000:TU9, rskr. 1999/2000:256) framhållit vikten av att påskynda utvecklingen av relevanta indikatorer inom IT-området för att underlätta uppföljningen och utvärderingen av det IT-politiska målet och den IT-politiska inriktningen. Regeringen har påbörjat ett sådant arbete.

Jämställdhetsrådet för transporter och IT (JämIT) har lämnat delbetänkandet Jämställdhet och IT (SOU 2000:58). Rådet konstaterar bl.a. att IT-branchen är starkt mansdominerad, vilket även gäller tekniska och systemvetenskapliga utbildningar. Andelen kvinnor på de systemvetenskapliga utbildningarna har dessutom sjunkit mellan läsåren 1991/92 och 1998/99. Betänkandet remissbehandlas.

##### *Tele*

*Analys av utvecklingen och konkurrenssituationen på den svenska telemarknaden*

##### *Fasta teletjänster*

Det finns för närvarande 13 företag som har tillstånd att tillhandahålla fasta telefonitjänster i Sverige. Ytterligare ca 20 företag har anmält sådan verksamhet. Marknaden för fast telefoni uppvisar en fortsatt volymtillväxt med fallande priser. Den mest tydliga utvecklingen är att priset blir allt mindre avståndsberoende. I stort sett samtliga teleoperatörer har under föregående eller innevarande år infört en enhetlig taxa för nationella samtal. Priset för samtal från fast till mobil har sänkts, bl.a. till följd av att PTS förelagt Telia att sänka sina samtrafikavgifter. Den totala marknaden för fast telefoni ökade i värde med 4 procent under 1999 och uppgick till ca 26 miljarder kronor.

Telia AB är fortsatt den dominerande aktören även om företaget tappar marknadsandelar, i synnerhet inom vissa segment. Telia hade under föregående år 86 procent av marknaden för nationella samtal (1998 var andelen 93 procent) och 80 procent av marknaden för samtal från det fasta nätet till det mobila nätet (1998 var andelen 88 procent).

Den absolut viktigaste enskilda händelsen under 1999 var införandet av förval den 11 september. Förval medförde fler aktörer, hårdare konkurrens med prissänkningar som följd och mer medvetna abonnenter. Demoskop fann i en undersökning gjord i november 1999 att 91 procent av de tillfrågade hushållen hade sett, läst eller hört talas om att förval introducerades. Drygt 40 procent av hushållen hade valt telebolag vid denna tidpunkt, varav hälften valde Telia.

##### *Mobila teletjänster*

Marknaden för mobila teletjänster fortsätter att utvecklas positivt. Värdet av marknaden för NMT och GSM har mellan 1998 och 1999 ökat med 18 procent till ca 12 700 miljoner kronor.

Antalet tillståndshavare för mobila teletjänster minskade från fem till fyra under det gångna året. PTS har efter utredning återkallat tillståndet för Tele8 Kontakt AB, ägt av teleoperatören Telenordia AB, då ingen aktivitet för att utnyttja frekvenserna påbörjats.

Antalet abonnemang fortsätter att växa. Det totala antalet abonnemang uppgick under 1999

till drygt 5,1 miljoner abonnemang, en ökning med 25 procent från föregående år. Detta motsvarar en penetrationsgrad på 57 procent, att jämföra med 46 procent 1998. Efter första kvartalet 2000 uppgår antalet abonnemang till nästan 5,4 miljoner abonnemang. Eftersom det förekommer dubbla abonnemang ligger den faktiska penetrationsgraden närmare 50 procent.

Utifrån antalet abonnemang är Telia fortfarande den operatör som har högst andel med drygt 51,5 procent (53 procent för 1998), följt av Tele2/Comviq med 32 procent (31 procent 1998) samt Europolitan med 16,5 procent (15 procent 1998). Operatörernas andelar av mobiltelemarknadens omsättning skiljer sig från fördelningen av antalet abonnemang. Telia har fortfarande störst marknadsandel med ungefär 55 procent av det totala marknadsvärdet (59 procent 1998), men näst störst är Europolitan med en andel på 24 procent (21 procent 1998). Tele2/Comviq utökade sin andel från 20 till 22 procent. Telias beslut 1998 att lägga ned NMT 900 före utgången av år 2000 kan förväntas skärpa konkurrensen mellan GSM-operatörerna.

Mobilteleoperatörerna har under 1999 fortsatt att differentiera sina erbjudanden i form av olika abonnemangsformer och olika tjänster. Nya tjänster erbjöds bl.a. till följd av att WAP-telefoner började säljas och användas under 1999, om än i liten skala. Vidare har Telia och Europolitan uppgraderat nätet till tekniken HSCSD som medför en hastighetsökning till 14,4 kbit/s per kanal. Vad beträffar de nya abonnemangen har bindningstiden förkortats, och i vissa fall, helt försvunnit. Likaså har det skett en märkbar sänkning av minutpriset under främst kvällstid.

Under 1999 tillkom en aktör på marknaden mobila teletjänster, Tele1Europe, som genom avtal med Telia kunde börja agera som s.k. *Service Provider*. Ytterligare en *Service Provider*, Sense, har tillkommit under år 2000.

#### *Internet*

Värdet på marknaden för Internetanslutning har ökat med 25 procent till 2 000 miljoner kronor för år 1999. Marknaden präglas av en intensiv konkurrens. Vid utgången av 1999 fanns det ca två miljoner uppringda anslutningar till Internet, vilket är en ökning med ca 30 procent sedan 1998. Vidare tillkommer ca 3 800 anslutningar via hyrd förbindelse, samt ca 40 000 bredbandsanslutningar av typen

ADSL, kabel-TV eller annat. Vid början av 2000 var 74 procent av alla Sveriges företag och 45 procent av Sveriges hushåll anslutna till Internet, att jämföra med 40 respektive 30 procent året innan.

Det finns för närvarande ett hundratal Internetoperatörer. De tre största aktörerna är Telia, Tele2 och Telenordia med andelar av marknaden för Internetanslutningar på respektive 34 procent, 29 procent och 16 procent. Antalet Internetoperatörer tenderar dock att minska på grund av att de mindre operatörerna har fått det allt svårare att hävda sig gentemot de större operatörerna i takt med att konkurrensen hårdnar. En stor andel kunder efterfrågar ett allt bredare tjänsteutbud samtidigt som det sker en kraftig prispress på både abonnemangs- och trafikavgifter.

#### *Nätkapacitet*

Begreppet nätkapacitet omfattar alla former av överföringskapacitet i telenät från större sammanhängande system till enstaka förbindelser samt rent fysiska ledningar utan elektronisk utrustning, s.k. svart fiber. Befintlig infrastruktur finns idag i form av kopparkabel, koaxialkabel, optisk fiber samt olika radiobaserade lösningar. Under 1999 har marknaden för nätkapacitet utvecklats positivt. Det finns fler verksamma företag och konkurrensen har förbättrats. Vid utgången av 1999 fanns det ett 80-tal företag som tillhandahöll nätkapacitet, att jämföra med ett 50-tal året innan. Av dessa är åtta företag tillståndspliktiga.

Marknaden för tillhandahållande av nätkapacitet omsatte ca 2 700 miljoner kronor under 1999. Den största aktören på denna marknad är Telia med en marknadsandel på 41 procent, följt av Teracom och Telenordia med marknadsandelar på 13 respektive 8 procent. Konkurrensen inom accessnätet är ännu mycket begränsad då Telia som nästan ensam teleoperatör äger och förfogar över detta nät.

Marknaden för nätkapacitet kännetecknas än så länge av många små aktörer, utifrån intäkter, men de befinner sig i en uppbyggnadsfas som sannolikt kommer att förändra denna bild under de närmaste åren.

#### *Redovisning av den tekniska och ekonomiska utvecklingen på telemarknaden*

Enligt sin instruktion skall PTS årligen redovisa konsekvenser av den tekniska och ekonomiska utvecklingen på telemarknaden med av-

seende på tjänsteutbud, prisutveckling och servicegrad, för bl.a. olika regioner och abonnentkategorier.

#### *Tjänsteutbud*

Den ökade mångfalden på marknaden har lett till stora valmöjligheter och en allt gynnsammare situation för konsumenterna. De mest konkurrensutsatta områdena har även varit de som karakteriserats av störst bredd i tjänsteutbudet.

Inom delområdet fast telefoni har enhetstaxor vunnit tillämpning under 1999. Det talas även allt oftare om fast pris oavsett samtalslängd. Vidare har förvalsreformen inneburit ett ökat konkurrenstryck som medfört lägre samtalskostnader. Tilläggstjänsterna såsom nummerpresentation och vidarekoppling har successivt kommit att bli alltmer betydande som del av telefonitjänsten. Konkurrenten om anslutningen direkt till kunden är dock alltså begränsad då Telia ännu har en mycket dominerande ställning på grund av ägandet av accessnätet. Inom kort kan det emellertid förväntas bli allt vanligare att utnyttja andra typer av accessnät för telefoni, t.ex. kabel-TV nät eller radiobaserade nät.

Vad beträffar mobiltelefoni har nya typer av abonnemang lanserats. Tele2/Comviq introducerade under 1999 abonnemang utan bindningstid och Europolitan erbjöd kunderna möjlighet att välja mellan olika fasta och rörliga avgifter beroende på hur mycket abonnenten ringer. Den senaste årens tillväxt har dock till största delen utgjorts av försäljning av kontantkort. Operatörerna erbjuder vidare ett antal tilläggstjänster som röstbrevlåda, koppling mellan företagsväxlar och mobilnät, informations- och nöjestjänster, SMS-baserade tjänster och mobil data. En begränsad tillgång till WAP-telefoner har dock lett till en långsam start för WAP-tjänsterna. SMS-trafiken i näten har däremot ökat markant och står i dagsläget för uppskattningsvis fem procent av mobilteleoperatörernas intäkter.

De vanligaste formerna av anslutning till Internet är uppringd anslutning eller fast anslutning. Den förra har ett lågt pris men är relativt långsam. Den senare medger högre överföringshastigheter, flera samtidiga användare men har även ett högre pris. Den används nästan uteslutande av företag. Alternativa anslutningsformer finns genom ISDN, ADSL, kabel-TV, elnät och fast ethernet. Med undantag

för ISDN används dessa alternativ ännu i relativt liten utsträckning.

Tilläggstjänster har ofta paketerats tillsammans med Internetanslutningen. Paketeringen har dock den senaste tiden börjat luckras upp och både aktörer och kunder har börjat inse att anslutningen kan säljas eller köpas separat från t.ex. e-postadresser och hemsidetrymmen. De innehållstjänster som används mest förutom tilläggstjänsterna är informationssökning, bankärenden, s.k. chattande och spel. Utvecklingen går dock mot att många nya tjänster kommer att lanseras som kräver betydligt högre bandbredd än vad ett vanligt modemaccess kan hantera.

#### *Prisutveckling*

På abonnemangavgifter och kringtjänster som är förknippade med abonnemang (t.ex. flytning) finns sedan den 1 juli 1997 ett pristak. Prisregleringen återfinns i regeringens förordning SFS 1997:400 där det anges att avgifterna för varje tjänst som ingår i pristaket i genomsnitt per kalenderår inte får överstiga förändringen i nettoprisindex, NPI, under närmast föregående år. Det är endast Telia som idag berörs av förordningen. Enligt uppgift från SCB har NPI sjunkit med 1,7 procent mellan 1997 och 1998 samtidigt som Telias pris för respektive tjänst varit oförändrad under 1999. Enligt PTS håller sig Telia inom den ram förordningen föreskriver.

Prisförändringarna har i allt väsentligt skett på samtalslagen. Det geografiska avståndet har fått allt mindre betydelse för samtalspriserna vilket medfört att samtalen inom närområdet blivit dyrare och långdistanstrafik billigare. Kundernas samtalsmönster är avgörande för i vad mån de åtnjuter lägre priser för telefoni. De som förlorat mest på prisförändringarna är de konsumenterna som ringer många korta samtal lokalt. Vid en jämförelse med vissa andra fastnätsoveroperatörer i Europa är Telias kvartalsavgifter relativt höga men totalt sett åtnjuter dock svenska telekonsumenter relativt låga priser i ett internationellt perspektiv.

Vad beträffar mobila teletjänster varierar priserna för de olika abonnemangstyperna genom olika månadsavgifter och samtalsaxor. Operatörerna erbjuder samtidigt volymrabatter och företagsunika avtal. Efter att priserna för mobiltelefoni för privata kunder länge legat på samma nivå har de på senare år börjat sjunka, bl.a. efter det stora genombrottet för kon-

tantkorterna. Enligt flera bedömningar kommer priserna att sjunka kraftigt inom kommande treårsperiod.

Priset på Internetanslutning går stadigt nedåt. De tre största aktörerna har under 1999 sänkt sina abonnemangsavgifter och ett flertal ISP-företag (Internet Service Providers) erbjuder gratis modemanslutning. Framtida intäkter för Internetoperatörer kommer troligen i allt mindre utsträckning härröra från abonnemangs- och trafikavgifter utan istället genereras av de tjänsteleverantörer som betalar för att annonsera eller få möjlighet att erbjuda sina tjänster till en specifik kundbas.

#### *Servicekvalitet*

Enligt tillståndsvillkoren för fast telefoni skall varje tillståndshavare tillgodose minimikrav på servicekvalitet vad gäller leveranstid för abonnemang, felavhjälpning, framkomlighet och driftsäkerhet.

Telia rapporterar halvårsvis till PTS hur kraven avseende servicekvalitet uppfylls. Här framgår att Telia under 1999 uppfyller kraven på framkomlighet och driftsäkerhet i såväl tätort som glesbygd. Mätningar för såväl rikssom lokalsamtal visar på en framkomlighet över 99 procent och att antalet kundanmälda fel utanför bostaden inte överstiger 160 per 1000 terminalpunkter och år. Vad gäller kravet på leveranstid uppfyller Telia i princip kraven då hänsyn tas till kundens önskemål—dock visade det sista kvartalet 1999 sämre värden och kraven kan inte anses uppfyllda i slutet av året i tätort. Anledningen till detta är enligt Telia de extrema väderförhållanden som rådde i slutet av förra året och som orsakade omfattande fel. Avseende felavhjälpning uppfyller Telia målet att 55 procent av felen skall avhjälpas inom åtta arbetstimmar. Målet att samtliga fel skall vara avhjälpna inom två arbetsdagar uppnås dock varken i tätort eller i glesbygd. De brister i förhållande till ställda krav som redovisats har dock inte varit av den digniteten att PTS haft skäl att vidta särskilda tillsynsåtgärder.

#### *Allmänhetens klagomål på teleoperatörers verksamhet*

Enligt sin instruktion skall PTS årligen lämna en rapport till regeringen om arten och omfattningen av de klagomål som allmänheten framfört till teleoperatörer och myndigheten. PTS har rapporterat detta i Teletillsyn - Uppdragsredovisning i samband med årsredovis-

ning 1999 (februari 2000). I egenskap av sektorsmyndighet på teleområdet tar PTS emot klagomål från allmänheten på olika teleoperatörers verksamhet. Flera klagomål som kommer in till PTS faller dock utanför ramen för myndighetens tillsynsuppdrag. Dessa frågor hänskjuts till respektive teleoperatör eller den kommunala konsumentvägledaren. Vid principfrågor om abonnemangsvillkor, marknadsföring m.m. hänvisas till Konsumentverket. Rena tvister hänvisas till Allmänna reklamationsnämnden eller allmän domstol.

Antalet klagomål under 1999 har ökat markant jämfört med tidigare år. Detta beror enligt PTS sannolikt på införandet av förval samt telesektorns allmänt sett ökade betydelse. Klagomål rörande förval och då framförallt negativ avtalsbindning har dominerat såväl skriftliga klagomål som klagomål per telefon. Ca 200 skriftliga klagomål har kommit in till PTS under 1999. Detta är en betydande ökning från 1998, då antalet skriftliga klagomål var ca 30. Av de 200 klagomålen rör ca 30 mobilteleoperatörer, övriga klagomål rör fast telefoni. Flest antal klagomål riktas mot Telia (ca 70 stycken), mot Tele2 riktas ett 30-tal klagomål. Mindre teleoperatörer har kring ett 10-tal klagomål vardera.

Konsumentverket tog under 1999 emot omkring 500 skriftliga anmälningar på telefoniområdet. Hälften av anmälningarna gällde förvalsreformen. Flertalet av klagomålen avsåg Tele2:s direktreklamkampanj där konsumenter som inte aktivt tackade nej registrerades som förvalskunder av företaget.

Allmänna reklamationsnämnden har haft 143 ärenden rörande mobiltelefoni samt 27 ärenden rörande fast telefoni. I båda fallen gäller majoriteten av klagomålen köp av telefoner.

För att PTS skall kunna bedöma arten och omfattningen av klagomål som inkommer direkt till teleoperatörerna har myndigheten utarbetat en rekommendation för rapportering av klagomål. Rekommendationen har sänts till samtliga teleoperatörer. Under 1999 har PTS koncentrerat inhämtandet av uppgifter till de teleoperatörer som tillhandahåller fast telefonitjänst till privatkunder genom förval samt till mobilteleoperatörer.

Post- och telestyrelsen uppger att det är svårt att dra några slutsatser av antalet rapporterade klagomål bl.a. beroende på att operatörerna definierar klagomål på olika sätt. Av nio

tillfrågade operatörer har sju lämnat in uppgifter om inkomna klagomål. Det totala antalet klagomål från både privat- och företagskunder under 1999 är ca 14 000. De flesta klagomål rör förval eller fakturaärenden. PTS anser att mängden klagomål inte är oacceptabel mot bakgrund av den ökade betydelse som tele-tjänster fått för såväl privat- som företagskunder. PTS kommer att i dialog med operatörerna vidareutveckla metoden för rapportering under 2000.

### *Post*

Under 1999 har PTS genomfört en medling enligt bestämmelserna i postlagen avseende postoperatörernas tillgång till andra postoperatörers anläggningar för postöverlämning till mottagare. Resultatet av medlingen mellan Posten och Fria Postoperatörers Förbund (FPF) är att parterna har enats om villkoren för tillgången till anläggningarna. Ett avtal har tecknats mellan parterna, vilket gäller till den 1 juli 2001.

Förhandlingarna avseende Svensk Adressändring AB (SvAAB) och eftersändningssystemet har lett fram till att parterna har enats. Resultatet innebär bl.a. att Posten nu äger 85 % av SvAAB och CityMail 15 %. Ett aktieägaravtal som reglerar styrelsens sammansättning har slutits mellan ägarna. I avtalet finns utöver styrelsefunktionen inskrivet ett stort antal för bolaget väsentliga frågor i vilka aktieägarna måste vara eniga för att beslut skall bli giltiga.

Meningskiljaktigheterna avseende eftersändning utanför eget distributionsområde har främst rört ersättningen för eftersändningen. De förhandlingar som förevarit har lett till att Posten träffat överenskommelser med dels CityMail, dels FPF som representant för övriga postoperatörer om ersättningsens storlek samt vilka rutiner som skall tillämpas vid eftersändning.

Slutligen när det gäller privat eftersändning kommer Posten och CityMail fortsätta tillämpa tidigare rutiner och ersättningsvillkor medan Posten enligt den träffade överenskommelsen skall återlämna privat eftersända försändelser till övriga postoperatörer utan ersättning.

Förhandlingarna rörande SvAAB och eftersändning utanför eget distributionsområde har lett till en lösning som beträffande ägande, beslutanderätt och inflytande i SvAAB motsvarar

kravet på att bolagets verksamhet skall bedrivas konkurrensneutralt i förhållande till alla anslutna postoperatörer. På motsvarande sätt får de genom förhandlingarna träffade överenskommelserna rörande eftersändningssystemet anses vara rättvist utformade och därmed innebära att postoperatörerna inte utan saklig grund särbehandlar konkurrenter.

Post- och telestyrelsen har redovisat resultatet av utredningen om införandet av en definition av postal infrastruktur i postlagen. Enligt PTS bedömning tillgodoser de genomförda ändringarna i postlagen, tillsammans med de övriga åtgärder som vidtagits, de uppställda målen för säkerställandet av en konkurrensneutral tillgång till den befintliga postala infrastrukturen. Det är därför inte påkallat att införa en definition av begreppet postal infrastruktur i postlagen. Enligt PTS är det emellertid inte uteslutet att utvecklingen kan leda till att det kan komma att uppstå behov av att i lag närmare definiera vad som är postal infrastruktur.

Mot bakgrund av att utvecklingen på marknaden för kassaservice- och betaltjänster pågår ett arbete i regeringskansliet rörande den grundläggande kassaservicen. Avtalet mellan staten och Posten AB har förlängts till den 1 april 2001 i avvaktan på den fortsatta beredningen av hur grundläggande kassaservice skall tillhandahållas framöver.

### *Analys av utvecklingen och konkurrenssituationen på den svenska postmarknaden*

Post- och telestyrelsen har i sin rapport Service och konkurrens III från februari 2000 lämnat en redovisning till regeringen om 1999 års förändringar av servicenivån samt konkurrenssituationen i landet.

Situationen för lokalpostföretagen har stabiliserats under 1999 och vid årsskiftet 1999/2000 hade 64 företag tillstånd att bedriva postverksamhet. Flertalet av dessa bedriver verksamhet. Av dem som inte bedöms bedriva någon verksamhet har några sökt tillstånd för en planerad verksamhet och några just lagt ner sin.

Utvecklingen under 1999 visar att av Posten AB (Posten) distribuerade volymer brev i stort sett var densamma i förhållande till föregående år (ca 3 275 miljoner brev 1998 och ca 3 246,6 miljoner brev 1999).

Även om den totala volymen brev är ungefär densamma som föregående år torde för-



skjutningen i sammansättningen av volymen, från enstaka försändelser mot sändningar, ha fortgått även under 1999. Enstaka försändelser är styckförsändelser med olika format och vikt. Sändningar däremot består av minst 500–1 000 försändelser av samma format och vikt. Sändningar produceras och transporteras "industriellt" och är i de flesta fall sorterade i postnummerordning. Sändningar avser ofta utskick till mottagarkategorier som t.ex. TV-innehavare, kontohavare i en bank, hyresgäster eller skattebetalare.

CityMail Group AB (CityMail) har mellan 1998 och 1999 ökat sin volym (från 151,5 miljoner försändelser till 163,5 miljoner) och därmed ökat sin andel av den totala brevmarknaden från ca 4,4 % till ca 4,77 %. CityMail är verksamt endast på marknaden för s.k. industriell post. SDR Gruppen AB och övriga postoperatörer har tillsammans mindre än en halv procent av den totala brevvolymer, medan Posten fortfarande har nästan 95 %.

På delmarknaden för sändningar har Posten en huvudsaklig konkurrent, CityMail. Även om Posten och CityMail konkurrerar om sändningar från hela landet är konkurrensen i utdelningsledet geografiskt begränsad till Stockholmsområdet, Göteborg och Malmö samt numera även Gotland där CityMail anlitar entreprenörer. Detta innebär att runt 30 % av landets mottagare, hushåll och företag, omfattas. I övriga delar av landet är Posten i princip den enda aktören. PTS bedömer att CityMail under 1998 kan ha haft ca 29 % av marknaden för industriell post i storstadsområdena. Överfört till hela marknaden för sändningar skulle CityMails andel för 1999 vara ca 9 %.

Delmarknaden för enstaka försändelser kan lämpligen delas in i riksbrev och lokalbrev. Posten är den enda aktören på marknaden som erbjuder rikstäckande postservice. Enligt uppgift från Posten är ca 85 % av all post riksbrev. I denna mängd ingår också sändningar. Brev som lämnas in för att delas ut på samma ort betecknas som lokalbrev och utgör ca 15 % av all post. Nästan alla lokalbrev torde vara enstycksförsändelser och bör inte förväxlas med lokalt inlämnade sändningar även om dessa i något fall också kan utgöras av lokalbrev.

Av de i dag verksamma postföretagen är många mycket små och erbjuder endast lokal service. Dessa företag distribuerar mellan 100 och 700 brev vardera per dag. Ett tiotal lokal-

postföretag är något större med en daglig volym om 1 000 till 3 000 brev per dag och operatör. De fem till sex största lokalpostföretagen, av vilka ett par har regional täckning, distribuerar upp till 10 000 brev i genomsnitt per dag.

#### *Postservice*

Enligt avtal om särskilda åtaganden mellan staten och Posten skall Posten tillhandahålla daglig service, i normalfallet fem dagar i veckan, till alla fasta hushåll, företag och organisationer. Ett antal avlägset belägna hushåll, företrädesvis i skärgårdarna och i fjällvärlden, har inte daglig postutdelning. Dessa får i stället sin post två till fyra dagar i veckan med postväska. Enligt avtalet bör inte antalet hushåll som saknar daglig postservice öka. Vid årsskiftet 1999/2000 saknade 1 153 st hushåll en daglig postservice.

Ett mått på servicenivån är hur stor andel av de brev postade för utdelning nästa vardag som kommer fram inom ett dygn. Enligt Postens nya system för att mäta kvaliteten i sin brevbefordran är det 94,7 % av försändelserna som kommer fram enligt angivet villkor. PTS har tagit del av systemets uppbyggnad och funnit det tillförlitligt. Förändringen i förhållande till tidigare år beror snarare på det nya systemets mätmetoder än en faktiskt förändring av servicenivån. 99,8 % av försändelserna kommer fram inom tre arbetsdagar.

Enligt den information som PTS har kunnat inhämta under 1999 har inte Posten vidtagit några åtgärder i övrigt beträffande brevdistributionen som har gett några generella effekter på servicenivån utan den får anses vara minst lika hög som föregående år.

#### *Kassaservice*

Enligt nu gällande avtal mellan staten och Posten skall en grundläggande kassaservice tillhandahållas fem dagar i veckan. Kassatjänsterna utförs dels vid Postens fasta kassaställen (postkontor, Post i butik etc.), dels av lantbrevbärarna. Dessutom får ett antal hushåll runt om i landet sin kassaservice via postväska. Vid årsskiftet 1999/2000 hade 1 153 av dessa hushåll kassaservice två till fyra dagar i veckan.

Det totala antalet kassatransaktioner har minskat under de senaste 10 åren och sjunker för närvarande med över 8 % årligen. Den dominerande orsaken till detta är att hushåll och företag väljer andra, billigare och bekväma-

re former för sina transaktioner. Enligt statistik från Posten har antalet kassatransaktioner sjunkit från 190 miljoner 1989 till ner emot 100 miljoner 1999, vilket innebär en halvering de senaste tio åren. Antalet kassatransaktioner som utförs av lantbrevbärare har sjunkit med två tredjedelar under de senaste 15 åren. Antalet kassatransaktioner per avlämningsställe skiftar över landet. Genomsnittet för hela landet ligger för närvarande runt en transaktion i månaden per avlämningsställe.

För att möta den vikande efterfrågan på kassatjänster har Posten de senaste åren omstrukturerat i sitt servicenät. Under 1999 har totalt 138 strukturförändringar genomförts och 25 av dessa har inneburit indraget serviceställe. De indragna serviceställena är jämnt fördelade mellan större orter och landsbygd. På landsbygden ersätts indragna serviceställena med lantbrevbäring. Enligt PTS bedömning har de förändringar som genomförts i servicenätet under 1999 inte påverkat rikstäckningen.

För att närmare undersöka allmänhetens vānor när det gäller att utföra sina kassatjänster samt hur av Posten genomförda förändringar i servicenätet upplevs har PTS låtit göra en telefonenkät (Post- och telestyrelsen, Postens service-kassatjänst). Den genomfördes i februari 2000 och omfattade ett riksrepresentativt urval av 1 100 svenskar i åldern 16 år och uppåt.

Undersökningen visar att andelen som betalar sina räkningar över post- eller bankgiro gradvis har minskat från 85 % år 1997 till 75 % år 2000. Även antalet som betalar räkningar över disk på postkontor/Post i butik har minskat från 9 % år 1997 till 4 % år 2000. Betalning av räkningar via internet har ökat från 2 % 1998 till 16 % 2000. Internetanvändarna kommer från såväl tidigare girokunder som de som tidigare betalat över disk.

Undersökningen har även omfattat frågor om det närmaste postkontoret/servicestället under det senaste året i något avseende har förändrat formen för hur kassatjänsterna tillhandahålls och om förändringen i sådant fall anses ha lett till en bättre eller försämrade service. En försiktig slutsats av undersökningen skulle, enligt PTS, kunna vara att de förändringar som stegvis genomförs i Postens servicenät för att begränsa effekterna av den påtagligt sjunkande efterfrågan på kassatjänster försämrar servicenivån för dem som bor i närheten av den servicepunkt som läggs ner eller flyttas. Det är

emellertid ett förhållandevis begränsat antal hushåll som drabbas och de alternativ som erbjuds innebär en acceptabel servicenivå.

### Ekonomiskt resultat

Resursåtgången inom politikområdet budgetåret 2000 är i stort oförändrad jämfört med 1999.

## 5.6.2 Analys och slutsatser

### IT

Regeringen bedömer att de åtgärder som avses att vidtas inom ramen för regeringens IT-politik och IT-infrastrukturutbyggnad kommer att medverka till att informationsteknikens möjligheter utnyttjas på ett aktivt sätt. Detta bidrar till att skapa tillväxt och sysselsättning som stärker Sveriges konkurrenskraft och att allas lika möjligheter värnas så att IT kan bli ett medel för ökad kunskap, demokrati och rättvisa. Som nämndes ovan kommer en första redovisning av resultatet av insatserna att beskrivas närmare i budgetpropositionen för 2002.

### Tele

Regeringen bedömer mot bakgrund av den tidigare redovisade utvecklingen på marknaden att genomförda lagändringar och de åtgärder som PTS vidtagit har medverkat till att öka konkurrensen på teleområdet och dess olika delmarknader under det gångna året.

Regeringen bedömer att de åtgärder som vidtagits av PTS med syfte att skapa tillgänglighet för personer med funktionshinder till post- och teletjänster i allt väsentligt medverkat till att underlätta för dessa personer att utnyttja olika post- och teletjänster.

Regeringen anser att SOS Alarm Sverige AB har fullgjort sina skyldigheter enligt avtalet och därigenom upprätthållit en effektiv SOS-tjänst.

PTS har redovisat mervärdet av det arbete som utfördes av teleoperatörerna i samarbete med PTS inför 2000-omställningen. Arbetet med omställningen har bl.a. inneburit fördjupade kund- och leverantörskontakter, ökad kunskap om befintliga system och dess funktioner, en utrensning av gamla system, en förbättrad beredskapsplanering, ett ökat samarbete inom telefunktionen och ett ökat samarbete med PTS som beredskapsmyndighet.

### Post

Regeringens bedömning att staten även fortsättningsvis skall garantera en grundläggande kassaservice innebär att Betalserviceutredningens förslag rörande ändringar i postlagen inte kommer att genomföras. Betänkandet Kassaservice (SOU1998:159) kommer att beredas vidare i Finansdepartementet i de avseenden förslag föreligger om ändringar i bankrörelselagen.

Varje postoperatör med tillstånd har vid flera tillfällen under året varit föremål för tillsyn i någon form. PTS har på så sätt erhållit underlag för en bedömning av huruvida verksamheten bedrivs i enlighet med postlagens bestämmelser.

Mot bakgrund av under året gjorda insatser och de effekter som resultaten av dessa insatser har fått får en väl fungerande post- och kassaservice bedömas finnas tillgänglig för alla enligt de mål som anges i postlagen. Vidare får ett bättre samutnyttjande av den postala infrastrukturen anses ha uppnåtts genom PTS insatser under året.

## 5.7 Revisionens iakttagelser

Riksrevisionsverket har inte haft några invändningar i revisionsberättelsen för år 1999 avseende myndigheten inom verksamhetsområdet.

## 5.8 Förslag till lag om kreditering på skattekonto av stöd till kommuner för anläggande av lokala telenät

---

**Regeringens förslag:** Stöd till en kommun för investeringar i lokala allmänt tillgängliga telenät med hög överföringskapacitet som har beviljats av länsstyrelse eller regionalt självstyrelseorgan skall tillgodoföras kommuner genom kreditering på skattekonto. Kreditering skall avse stödberättigande åtgärder som utförts under perioden från och med 1 juli 2000 till och med 31 december 2004. Regeringen skall få meddela närmare föreskrifter om stödet.

---

**Ärendet och dess beredning:** Regeringen gav i januari 2000 en särskild utredare i uppdrag att utarbeta ett förslag till ett nationellt infrastrukturprogram för bredbandskommunikation. En preliminär bedömning av förbindelser som inte väntas komma till stånd på kommersiella grunder redovisades i april 2000. Den slutliga redovisningen av uppdraget skall ske senast den 30 oktober 2000. I regeringens proposition Ett informationssamhälle för alla (1999/2000:86) aviserade regeringen sin avsikt att utforma ett statligt stöd till kommuner som skulle stimulera uppbyggnad av lokala nät och accessnät. Ovan nämnda utredning fick i uppdrag att utforma ett sådant förslag och utredningen har i delbetänkandet Kommunstöd till lokal IT-infrastruktur (SOU 2000:68) föreslagit en lag som tekniskt möjliggör ett sådant statligt stöd genom kreditering på kommunernas skattekonto. I regeringens ovan nämnda proposition aviserade regeringen även ett annat förslag som gäller stimulans till utbyggnad av IT-infrastruktur, nämligen skattelättnad för abonnenters bredbandsanslutning. De båda stöden avses tillsammans rymmas inom en ram på 3,2 miljarder kronor och belasta statsbudgetens inkomstsida.

Förslaget om kommunstöd till lokal IT-infrastruktur har remitterats till flera remissinstanser, bl.a. kommuner, länsstyrelser, regionala självstyrelseorgan, myndigheter och operatörer på marknaden.

Metoden att ge stöd genom kreditering på skattekonto bör regleras genom lag. Lagförslaget är av så enkel beskaffenhet att lagrådets hörande skulle sakna betydelse. Något yttrande från lagrådet har därför inte inhämtats.

Enligt förslaget bemyndigas regeringen att utfärda en förordning vari närmare bestämmelser om stödet skall finnas.

**Bredbandsutredningens förslag:** Utredningens förslag överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag. Utredningen föreslog även att den ekonomiska ramen för detta stöd skulle anges i en särskild paragraf (§ 2) i lagen.

**Remissinstanserna:** Flertalet remissinstanser är positiva till eller har i huvudsak inget att erinra mot utredningens lagförslag om kommunstöd till IT-infrastruktur däribland *IT-kommissionen*, *NUTEK*, *Kammarrätten i Stockholm*, *länsstyrelserna i Jönköpings, Gotlands, Västra Götaland, Gävleborg och Väster-*

*bottens län* samt *Sorsele* och *Sandvikens kommuner*. Många, t.ex. *Svenska kommunförbundet* och *Landstingsförbundet* anser dock att staten borde finansiera en större del av utbyggnaden. Kommunförbundet anser även att stödet bör gälla under längre tid, förslagsvis fem år. *Länsstyrelsen i Norrbotten* anser att finansieringsformen är bra eftersom den inte kolliderar med statsbudgetens utgiftstak men påpekar i likhet med t.ex. *Länsstyrelsen i Jämtlands län* att länsstyrelserna kommer att behöva resurser för att fullfölja den nya uppgiften. *Riksrevisionsverket* anser att utredningens förslag ytterligare minskar överblicken över vad som finansieras över statsbudgeten och betonar vikten av att statsmakterna försäkras om att kompetens och resurser finns på länsstyrelserna. *Industriförbundet* anser att det föreslagna stödet är av ett strategiskt nationellt intresse och påpekar att en lösning utanför skattesystemet förmodligen skulle fördröja projektet på ett olämpligt sätt. *Statskontoret* förutsätter att den statliga intäktsminskningen särredovisas i budgetpropositionen. *Landstinget i Gävleborg* vill ha klarlagt om den föreslagna skattereduktionen minskar kommuners och landstings skatteintäkter och skatteunderlag. *Ekonomistyrningsverket* anser att den föreslagna krediteringen av kommuners skattekonton strider mot intentionerna i lagen (1996:1059) om statsbudgeten, i synnerhet om redovisningen sker genom s.k. nettoredovisning. *Landskrona kommun* påpekar att stödet till kommunerna gäller nya projekt, vilket missgynnar framsynta kommuner. *Sandvikens kommun* önskar regler som möjliggör att kommunen får räkna in redan tidigare gjorda investeringar. *Riksskatteverket* avstyrker förslaget dels utifrån den principiella utgångspunkten att skattesystemet avses hantera debitering och kreditering av skatter och in- och utbetalningar av dessa men är inte avsett att vara ett allmänt bankkonto för olika typer av in- och utbetalningar, dels av det praktiska skälet att den föreslagna krediteringen av skattekontot skulle kräva att de ifrågakvarande beloppen utbetalas särskilt av skattemyndigheten efter ansökan från kommunen. *Telenordia* avstyrker förslaget eftersom utredningen alltför lite behandlar hur bredbandsmarknaden skall regleras och inte heller vad ett nationellt täckande bredbandsnät är tänkt att användas till. *Länsstyrelsen i Västra Götaland* betonar vikten av att inga oklarheter uppstår vad som avses med "ätgärder som utförts" och

vad som gäller om upphandlingen inletts före den 1 juli 2000. *Svea Hovrätt* ifrågasätter behovet av en särskild paragraf som anger att avsikten är att de två stödformerna, kommunstödet samt skattelättnad för abonnenters bredbandsanslutning, inte skall överstiga 3,2 miljarder kronor. Hovrätten menar att en sådan avsiktsförklaring inte är nödvändig.

**Skälen för regeringens förslag:** Regeringen har i sin proposition Ett informationssamhälle för alla (prop. 1999/2000:86) redovisat sin uppfattning att staten har ett övergripande ansvar för att IT-infrastruktur med hög överföringskapacitet finns tillgänglig i hela landet. Konkurrens, låga priser och en snabb utveckling främjas av att ett stort antal operatörer och IT-företag har möjlighet att nyttja näten. Konkurrensneutralitet och mångfald på näten skall främjas genom statliga insatser och regler. Regeringens uppfattning är därför att kommuner skall få möjlighet att ansöka om stöd för att ordna abonnentanslutning med hög överföringskapacitet framför allt i glest bebyggda områden. Regeringen har för avsikt att meddela en förordning med närmare bestämmelser om utformningen av ett sådant stöd.

I lagförslaget regleras tekniken för hur stödet skall tillgodoföras kommunerna. Enligt förslaget skall stödet tillgodoföras kommunerna i form av en kreditering på deras skattekonto. Av 3 kap. 5 § skattebetalningslagen jämfört med 1 kap. 1 § samma lag och de lagar som där anges följer nämligen att kommunerna har skattekonton. Regler om vilken skattemyndighet som skall fatta beslut finns i 2 kap. skattebetalningslagen.

Regeringen anser att den valda finansieringsformen motiveras av sambandet mellan förslaget om kommunstöd och det förslag till skattereduktion för abonnenters bredbandsanslutning som regeringen har aviserat skall komma. Ett av kommunstödet syften är nämligen att möjliggöra för en större grupp abonnenter att dra nytta av det föreslagna skatteavdraget för bredbandsanslutning. I regeringens proposition (1999/2000:86) föreslogs att de båda stödformerna skulle rymmas inom samma ram, 3,2 miljarder kronor, och att även kommunstödet skulle finansieras på statsbudgetens inkomstsida, dvs. i detta fall genom minskad skatt för kommunerna. Metoden med kreditering av skattekonto har tidigare även använts i fråga om anställningsstöd, lag (1999:591) om kreditering av anställningsstöd

på skattekonto (prop. 1998/1999:100). Regeringen anser att metoden är lämplig att använda även i detta sammanhang.

Stödbeloppen skall redovisas öppet, vilket innebär att s.k. nettoredovisning undviks. *Riksskatteverket* har påpekat att det inte varit möjligt att låta anställningsstödet till kommunerna ingå i den avräkning som regleras av skattebetalningslagen, vilket inte heller skulle gälla det föreslagna kommunstödet till IT-infrastruktur. Det är tekniskt möjligt att kreditera kommunernas skattekonto på det sätt som redan görs i fråga om anställningsstödet, även om det innebär visst administrativt merarbete. Med tanke på den strategiska betydelse som stödet kan tänkas ha för investeringar i de glesare delarna av landet, är det väsentligt att stödet genomförs så snabbt som möjligt för att undvika en lång mellanperiod med risk för att investeringar skjuts på framtiden i väntan på ett eventuellt stöd.

Den föreslagna finansieringsformen kommer inte att minska kommunernas och landstingens skatteintäkter och skatteunderlag. En kreditering av skattekonton på det sätt som här föreslås, svarar staten för.

Utredningen föreslog att statens bidragsdel i kommunstödet till IT-infrastruktur skall vara en tredjedel. Många remissinstanser, inte minst kommuner och Svenska kommunförbundet, har framhållit att storleken på statens bidragsdel borde vara högre än vad som föreslagits av utredningen. Mot bakgrund av detta kommer regeringen att närmare se över principerna för fördelning av stödet till vissa av de glesbygdskommuner som får en förhållandevis mycket hög kostnad.

Beträffanden tiden för stödet bedömer regeringen att fyra år är en tillräcklig tid för att möjliggöra planering och genomförande med tanke på hur snabbt marknaden utvecklas inom detta område.

Utredningen föreslog vidare att den ekonomiska ramen på 3,2 miljarder kronor skall anges i en särskild paragraf. Regeringen anser dock inte att det finns något behov av en sådan avsiktsförklaring i lagtexten. Detta kan hanteras på annat sätt.

Som förutsättningar för kreditering gäller dock att stödet avser investeringar i utbyggnad av ett lokalt allmänt tillgängligt telenät som möjliggör hög överföringskapacitet och som beslutats av länsstyrelse eller regionalt självstyrelseorgan och som avser stödberättigande åtgärder

som utförts under en viss angiven tid. Kravet på hög överföringskapacitet innebär ett prestationskrav men någon särskild teknik pekas dock inte ut för att uppnå prestationskravet. På detta sätt bibehålls statens teknikneutralitet.

Termen allmänt tillgängligt telenät är hämtad från telelagen (1993:597) där termen i sig är inte definierad. Allmänt anses dock att ett nät är allmänt tillgängligt om det står till allmänhetens förfogande. Ett kännetecken för att nätet skall anses allmänt tillgängligt är vidare att det står öppet för en vid krets av användare att ansluta sig till nätet. Termen lokala nät används för att skilja ut den del av nätet som är närmast abonnenterna och som med hänsyn till nätets uppbyggnad kan sägas utgöra en nivå i näthierarkin i förhållande till stomnät och ortssammanbindande nät. Det lokala nätet omfattar också det som allmänt betecknas som accessnät. Med hög överföringskapacitet menas att det nya nätet skall kunna överföra multimediatjänster med god kvalitet.

Regeringen har för avsikt att låta länsstyrelsen eller det regionala självstyrelseorganet i det län där kommunen är belägen fatta beslut om stöd och därefter lämna uppgift om stödet storlek till skattemyndigheten för att beloppet skall kunna krediteras. Enligt regeringens uppfattning har länsstyrelserna respektive de regionala självstyrelseorganen den kunskap om kommunernas förhållanden som krävs för att göra en god bedömning av behoven av IT-infrastruktur på den lokala marknaden.

Lagen föreslås träda i kraft den 1 januari 2001. Kreditering får endast avse stödberättigande åtgärder som har utförts under perioden från och med den 1 juli 2000 till och med den 31 december 2004. Regeringen vill därmed förhindra att viktigt investeringsarbete skjuts på framtiden. Att låta stödet gälla även investeringar som utförts före den 1 juli 2000 är inte möjligt och inte heller nödvändigt för att undvika att missgynna framsynta kommuner. Närmare bestämmelser om bl.a. ansökningsförfarandet och vad som avses med stödberättigande åtgärder kommer att meddelas av regeringen i en särskild förordning.

## 5.9 Budgetförslag

### 5.9.1 37:1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter

**Tabell 5.2 Anslagsutveckling**

Tusental kronor

1999	Utfall	161 714	Anslags- sparande	34 749
2000	Anslag	11 206	Utgifts- prognos	12 500
<b>2001</b>	<b>Förslag</b>	<b>11 365</b>		
2002	Beräknat	11 600 <sup>1</sup>		
2003	Beräknat	11 853 <sup>2</sup>		

<sup>1</sup> Motsvarar 11 365 tkr i 2001 års prisnivå.

<sup>2</sup> Motsvarar 11 365 tkr i 2001 års prisnivå.

Post- och telestyrelsen är fr.o.m. budgetåret 2000 till största delen avgiftsfinansierad, dvs myndigheten förfogar själv över de avgifter som den tar ut av operatörer inom dess olika verksamhetsområden.

Den del av anslaget som disponeras av Post- och telestyrelsen (PTS) används till att finansiera förvaltningskostnader för upphandling av samhällsättaganden och totalförsvaret. De samhällsättaganden som upphandlas (handikapp och totalförsvaret till viss del) finansieras med medel från statsbudgeten.

PTS får vidare disponera del av anslaget för att täcka utgifter i samband med den marknadskontroll av radio- och teleterminalutrustning som PTS bedriver samt för att täcka för upplupna kostnader och befarade kundförluster vilka härrör från den anslagsfinansierade verksamheten fram t.o.m. 1999.

Regeringen disponerar medel för åtgärder i form av projekt och stöd till utbyggnad av IT-infrastruktur med syfte att understödja utvecklingen inom delar av IT-området.

#### Budget för avgiftsbelagd verksamhet

**Tabell 5.3 Offentligrättslig verksamhet**

Tusental kronor

Offentlig- rättslig verksamhet	Intäkter till inkomsttitel (Som inte får disponeras)	Intäkter som får disponeras	Kostnader	Resultat (intäkt - kostnad)
Utfall 1999	111 800		157 300	-45 000
Prognos 2000		167 500	164 000	3 500
Budget 2001		178 500	181 500	-3 000

Post- och telestyrelsen får fr.o.m. budgetåret 2000 disponera de avgifter som myndigheten tar ut av operatörer inom sitt verksamhetsområde. Regeringen bedömer att myndigheten kommer att uppfylla målet om långsiktig kostnadstäckning.

#### Revisionens iakttagelser

Riksrevisionsverket har inte haft några invändningar i revisionsberättelsen för år 1999 avseende myndigheten inom verksamhetsområdet.

#### Regeringens överväganden

Regeringen bedömer att Post- och telestyrelsen på ett förtjänstfullt sätt bidragit till samtliga mål inom tele-, radio-, utrustnings- och postområdet.

Myndighetens anslag om drygt 11 miljoner kronor skall även fortsättningsvis användas till de ändamål som angivits ovan.

**Tabell 5.4 Beräkning av anslaget för 2001**

Tusentals kronor

Anslag 2000	11 206
Pris- och löneomräkning	159
<b>Förslag 2001</b>	<b>11 365</b>

### 5.9.2 37:2 Upphandling av samhälls- ättaganden

**Tabell 5.5 Anslagsutveckling**

Tusental kronor

1999	Utfall	168 035 <sup>1</sup>	Anslags- sparande	54 677
2000	Anslag	153 484 <sup>1</sup>	Utgifts- prognos	170 400
<b>2001</b>	<b>Förslag</b>	<b>153 484</b>		
2002	Beräknat	153 484		
2003	Beräknat	153 484		

<sup>1</sup> Varav -4 000 tkr på tilläggsbudget i samband med den ekonomiska vårpropositionen 2000.

Anslaget används till att trygga funktionshinderades behov av effektiva telekommunikationer och posttjänster genom upphandling. En jämförelse mellan budget och utgiftsprognos för år 2000 visar på en utgående balans 2000 uppgående till drygt 37 miljoner kronor. Handikappåtgärderna är relaterade till volym, dvs.

antalet funktionshindrade som är i behov av tjänsten. Detta innebär svårigheter att i förhand skatta utfallet.

Anslaget har fr.o.m. budgetåret 2000 minskats med 4 miljoner kr årligen. Dessa medel föreslås av regeringen användas till att finansie-

ra en mycket angelägen höjning av anslaget 37:4 *Ersättning till SOS Alarm Sverige AB för alarmeringstjänst enligt avtal* för att SOS Alarm Sverige AB skall kunna upprätthålla en säker alarmeringsfunktion i enlighet med avtalet.

## Bemyndiganden om ekonomiska förpliktelser

**Tabell 5.6 Bemyndiganden om ekonomiska förpliktelser**

Tusental kronor

	1999 utfall	2000 prognos	2001 beräknat	2002 beräknat	2003 – beräknat
Utestående förpliktelser vid årets början	230 000	147 414	191 149	266 149	
Nya förpliktelser	84 590	190 900	233 000		
Infriade förpliktelser*	-167 532	-147 165	-158 000	-159 000	-107 149
Utestående förpliktelser vid årets slut	147 414	191 149	266 149		
<b>Erhållen/föreslagen bemyndiganderam</b>	<b>200 000</b>	<b>250 000</b>	<b>290 000</b>		

\* Utgiftsutfall till följd av ingångna förpliktelser.

**Regeringens förslag:** Regeringen föreslår att riksdagen bemyndigar regeringen att under år 2001, i fråga om ramanslaget 37:2 *Upphandling av samhällsättaganden*, ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare åtaganden innebär utgifter på högst 290 miljoner kronor under åren 2002–2004.

## Revisionens iakttagelser

Riksrevisionsverket har inte haft några invändningar i revisionsberättelsen för år 1999 avseende myndigheten inom verksamhetsområdet.

## Regeringens överväganden

Post- och telestyrelsen har upphandlat ett flertal tjänster med syfte att tillgodose funktionshindrade personers behov av effektiva telekommunikationer och posttjänster. Regeringen bedömer att nuvarande inriktning av upphandlingen, inom ramen för anslaget, täcker behovet för personer med funktionshinder. Denna bedömning vilar på PTS rapporter och på den enkätundersökning som PTS utfört under år 1999 bland berörda handikapporganisationer.

## 5.9.3 37:3 Ersättning till Posten AB för rikstäckande betalnings- och kassaservice

**Tabell 5.7 Anslagsutveckling**

Tusental kronor

1999	Utfall	200 000	Anslags- sparande	0
2000	Anslag	200 000	Utgifts- prognos	200 000
<b>2001</b>	<b>Förslag</b>	<b>200 000</b>		
2002	Beräknat	200 000		
2003	Beräknat	200 000		

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. Statens ansvar för den grundläggande kassaservicen framgår av 1 a § postlagen (1993:1684) och säkerställs genom ett avtal mellan staten och Posten AB. Avtalet gäller till den 1 april 2001. Enligt avtalet åtar sig Posten AB att tillhandahålla en grundläggande kassaservice. För tillhandahållande av denna tjänst till den del alternativ saknas och där det inte är kommersiellt motiverat att bedriva verksamhet erhåller Posten AB en ersättning om 200 Mkr.

## Regeringens övervägande

Regeringens bedömning är att statens ansvar för en grundläggande kassaservice säkerställs genom avtalet med Posten AB. Den nuvarande ordningen med ersättning till Posten AB bör tillsvidare behållas.

### 5.9.4 37:4 Ersättning till SOS Alarm Sverige AB för alarmeringstjänst enligt avtal

**Tabell 5.8 Anslagsutveckling**

Tusental kronor

1999	Utfall	140 000	Anslags-sparande	0
2000	Anslag	144 000 <sup>1</sup>	Utgifts-prognos	144 000
<b>2001</b>	<b>Förslag</b>	<b>144 000</b>		
2002	Beräknat	144 000		
2003	Beräknat	144 000		

<sup>1</sup> Varav 4 000 tkr på tilläggsbudget i samband med den ekonomiska vårpropositionen 2000.

Regeringen har med stöd av riksdagens be- myndigande (prop. 1993/94:150, bet 1993/94:TU38, rskr.1993/94:437) i juni 1994 tecknat ett alarmeringsavtal med SOS Alarm Sverige AB i syfte att säkerställa en effektiv SOS-tjänst och tillgodose behovet av alarmeringstjänster för den statliga räddningstjänsten. I alarmeringsavtalet från 1993 lades ersättningen från staten till bolaget fast för åren 1995 och 1996. Därefter fastställs avgiftens storlek årligen i samband med att riksdagen beslutar om statsbudgeten.

## Regeringens övervägande

Regeringen anser att SOS Alarm Sverige AB har fullgjort sina skyldigheter enligt avtalet. Företaget har dock framfört att nuvarande ersättning inte fullt ut täcker kostnaderna för verksamheten som är personalintensiv till sin karaktär. Regeringen föreslår därför för budgetåret 2001 en ersättning om 144 miljoner kronor.

## 5.9.5 37:5 Informationsteknik: Telekommunikation m.m.

**Tabell 5.9 Anslagsutveckling**

Tusental kronor

1999	Utfall	39 328	Anslags-sparande	31 720
2000	Anslag	50 000	Utgifts-prognos	61 720
<b>2001</b>	<b>Förslag</b>	<b>50 000</b>		
2002	Beräknat	25 000		
2003	Beräknat	25 000		

Anslaget används till att finansiera IT-kommissionens verksamhet och ytterligare åtgärder i form av utredningar, projektbidrag och viss IT-infrastruktur som bidrar till att förverkliga regeringens IT-politik. Anslaget höjdes under 1999 med 25 miljoner kronor under tre år.

Anslagssparandet vid utgången av 1999 uppgick till drygt 31 miljoner kronor, medel som tillsammans med innevarande års anslag gör det möjligt för regeringen att med början under innevarande år bedriva ett antal angelägna projekt inom ramen för regeringens IT-politik.

## Regeringens övervägande

IT-kommissionen har fortsatt sin uppgift att analysera hur samhället påverkas av informationstekniken. Kommissionen har bl.a. arbetat med, att inom ett antal arbetsgrupper s.k. observatorier, lägga tonvikt vid särskilt intressanta frågor för att närmare studera områden som inte är tillräckligt belysta. (Det IT-rättsliga observatoriet, Tillväxtobservatoriet, Observatoriet för IT-infrastrukturfrågor).

2000-delegationens uppgift var bl.a. att verka som samordnare i informationsfrågor under 1999 med information till allmänheten om 2000-omställningen och bistod regeringen med det omställningsarbete som genomfördes inom ramen för statens ansvar. Delegationen har löpande till regeringen redovisat anpassningsläget i viktiga samhällssektorer. Delegationen avslutade sitt uppdrag den 30 april 2000.

Regeringen bedömer att de utredningar och projekt som genomförts under året bidragit till att förverkliga regeringens IT-politik.



Anslaget om 50 miljoner kronor bör även fortsättningsvis användas till de ändamål som

angivits ovan.



## 6 Politikområde Miljöpolitik under utgiftsområde 20 Allmän miljö- och naturvård

### 6.1 Budgetförslag

#### 6.1.1 34:1 Bidrag till Sveriges Meteorologiska och Hydrologiska Institut

**Tabell 6.1 Anslagsutveckling**

Tusental kronor

År	Slagslag	Belopp	Övrigt	Totalt
1999	Utfall	205 307	Anslags-sparande	11 180
2000	Anslag	200 212	Utgifts-prognos	205 792
<b>2001</b>	<b>Förslag</b>	<b>203 077</b>		
2002	Beräknat	207 113		<sup>1</sup>
2003	Beräknat	211 523		<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Motsvarar 203 077 tkr i 2001 års prisnivå.

<sup>2</sup> Motsvarar 203 077 tkr i 2001 års prisnivå.

Anslaget disponeras av Sveriges Meteorologiska och Hydrologiska Institut (SMHI) för uppgifter som är nödvändiga för att tillgodose samhällets behov av prognoser, varningar och beredskap samt utveckla den kompetens SMHI bygger upp i denna verksamhet. Anslaget används också för att betala Sveriges medlemsavgifter i de internationella organisationerna EUMETSAT, ECMWF, WMO och IOC.

#### Budget för avgiftsfinansierad verksamhet

SMHI:s uppdragsverksamhet och affärsverksamhet finansieras med avgifter. Uppdragsverksamheten sker inom ramen för SMHI:s myndighetsansvar men bekostas med full

kostnadstäckning av andra myndigheter. Affärsverksamheten bedrivs på kommersiella villkor på en helt eller delvis konkurrensutsatt marknad.

**Tabell 6.2 Uppdragsverksamhet**

Tusental kronor

Uppdragsverksamhet	Intäkter	Kostnader	Resultat (Intäkt - kostnad)
Utfall 1999	11 700	11 700	0
Prognos 2000	12 400	12 400	0
Budget 2001	13 000	13 000	0

SMHI utför uppdrag åt olika myndigheter till självkostnadspris. Bl.a. utför institutet tillsyn av vattenregleringar, uppdrag åt Räddningsverket och vissa miljöövervakningsuppdrag. SMHI ställer också data till förfogande för icke kommersiell forskning till uttagskostnad.

**Tabell 6.3 Affärsverksamhet**

Tusental kronor

Uppdragsverksamhet	Intäkter	Kostnader	Resultat (Intäkt - kostnad)
Utfall 1999	175 600	177 600	-2 000
(varav tjänsteexport)	(26 800)	(32 200)	(-5 400)
Prognos 2000	173 000	172 000	1 000
(varav tjänsteexport)	(18 000)	(18 000)	(0)
Budget 2001	180 000	178 000	2 000
(varav tjänsteexport)	(18 000)	(18 000)	(0)

Affärsverksamheten år 1999 visar en fortsatt ökning av omsättningen men ett sämre rörelseresultat än föregående år. Från och med år 1998 bidrar inte längre affärsverksamheten direkt till SMHI:s infrastruktur, dvs. till datainsamling, förädling, slutproduktion och distribution. Istället skall en avgift om 8 % av affärsverksamhetens omsättning inlevereras till staten. Syftet med denna förändring är bl.a. att ge infrastrukturen en säkrare finansiering. Den inbetalade avgiften uppgick år 1999 till 15,4 miljoner kronor.

### Revisionens iakttagelser

Riksrevisionsverket (RRV) har gjort invändningar med anledning av en etableringen år 1999 av ett kontor i Finland. SMHI borde enligt RRV i enlighet med verksförordningen ha gett styrelsen tillfälle att yttra sig innan ärendet avgjordes och SMHI borde ha informerat regeringen. SMHI har heller inte fullgjort underättelseskyligheten gentemot chefen för Utrikesdepartementet. SMHI har i april i år underrättat regeringen om etableringen.

### Regeringens övervägande

SMHI har under 1990-talet genomgått en omfattande rationalisering. Antalet anställda har minskat från drygt 800 personer år 1990 till 587 personer år 1999. Antalet bemannade väderobservationsstationer har sjunkit från ca 145 till 20. Enligt en förstudie som SMHI utfört skulle en nerdragning därutöver av de bemannade stationerna leda till att kvaliteten i infrastrukturen allvarligt försämras, vilket medför sämre kvalitet i varningar, beredskap och prognoser.

SMHI:s infrastruktur är av mycket stort värde för många intressenter och är ibland en nödvändig förutsättning för deras verksamhet. Några myndigheter har därför genom avtal förbundit sig att bidra till finansieringen av SMHI:s infrastruktur. De viktigaste bidragsgivarna är Försvarmakten (11,4 miljoner kronor), Luftfartsverket (8,4 miljoner kronor) och Naturvårdsverket (2,7 miljoner kronor). SMHI

hade vid årsskiftet 1999/2000 samarbetsavtal med Luftfartsverket, Sjöfartsverket, Vägverket, Försvarmakten, Naturvårdsverket, Räddningsverket, Sveriges geologiska undersökning, Statens strålskyddsinstitut och Fiskeriverket. De olika sektorernas bidrag till SMHI bör ses över i takt med att nya avtal tecknas eller nuvarande avtal revideras, för att säkerställa erforderlig kvalitet i SMHI:s infrastruktur samt deltagande i internationella organisationer inom området.

Regeringen konstaterar att den verksamhet som SMHI bedriver som rör varningar till skydd för liv och egendom inte har bedrivits tillfredställande för år 1999. SMHI har fått regeringens uppdrag att genomföra en fördjupad prövning och skall till den 1 oktober 2000 redovisa förslag till lämpliga mått för träffsäkerheten när det gäller varningar och prognoser. I övrigt har SMHI bedrivit sin verksamhet enligt regeringens intentioner. Regeringen anser att de åtgärder som SMHI vidtagit för att i berörda delar förbättra resultatet är tillräckliga.

Avgifterna till de internationella organisationerna EUMETSAT, WMO och ECMWF var år 1999 63,9 miljoner kronor. År 2000 ökar de till 73,8 miljoner kronor och till 79,5 miljoner kronor år 2001 för att plana ut på 69 miljoner kronor år 2002. Enligt SMHI:s beräkningar för år 2000 kommer hela det ingående anslagssparandet 7,5 miljoner kronor att förbrukas under innevarande år till avgifter för internationella organisationer.

Regeringen kommer att följa kostnadsutvecklingen för Sveriges deltagande i de internationella organisationerna och hur dessa kostnader påverkar SMHI:s övriga verksamhet. Regeringen beräknar anslaget för år 2001 till 203 077 000 kronor. Anslaget beräknas till 207 113 000 kronor år 2002 och till 211 523 000 kronor år 2002. Anslaget för år 2001 har beräknats enligt följande:

**Tabell 6.4 Beräkning av anslag**

<i>Tusental kronor</i>	
Anslag 2000	200 212
Pris- och löneomräkning	2 865
Förslag 2001	203 077

Bilaga 1

# Nya anslagsbenämningar



## Nya anslagsbenämningar

Av tabellen nedan framgår benämningen på anslagen åren 2000 och 2001. Syftet med tabellen är att underlätta övergången till de nya benämningarna som följer av att politikområdena införts.

**Tabell 1 Anslagsbenämningar 2000 och 2001**

Benämning 2000	Benämning 2001	Anslagets namn
E4	34:1	Bidrag till Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut m.m.
A1	36:1	Vägverket: Administration
A2	36:2	Väghållning och statsbidrag
A3	36:3	Banverket: Administration
A4	36:4	Banverket: Banhållning och sektorsupp- gifter
A5	36:5	Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk
B1	36:6	Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m.
B2	36:7	Ersättning till viss kanaltrafik m.m.
B3	36:8	Bidrag till sjöfarten
B4	36:9	Driftbidrag till kommunala flygplatser
D1	36:10	Ersättning till Statens järnvägar i sam- band med utdelning från AB Swedcarrier
D2	36:11	Rikstrafiken: Administration
D3	36:12	Rikstrafiken: Trafikupphandling
D4	36:13	Viss internationell verksamhet
E1	36:14	Statens väg- och transportforskningsins- titut
E3	36:15	Statens institut för kommunikationsana- lys (SIKA)
C1	37:1	Post- och telestyrelsen
C2	37:2	Upphandling av samhällsåtaganden
C3	37:3	Ersättning till Posten AB för rikstäckande betalnings- och kassaservice
C4	37:4	Ersättning till SOS Alarm Sverige AB för alarmeringstjänst enligt avtal
C5	37:5	Informationsteknik: Telekommunikation m.m.