

Kommunikationer

22



Förslag till statsbudget för 2002

Kommunikationer

Innehållsförteckning

1	Förslag till riksdagsbeslut.....	11
2	Lagförslag.....	15
2.1	Förslag till lag om ändring i lagen (2000:1335) om kreditering på skattekonto av stöd till kommuner för anläggande av lokala telenät.	15
3	Kommunikationer.....	17
3.1	Omfattning.....	17
3.2	Utgiftsutvecklingen.....	17
3.3	Skatteavvikelser.....	18
4	Transportpolitik.....	21
4.1	Omfattning.....	21
4.2	Utgiftsutvecklingen.....	21
4.3	Mål och resultat.....	22
4.4	Politikens inriktning.....	24
4.5	Invärdering av äldre garantier.....	27
5	Vägar.....	29
5.1	Omfattning.....	29
5.2	Utgiftsutveckling.....	29
5.3	Mål och resultat.....	30
5.4	Insatser.....	39
5.5	Analys och slutsatser.....	42
5.6	Revisionens iakttagelser.....	43
5.7	Budgetförslag.....	43
5.7.1	36:1 Vägverket: Administration.....	43
5.7.2	36:2 Väghållning och statsbidrag.....	44
6	Järnvägar.....	51
6.1	Omfattning.....	51
6.2	Utgiftsutveckling.....	53
6.3	Mål och resultat.....	54
6.4	Insatser.....	62
6.5	Analys och slutsatser.....	63
6.6	Revisionens iakttagelser.....	64
6.7	Budgetförslag.....	65

6.7.1	36:3 Banverket: Administration.....	65
6.7.2	36:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter.....	66
6.8	Statens järnvägar	72
6.8.1	Omfattning.....	72
6.8.2	Beslut om ändrad verksamhetsform	72
6.8.3	Mål och resultat.....	72
6.8.4	Finansiella befogenheter.....	73
6.8.5	36:5 Ersättning till Statens järnvägar för kostnader i samband med utdelning från AB Swedcarrier, m.m. *	74
6.9	Transeuropeiska Nätverk (TEN).....	74
6.9.1	36:6 Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	75
7	Sjöfart.....	77
7.1	Omfattning.....	77
7.2	Utgiftsutveckling	77
7.3	Mål och resultat.....	78
7.4	Insatser	81
7.5	Revisionens iakttagelser.....	83
7.6	Budgetförslag	83
7.6.1	36:7 Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m.....	83
7.6.2	36:8 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.....	84
7.6.3	36:9 Bidrag till sjöfarten	84
7.6.4	36:10 Rederinämnden: Administration	85
7.6.5	Investeringsplan för Sjöfartsverket.....	85
7.6.6	Handelsflottans kultur- och fritidsråd	86
7.6.7	Övriga ekonomiska frågor.....	86
8	Luftfart.....	89
8.1	Omfattning.....	89
8.2	Utgiftsutveckling	89
8.3	Mål och resultat.....	90
8.4	Insatser	93
8.5	Revisionens iakttagelser.....	93
8.6	Budgetförslag	93
8.6.1	36:11 Driftbidrag till kommunala flygplatser.....	93
8.6.2	Luftfartsverkets investeringsplan.....	94
9	Interregional kollektiv persontrafik.....	97
9.1	Omfattning.....	97
9.2	Utgiftsutveckling	97
9.3	Mål och resultat.....	98
9.4	Insatser	98
9.5	Revisionens iakttagelser.....	100
9.6	Budgetförslag	101
9.6.1	36:12 Rikstrafiken: Administration	101
9.6.2	36:13 Rikstrafiken: Trafikupphandling.....	101
10	Forskning och analys.....	103
10.1	Omfattning.....	103
10.2	Utgiftsutveckling	103
10.3	Mål och resultat.....	104

10.4	Analys och slutsatser.....	105
10.5	Revisionens iakttagelser	105
10.6	Budgetförslag.....	106
10.6.1	36:14 Viss internationell verksamhet	106
10.6.2	36:15 Statens väg- och transportforskningsinstitut	106
10.6.3	36:16 Statens institut för kommunikationsanalys	106
10.6.4	Statens haverikommission	107
11	Länsstyrelsernas roll och verksamhet inom transportpolitiken	109
11.1	Länsstyrelsernas huvuduppgifter.....	109
11.2	Resultatbedömning	109
12	Politikområde IT, tele och post.....	111
12.1	Omfattning.....	111
12.2	Utgiftsutvecklingen.....	111
12.3	Mål för 2002.....	112
12.4	Politikens inriktning	112
12.5	Insatser	114
12.6	Resultatbedömning	120
12.6.1	Resultat	120
12.6.2	Analys och slutsatser.....	131
12.7	Revisionens iakttagelser	133
12.8	Förslag till lag om ändring i lagen (2000:1335) om kreditering på skattekonto av stöd till kommuner för anläggande lokala telenät ...	134
12.9	Budgetförslag.....	135
12.9.1	37:1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter	135
12.9.2	37:2 Upphandling av samhällsättaganden	136
12.9.3	37:3 Ersättning till Posten AB (publ) för grundläggande kassaservice	137
12.9.4	37:4 Ersättning till SOS Alarm Sverige AB för alarmeringstjänst enligt avtal.....	138
12.9.5	37:5 Informationsteknik: Telekommunikation m.m.	139

Tabellförteckning

Anslagsbelopp	13
3.1 Utgiftsutvecklingen inom utgiftsområdet	17
3.2 Härledning av nivån 2002–2004.....	18
3.3 Skatteavvikelser åren 2001 och 2002	18
4.1 Utgiftsutvecklingen inom politikområdet	21
4.2 Samlad bedömning av måluppfyllelsen för transportpolitiken.....	23
5.1 Utgiftsutveckling.....	30
5.2 Anslag och utfall 1998–2000	30
5.3 Antalet dödade och allvarligt skadade i vägtrafik under 1990-talet samt 2000.....	32
5.4 Uppföljning av åtgärder i nationell väghållningsplan (exkl. storstadsöverenskommelsen)	34
5.5 Uppföljning av åtgärder i regionala planer (exkl. länsjärnvägar).....	35
5.6 Uppföljning av länsfördelning i regional plan (exkl. länsjärnvägar).....	36
5.7 Uppföljning av kostnader samt redovisning av kalkylerade samhällsnytta för objekt större än 50 miljoner kronor som öppnats för trafik under 2000	37
5.8 Uppföljning av kostnader samt redovisning av kalkylerade samhällsnytta för vägobjekt som öppnades för trafik under 1997 och då redovisades i Vägverkets årsredovisning	38
5.9 Kostnader för administration.....	38
5.10 Resultaträkning i sammandrag.....	39
5.11 Riktade trafiksäkerhetsåtgärder på det statliga vägnätet 2000.....	40
5.12 Bedömda trafiksäkerhetseffekter.....	41
5.13 Anslagsutveckling.....	43
5.14 Härledning av ramnivå 2002–2004.....	44
5.15 Anslagsutveckling.....	44
5.16 Fördelning av anslaget Vaghållning och statsbidrag på anslagsposter 2001	45
5.17 Härledning av ramnivå	45
5.18 Beräknad nettouplåning för vägar 2001–2009	47
5.19 Beräknad låneskuld för vägar åren 2000–2009	47
5.20 Anslagsbehov för räntor och återbetalning av lån för vägar 2000–2009	48
5.21 Andel av anslaget in-tecknat för räntor och amortering	48
5.22 Intäkter som Vägverket disponerar	49
5.23 Intäkter som inte Vägverket disponerar.....	49
5.24 Bemyndiganden och ekonomiska förpliktelser	50
6.1 Utgiftsutvecklingen inom verksamhetsområdet	53
6.2 Anslag och utfall 1998–2000	54
6.3 Uppföljning av åtgärder i nationell stamnätsplan 1998–2000 ¹	57
6.4 Uppföljning av åtgärder i nationell stamnätsplan 2000 ¹	57
6.5 Uppföljning av länsfördelning i regional plan	60
6.6 Efterkalkyl för objekt färdigställda 2000	60
6.7 Efterkalkyl för objekt mindre än 75 mkr färdigställda 1995.....	61
6.8 Efterkalkyler för investeringar större än 75 mkr färdigställda 1995.....	61

6.9	Anslagsutveckling	65
6.10	Härledning av ramnivån 2002–2004.....	65
6.11	Anslagsutveckling	66
6.12	Fördelning av anslaget 36:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter på anslagsposter 2001	66
6.13	Härledning av ramnivån 2002–2004.....	66
6.14	Ändamål för lån upptagna i Riksgäldskontoret.....	67
6.15	Beräknad nettoupplåning för Banverket och vissa järnvägsprojekt 2001–2009..	68
6.16	Beräknad låneskuld för Banverket och vissa järnvägsprojekt 2000–2009.....	68
6.17	Anslagsbehov för räntor och återbetalning av lån för järnvägar m.m. 2000–2009.....	69
6.18	Andel av anslaget in-tecknat för räntor och amortering.....	69
6.19	Intäkter som Banverket disponerar	69
6.20	Bemyndiganden och ekonomiska förpliktelser.....	70
6.21	Anslagsutveckling	74
6.22	Härledning av nivå 2002–2004	74
6.23	Anslagsutveckling	75
6.24	Beviljat TEN-stöd 2000	75
6.25	Projekt som ingår i MIP 2001-2006.....	75
6.26	Utanför MIP-programmet beviljat TEN-stöd 2001	75
7.1	Utgiftsutveckling inom verksamhetsområdet.....	78
7.2	Anslagsutveckling	83
7.3	Härledning av nivå 2002–2004	83
7.4	Anslagsutveckling	84
7.5	Anslagsutveckling	84
7.6	Härledning av nivå 2002–2004	85
7.7	Anslagsutveckling	85
7.8	Investeringsplan	86
8.1	Utgiftsutveckling inom verksamhetsområdet.....	89
8.2	Ekonomisk utveckling.....	92
8.3	Anslagsutveckling	93
8.4	Fördelning av kostnader för driftbidrag.....	94
8.5	Härledning av nivå 2002–2004	94
8.6	Investeringsplan	94
9.1	Utgiftsutveckling inom verksamhetsområdet.....	97
9.2	Anslagsutveckling	101
9.3	Härledning av nivå 2002–2004	101
9.4	Anslagsutveckling	101
9.5	Härledning av nivå 2002–2004	101
9.6	Bemyndigande om ekonomiska förpliktelser.....	102
10.1	Utgiftsutveckling	103
10.2	Anslagsutveckling	106
10.3	Anslagsutveckling	106
10.4	Uppdragsverksamhet	106
10.5	Härledning av nivå 2002–2004	106
10.6	Anslagsutveckling	106
10.7	Härledning av nivå 2002–2004	107
12.1	Utgiftsutvecklingen inom politikområdet	111
12.2	Anslagsutveckling	135
12.3	Offentligrättslig verksamhet	135
12.4	Härledning av nivå 2002–2004	136

12.5 Anslagsutveckling.....	136
12.6 Bemyndiganden om ekonomiska förpliktelser	136
12.7 Härledning av nivån 2002–2004.....	137
12.8 Anslagsutveckling.....	137
12.9 Härledning av nivån 2002–2004.....	138
12.10 Anslagsutveckling.....	138
12.11 Härledning av nivån 2002–2004.....	138
12.12 Anslagsutveckling.....	139
12.13 Härledning av nivån 2002–2004.....	139

Diagramförteckning

6.1 Godstransporter på järnväg	51
6.2 Persontrafik på järnväg	52
12.1 Intäkter (mkr) för fast telefoni och mobila teletjänster från slutkund 1994-2000	122
12.2 Prisutveckling (kr/min) fast telefoni – enl. Telias prislista, 1994 - 2000	123
12.3 Antal abonnemang och kontantkort för mobila teletjänster 1994-2000	124
12.4 Utveckling marknadsandelar (procent) mobiltelefoni 1994-2000	124
12.5 Genomsnittlig intäkt (kr) per GSM-kund 1995-2000	125

1 Förslag till riksdagsbeslut

Regeringen föreslår att riksdagen

1. antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2000:1335) om kreditering på skattekonto av stöd till kommuner för anläggande av lokala telenät (avsnitt 2.1),
2. godkänner att regeringen år 2002 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 250 000 000 kronor för Vägverket för byggande av broar som ersätter färjor (avsnitt 5.7),
3. bemyndigar regeringen att låta Vägverket betala de återstående amorteringarna avseende de lånefinansierade vägprojekten väg E 18/20 delen Örebro–Arboga, väg E 4 delen Stora Åby–Väderstad, väg E 22 delen Söderåkra–Hossmo samt väg E 4 trafikplats Hallunda, åren 2004 och 2005 (avsnitt 5.7),
4. godkänner att regeringen år 2002 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 2 000 000 000 kronor för genomförande av prioriterade väg- och järnvägsprojekt med start 2002 (avsnitt 4.4),
5. bemyndigar regeringen att låta Riksgäldskontoret inom ramen för Göteborgsöverenskommelsen teckna statlig borgen för de lån som Göteborgsleder AB tar upp inom en total ram om högst 4 600 000 000 kronor (avsnitt 5.7),
6. godkänner att regeringen under år 2002 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 för detta lån (avsnitt 5.7 och 6.7),
7. bemyndigar regeringen att under år 2002, i fråga om ramanslaget 36:2 *Väghållning och statsbidrag*, ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare åtaganden innebär utgifter på högst 28 500 000 000 kronor efter år 2002 (avsnitt 5.7),
8. godkänner att regeringen år 2002 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 8 200 000 000 kronor för Banverket för investeringar i eldrift- och teleanläggningar, telenätsutrustning, projekteringslager, rörelsekapital samt för statens andel av lån avseende vissa investeringar i Stockholmsområdet år 1983 mellan Statens järnvägar, Stockholms läns landsting och staten (avsnitt 6.7),
9. bemyndigar regeringen att under 2002 i fråga om ramanslaget 36:4 *Banbållning och sektorsuppgifter*, ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare åtaganden innebär utgifter på högst 6 300 000 000 kronor efter år 2002 (avsnitt 6.7.2),
10. godkänner att regeringen får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 10 400 000 000 kronor för Botniabanan AB för den första och den andra utbyggnadsetappen mellan Örnsköldsvik–Husum respektive Nyland–Örnsköldsvik samt för planeringsarbete för den återstående etappen Husum–Umeå (avsnitt 6.7.2),
11. godkänner att regeringen låter Riksgäldskontoret lösa, överta eller på annat sätt för staten kostnadseffektivt sätt hantera de lån

- som Botniabanan AB upptagit med stöd av den garanti på 1 495 000 000 kronor som Riksgäldskontoret ställt ut till bolaget (avsnitt 6.7.2),
12. återkallar tidigare bemyndigande för regeringen att låta Riksgäldskontoret utställa kapitaltäckningsgarantier till skydd för Botniabanan AB:s egna kapital och att garantera bolagets förpliktelser gentemot långgivare, rättighetsinnehavare och fordringsägare, inom en ram som exklusive mervärdesskatt uppgår till 1 495 000 000 kronor, varav 195 000 000 kronor avser finansiella kostnader (avsnitt 6.7.2),
 13. godkänner att regeringen fr.o.m. år 2002 tar ut en garantiavgift för statens garantiåtaganden till Arlandabanan Projekt AB (avsnitt 6.7.2),
 14. godkänner att regeringen får besluta om att ett infriande av kapitaltäckningsgarantierna till Arlandabanan Projekt AB får belasta Riksgäldskontorets garantireserv, som i sin tur får belasta Luftfartsverket och tilldelade medel på Banverkets anslag till lika delar (avsnitt 6.7.2),
 15. bemyndigar regeringen att ge Statens järnvägar samt de nya SJ-bolagen finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 6.8.4),
 16. godkänner att regeringen vidtar åtgärder för att den avgift som debiteras för statens garantiåtagande till Svenskt Isbrytarkonsortium fr.o.m. 2002 skall kunna vara riskavspelande (avsnitt 7.4),
 17. godkänner ekonomiska mål och investeringsplan för Sjöfartsverket för perioden 2002–2004 i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 7.6.5),
 18. bemyndigar regeringen att fastställa utdelning och skattemotsvarighet för Sjöfartsverket i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 7.6.5),
 19. bemyndigar regeringen att för 2002 ge Sjöfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 7.6.5),
 20. godkänner vad regeringen förordar om Handelsflottans kultur- och fritidsråd (avsnitt 7.6.6),
 21. godkänner vad regeringen förordar om kostnader med anledning av M/S Estonias förlisning (avsnitt 7.6.7),
 22. godkänner att regeringen fr.o.m. 2002 tar ut en garantiavgift för statens åtagande till LFV AirportCenter AB (avsnitt 8.4),
 23. godkänner att regeringen får besluta om att ett infriande av kapitaltäckningsgarantierna till LFV AirportCenter AB får belasta Riksgäldskontorets garantireserv, som i sin tur får belasta Luftfartsverket (avsnitt 8.4),
 24. godkänner ekonomiska mål och investeringsplan för Luftfartsverket för perioden 2002–2004 i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 8.6.2),
 25. bemyndigar regeringen att fastställa utdelning och skattemotsvarighet för Luftfartsverket i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 8.6.2),
 26. bemyndigar regeringen att för år 2002 ge Luftfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 8.6.2),
 27. bemyndigar regeringen att under 2002, i fråga om ramanslaget 36:13 *Rikstrafiken: Trafikupphandling*, ingå ekonomiska förpliktelser som, inklusive tidigare åtaganden under åren 2002–2008 innebär utgifter på högst 3 200 000 000 kronor (avsnitt 9.6.2),
 28. godkänner vad regeringen förordar om Statens haverikommission (avsnitt 10.6.4),
 29. bemyndigar regeringen att under år 2002, i fråga om ramanslaget 37:2 *Upphandling av samhällsåtaganden*, ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare åtaganden innebär utgifter på högst 200 000 000 kronor under åren 2003–2004 (avsnitt 12.9.2),
 30. godkänner att regeringen fr.o.m. år 2002 tidsbegränsar statens garantiåtagande till SOS Alarm Sverige AB med upp till 10 års löptid och debiterar garantitagaren riskavspelande avgift för garantin (avsnitt 12.9.4),
 31. för budgetåret 2002 anvisar anslagen under utgiftsområde 22 *Kommunikationer* enligt följande uppställning:

Anslagsbelopp*Tusental kronor*

Anslag		Anslagstyp	
36:1	Vägverket: Administration	ramanslag	1 029 923
36:2	Väghållning och statsbidrag	ramanslag	13 370 143
36:3	Banverket: Administration	ramanslag	740 490
36:4	Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter	ramanslag	7 046 840
36:5	Ersättning till Statens järnvägar för kostnader i samband med utdelning från AB Swedcarrier, m.m.	ramanslag	25 000
36:6	Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	ramanslag	180 000
36:7	Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m.	obetecknat anslag	71 000
36:8	Ersättning till viss kanaltrafik m.m.	obetecknat anslag	62 660
36:9	Bidrag till sjöfarten	ramanslag	212 500
36:10	Rederinämnden: Administration	ramanslag	2 500
36:11	Driftbidrag till kommunala flygplatser	obetecknat anslag	99 500
36:12	Rikstrafiken: Administration	ramanslag	11 104
36:13	Rikstrafiken: Trafikupphandling	ramanslag	786 000
36:14	Viss internationell verksamhet	ramanslag	7 500
36:15	Statens väg och transportforskningsinstitut	ramanslag	32 682
36:16	Statens institut för kommunikationsanalys	ramanslag	45 625
37:1	Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter	ramanslag	22 664
37:2	Upphandling av samhällsåtaganden	ramanslag	153 484
37:3	Ersättning till Posten AB (publ) för grundläggande kassaservice	ramanslag	400 000
37:4	Ersättning till SOS Alarm Sverige AB för alarmeringstjänst enligt avtal	ramanslag	144 000
37:5	Informationsteknik: Telekommunikation m.m.	ramanslag	25 000
Summa			24 468 615

2 Lagförslag

Regeringen har följande förslag till lagtext.

2.1 Förslag till lag om ändring i lagen (2000:1335) om kreditering på skattekonto av stöd till kommuner för anläggande av lokala telenät

Härigenom föreskrivs att 1 § lagen (2000:1335) om kreditering på skattekonto av stöd till kommuner för anläggande av lokala telenät skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

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).

Föreslagen lydelse

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 2005 skall tillgodoföras kommunerna genom kreditering på sådant skattekonto som har upprättats för dem enligt 3 kap. 5 § skattebetalningslagen (1997:483).

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2002.

3 Kommunikationer

3.1 Omfattning

Utgiftsområdet omfattar politikområdet Transportpolitik och delar av politikområdet IT, tele och post.

3.2 Utgiftsutvecklingen

Tabell 3.1 Utgiftsutvecklingen inom utgiftsområdet

Miljoner kronor

	Utfall 2000	Anslag 2001 ¹	Utgifts- prognos 2001	Förslag anslag 2002	Beräknat anslag 2003	Beräknat anslag 2004
Transportpolitik	24 613	24 164	24 648	23 723	24 991	27 985
IT, tele och post	539	559	578	745	734	735
Miljöpolitik	193	224	236			
Totalt för utgiftsområde 22 Kommunikationer	25 345	24 948	25 462	24 469	25 726	28 720

¹ Inklusive förslag till tillägsbudget i samband med 2001 års ekonomiska vårproposition och budgetpropositionen för 2002.

År 2000 uppgick utgifterna till 25 345 miljoner kronor, vilket är 324 miljoner kronor lägre än anvisade medel. Skillnaden återfinns i huvudsak inom politikområdet Transportpolitik och innebär bl.a. att Banverkets och Vägverkets utnyttjande av anslagskrediten minskar. Utnyttjandet av anslagskrediten har tidigare år ökat eftersom utgifterna varit högre än anvisade medel.

Utgifterna under 2001 beräknas bli något högre än under 2000. Skillnaden blir dock större om hänsyn tas till det faktum att de utgifter som belastade anslaget *Nationellt investeringsprogram för infrastrukturutveckling* i praktiken var återbetalningar av lån upptagna under för investeringar som gjorts tidigare.

Den totala ramen för 2002 är något lägre än anslagna medel 2001, bl.a. som en följd av att utbetalningar av bidrag till sjöfarten vid denna tidpunkt blir mindre eftersom det nya utvidgade sjöfartsstödet redovisas på statsbudgetens inkomstsida och eftersom Sveriges Meteorologiska och Hydrologiska Institut (SMHI) förs över till utgiftsområde 20 Miljöpolitik. Samtidigt ökar ramen för politikområde IT, tele och post eftersom ersättningen till Posten AB för tillhandahållandet av rikstäckande kassaservice föreslås höjas till 400 miljoner kronor. För 2004 ökar ramen främst som en följd av höjd ambitionsnivå inom transportpolitiken.

Tabell 3.2 Härledning av nivån 2002–2004

Miljoner kronor

	2002	2003	2004
Ramnivå 2001¹	24 948	24 948	24 948
Förändring till följd av:			
Beslut	-983	-257	2 239
Pris- och löneomräkning	643	1 154	1 665
Överföring till/från andra utg.omr. m.m.	-138	-118	-132
Summa förändring	-478	779	3 773
Ny ramnivå	24 469	25 726	28 720

¹ Inklusive förslag till tilläggsbudget i samband med 2001 års ekonomiska vårproposition och budgetpropositionen för 2002.

I ovanstående tabell redovisas skillnaderna mellan ramnivån för 2001 och ny ramnivå 2002 till 2004. År 2002 minskar ramen till följd av beslut, delvis avseende ovan nämnda bidrag till sjöfarten. Ytterligare förklaringar är att utgiftsområdet 2001 tillfälligt tillförts medel för översvämningarna sommaren 2000, tidigareläggning av garantiavgiften för Öresundsbro Konsortiet och särskilda insatser för byte av spår och räls. År 2002 minskas samtidigt ramen på grund av överföringar till andra anslag, vilket i huvudsak förklaras av att SMHI förs över till utgiftsområde 20 Miljöpolitik.

År 2003 är minskningen till följd av beslut något mindre än för 2002 eftersom utgiftsområdet enligt tidigare beslut tillförs extra medel 2003. År 2004 ökar ramen, som en följd av den ambitionshöjning på området som kommer att beskrivas mer i detalj i den kommande infrastrukturpropositionen.

3.3 Skatteavvikelser

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

Utöver dessa anslag finns 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 utgiftsekvivalentmetoden, vilket innebär att de nettoberäknade skatteavvikelserna är lika stora som de skattefria transfereringar som fullt ut kompenserar den skattskyldige om skatteavvikelsen tas bort. Re-

dovisningen avser de regler som gällde den 1 januari 2001.

Tabell 3.3 Skatteavvikelser åren 2001 och 2002

Miljarder kronor

	2001	2002
Internationell personbefordran	0,07	0,07
Persontransporter	3,06	3,17
Skatt på diesel	6,36	6,51
Skattebefrielse för elförbrukning vid bandrift	0,97	0,99
Skattebefrielse för bränsleförbrukning vid bandrift	0,08	0,09
Skattebefrielse inrikes yrkesmässig sjöfart, energiskatt	0,65	0,64
Skattebefrielse för bandrift	0,03	0,04
Skattebefrielse för inrikes yrkesmässig sjöfart, koldioxidskatt	0,26	0,26
Sjöfartsstöd, internationell trafik	0,35	1,30
Skattereduktion för anslutning till bredband	0,20	0,75
	12,03	13,82

Internationell personbefordran

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 3.3 avser inrikes del av utrikes buss- och tågtransporter.

Persontransporter

Den 1 januari 2001 sänktes mervärdesskatten på viss personbefordran från 12 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 2001 är den genomsnittliga skattesatsen för bensin i den främsta miljöklassen 37 öre/kWh medan diesel beskattas med 15 öre/kWh i miljöklass 1, 18 öre/kWh i miljöklass 2 och 21 öre/kWh i miljöklass 3.

Skattebefrielse för elförbrukning vid bandrift

Befrielsen gäller elförbrukning för järnväg och tunnelbana. Skatteavvikelsen uppgår till 37 öre/kWh.

Skattebefrielse för bränsleförbrukning vid bandrift

Befrielsen gäller bränsleförbrukning i dieseldrivna järnvägsfordon. Skatteavvikelsen uppgår till 37 öre/kWh.

Skattebefrielse inrikes yrkesmässig sjöfart, energiskatt

Skatteavvikelsen uppgår till 37 öre/kWh.

Skattebefrielse för bandrift

Befrielsen gäller bränsleförbrukning för järnväg och tunnelbana.

Skattebefrielse för inrikes yrkesmässig sjöfart, koldioxidskatt

Skattebefrielse föreligger för såväl energi- som för koldioxidskatt.

Sjöfartsstöd, internationell trafik

Stödet motsvarar skatteavdrag och sociala avgifter på sjömännens löner och krediterar arbetsgivarens skattekonto. På statsbudgeten redovisas stödet under inkomsthuvudgrupp 1700.

Skattereduktion för anslutning till bredband

Skattereduktionen utgår för anslutning till bredband som tas i bruk under perioden från och med den 1 januari 2001 till och med den 31 december 2002.

4 Transportpolitik

4.1 Omfattning

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

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

4.2 Utgiftsutvecklingen

Tabell 4.1 Utgiftsutvecklingen inom politikområdet

Milljoner kronor

	Utfall 2000	Anslag 2001 ¹	Utgifts- prognos 2001	Förslag anslag 2002	Beräknat anslag 2003	Beräknat anslag 2004
36:1 Vägverket: Administration	1 070	787	1 001	1 030	1 017	1 026
36:2 Vaghållning och statsbidrag	13 002	13 905	13 942	13 370	14 875	16 441
36:3 Banverket: Administration	800	578	730	740	758	774
36:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter	5 991	7 036	7 072	7 047	7 006	8 420
36:5 Ersättning till St. Järnvägar i samband med utdelning från AB Swedcarrier m.m.	170	50	124	25	15	15
36:6 Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk (TEN)	196	200	156	180	200	200
36:7 Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m.	61	61	61	71	71	71
36:8 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.	63	63	63	63	63	63
36:9 Bidrag till sjöfarten	528	514	521	212	0	0
36:10 Rederinämnden: Administration	-	-	-	2	3	3
36:11 Driftbidrag till kommunala flygplatser	102	101	101	100	95	81
36:12 Rikstrafiken: Administration.	12	11	12	11	11	12
36:13 Rikstrafiken: Trafikupphandling	714	775	766	786	790	790
36:14 Viss internationell verksamhet	6	8	13	8	8	8

36:15 Statens väg- och transportforskningsinstitut	33	31	33	33	33	34
36:16 Statens institut för kommunikationsanalys	44	45	47	46	47	48
Nationellt investeringsprogram för infrastrukturutveckling (äldre anslag)	1 649					
Kommunikationsforskningsberedningen (äldre anslag)	150					
Transportstöd till Gotland (äldre anslag)	4					
Köp av interregionalpersontrafik (äldre anslag)	11		7			
Bidrag till forskning om el- och hybridfordon (äldre anslag)	9					
Totalt för politikområde Transportpolitik	24 613	24 164	24 648	23 723	24 991	27 985

¹ Inklusive förslag till tilläggsbudget i samband med 2001 års ekonomiska vårproposition och i budgetpropositionen för 2002.

År 2000 uppgick utgifterna till 24 613 miljoner kronor. Utfallet var något lägre än anvisade medel på statsbudgeten eftersom Vägverkets och Banverkets utnyttjande av anslagskrediterna minskade något. År 2001 beräknas utgifterna bli marginellt högre. Skillnaden blir dock större om hänsyn tas till att myndigheten Kommunikationsforskningsberedningen upphört för att uppgå i Verket för innovationssystem som ingår i utgiftsområde 24. Skillnaden blir ännu större ifall hänsyn tas till det faktum att de utgifter som belastade anslaget *Nationellt investeringsprogram för infrastrukturutveckling* i praktiken var återbetalningar av lån upptagna för investeringar som gjorts tidigare.

År 2002 är ramen något lägre än anvisade medel för 2001. Detta förklaras delvis av att Vägverket och Banverket år 2001 tillfälligt tillförts medel för översvämningen sommaren 2000, för tidigareläggning av betalning av garantiavgiften för Öresundsbro Konsortiet samt för räls- och spårbyten. Ytterligare en förklaring är att utbetalningarna av bidrag till sjöfarten blir mindre eftersom det nya, utvidgade sjöfartsstödet redovisas på statsbudgetens inkomstsida.

Regeringen avser att i den kommande infrastrukturpropositionen föreslå en ambitionshöjning på området. Den beräknade ramen för 2004 tillförs därför ytterligare medel.

4.3 Mål och resultat

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

Resultat

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

Under år 2000 fortsatte såväl persontrafiken som godstrafiken att öka, trots att drivmedelspriset steg kraftigt under året. Detta speglar en i

flera avseenden positiv utveckling med ekonomisk tillväxt och ökad välfärd. Samtidigt innebär utvecklingen en belastning på transportsystemet vilket gör det svårare att uppfylla de transportpolitiska målen. Även eftersläpningen i tilldelning av medel i förhållande till infrastrukturplanerna och en allt större koncentration av befolkningen till storstadsregioner försvårar uppfyllelsen av målen.

Tabell 4.2 Samlad bedömning av måluppfyllelsen för transportpolitiken

Delmål	Utveckling mot långsiktig delmål under 2000	Finns etappmål?	Uppfylls etappmål med dagens beslut?	Kommentar till utveckling i förhållande till delmålet under 2000.
Tillgänglighet	Osäkert	Nej	-	Fler resor och godstransporter, men längre bilresor och förseningar inom tåg och flyg.
Transportkvalitet	Ja	Ja	Nej	Små förbättringar av vägar i förhållande till målen.
Trafiksäkerhet	Vägar: Nej Övriga trafikslag: Ja	Ja	Nej	Antalet döda i vägtrafiken fortsätter att öka trots särskilda satsningar på trafiksäkerhet. Minskning av olyckor inom övriga trafikslag.
Miljö				
-Klimatpåverkan (CO ₂)	Nej	Ja	Nej	Ökade utsläpp från vägtrafik, minskning från flyg. Bristfällig utsläppstatistik.
-Luftföroreningar (S, NO _x , VOC)	Ja	Ja	Ja (VOC ?)	Bristfällig utsläppstatistik.
-Buller	Ja	Ja	Nej	För långsam förbättring i befintlig bebyggelse jämfört med riktvärden.
-Kretsloppsanpassning	Osäkert	Nej	-	Långsam förbättring.
-Påverkan på natur och kulturmiljö	Osäkert	Nej	-	Svårbedömt.
Regional utveckling	Osäkert	Nej	-	Svårbedömt

Tillgänglighet

En aspekt av tillgänglighet är framkomlighet. Denna bedöms ha blivit sämre i vissa delar av landet som en följd av ökad trafik och trängsel i storstadsregionerna. Detta gäller såväl väg- som järnvägstrafik. Begreppet tillgänglighet har dock fler dimensioner, den ökade trafiken är i sig ett uttryck för att tillgängligheten har blivit bättre.

Sett över en längre period har ny transportinfrastruktur lett till en ökad tillgänglighet. Denna har dock inte alltid omsatts i kortare restider, eftersom förbättringarna i transportinfrastrukturen möjliggjort bl.a. en mer utspridd bebyggelse.

Transportkvalitet

Vägytemätningarna under den gångna femårsperioden visar på i stort sätt oförändrad standard. Etappmålet om förbättringar av denna kommer

inte att nås. Inom tågtrafiken har förseningstiden ökat. Inom flyget minskade dock förseningarna 2000 jämfört med 1999.

Trafiksäkerhet

Utvecklingen inom vägtrafiken det senaste året går stick i stäv med det långsiktiga delmålet om att ingen skall dödas eller allvarligt skadas. Utvecklingen måste dock ses mot bakgrund av en ökad trafik. Stora satsningar, bl.a. ombyggnad av vägar, görs för att vända denna utveckling. Goda resultat har nåtts med s.k. ”mötesfri landsväg”, där mitträcken satts upp för att separera köriktningarna.

Utvecklingen under 2000 har varit gynnsam när det gäller olyckor inom övriga trafikslag.

Miljö

Det ökade trafikarbetet under 2000 har medfört större utsläpp av klimatpåverkande gaser. Utvecklingen inom flyget är dock positiv eftersom större och bränsleeffektiva plan lett till minskade utsläpp från detta trafikslag.

Tekniska förbättringar av fordon, farkoster och bränslen bidrar till att minska trafikens utsläpp av luftföroreningar, särskilt svavelföreningar och kväveoxider. Etappmålet för utsläpp av dessa ämnen förväntas därmed nås. Tillståndet inom transportsektorn närmar sig delvis målsättningarna för kretsloppsanpassning av infrastrukturen. Målen för buller vid nybyggnad eller väsentlig ombyggnad av trafikanläggningar uppfylls i de flesta fall, men åtgärdstakten är för låg för att riktvärdena för buller i befintlig miljö skall nås.

Regional utveckling

Restids- och resekostnadsminskningar har varit mindre i stödområden än i övriga landet. Samtidigt har skillnader mellan vägars ytstandard i olika regioner minskat under året. Godssatsningen, har bidragit till lägre kostnader och därmed ökad konkurrenskraft för olika regioner, samtidigt som kortare restider i vissa fall bidragit till regionförstoring.

Utveckling av de transportpolitiska målen

Sedan de transportpolitiska målen fastställdes i den transportpolitiska propositionen har regeringen bedrivit ett kontinuerligt arbete för att förbättra dessa, bl.a. utifrån uppföljningsbarhetsaspekten. Regeringen har för avsikt att i den kommande infrastrukturspropositionen behandla de transportpolitiska målen och att föreslå vissa förändringar av dessa.

4.4 Politikens inriktning

Vägar och järnvägar

Som en följd av den positiva ekonomiska utvecklingen har såväl godstrafiken som persontrafiken ökat kraftigt de senaste åren. Utvecklingen innebär en belastning på transportsystemet och gör det svårare att uppfylla vissa delar av de transportpolitiska delmålen.

Det är regeringens bedömning att en ambitionshöjning inom väghållning och banhållning är nödvändig för att möta denna utveckling. Reringen föreslår därför i denna proposition att en tidigareläggning av väg- och banåtgärder möjliggörs genom lånefinansiering till ett belopp av ca 2 miljarder kronor under 2002. Regeringen föreslår även att politikområdet tillförs 2,8 miljarder kronor i ytterligare anslag 2004 och lån på 3 miljarder kronor 2003 och 3 miljarder kronor 2004.

Trängselavgifter

Regeringens bedömning: Stockholmsberedningen bör ges tilläggsdirektiv att utreda frågan om hur användning av trängselavgifter i trafiken kan genomföras.

Skälen för regeringens bedömning: Ett sätt att hantera både miljö- och trängselproblem handlar om att påverka efterfrågan. Detta kan ske exempelvis genom någon form av trängselavgifter. Trängselavgifter är en åtgärd som prövats på flera håll internationellt och som nu även är föremål för studier runt om i Europa. Avgiftsintäkter kan användas för att finansiera kapacitetsförstärkningar inom exempelvis kollektivtrafiken i den aktuella regionen.

Ett införande av miljöstyrande vägavgifter eller trängselavgifter i tätort kan vara juridiskt

komplikerat. Genom att miljöstyrande vägavgifter i juridisk mening är en skatt måste beslut i frågan fattas av Riksdagen. Samtidigt är de problem som avgifterna är avsedda att bidra till att lösa i huvudsak lokala eller regionala. Riksdagen måste också fatta beslut om eventuella justeringar av avgiftsnivåer eller avgiftsbelagt område. En förutsättning för att sådana avgifter ska kunna komma i fråga måste enligt regeringens mening vara att aktuella kommuner eller regioner själva vill införa sådana avgifter. Mot denna bakgrund avser regeringen ge Stockholmsberedningen, som har till uppgift att lämna förslag till förbättringar av transportsituationen i Stockholmsregionen, tilläggsdirektiv att utreda frågan om användning av trängselavgifter i trafiken. En delrapport om trängselavgifter skall lämnas den 31 december 2002.

Sjöfart

Arbetet med miljö- och sjösäkerhetsfrågor, som alltjämt har hög prioritet, förutsätter både nationella och internationella åtgärder. Inom EU dominerar frågor om säkrare oljetransporter till sjöss, sjötrafikövervakning och inrättandet av en europeisk sjösäkerhetsbyrå, de s.k. Erikapaketen. Ett viktigt arbetsområde internationellt är också frågan om att öka kvalitetskraven på flaggstater.

Genomförandet av Östersjöstrategin för mottagning av fartygsgenererat avfall i hamnar pågår. Strategin är en betydelsefull åtgärd för att minska föroreningen av Östersjön. En utvärdering av systemet med miljödifferenterade farledsavgifter har visat att systemet har varit ett effektivt verktyg för att påskynda arbetet med att vidta åtgärder mot luftföroreningar från fartyg.

Inom det maritima området pågår vidare en snabb teknisk utveckling, speciellt inom områden där utvecklingen inom IT och telekommunikationsteknik kan utnyttjas, vilket bidrar till säkrare och effektivare sjötransporter.

Införandet av ett nytt sjöfartsstöd, omfattande både last- och passagerarfartyg i internationell trafik, ger den svenskflaggade handelsflottan möjlighet att konkurrera på likvärdiga villkor gentemot våra närmaste konkurrentländer. Ett bibehållet svenskt sjöfartskunnande är av stor vikt för centrala svenska områden som sjösäkerhet och miljöfrågor samt för Sveriges möjligheter att även fortsättningsvis vara en pådrivande kraft i det internationella arbetet inom dessa om-

råden. Sveriges starka sjöfartsberoende när det gäller utrikeshandeln innebär också att en tillräcklig sjöfartskompetens har betydelse för en positiv utveckling av hela den svenska transportsektorn och strävan mot kombinerade transportlösningar med sjöfart som en viktig länk i transportkedjan.

Luftfart

Flygtrafiken fortsätter att växa. Prognoser pekar på en drygt fyraprocentig tillväxt för in- och utrikestrafik under den närmaste treårsperioden. Lågprisflyget bedöms öka kraftigt under den närmaste femårsperioden. Kapaciteten i luft- rummet i Europa bedöms förbättras men kommer under en period troligen att vägas upp av den ökande trafiken. Konkurrenten mellan de globala allianserna kommer att skärpas under förutsättning att den internationella flygmarknaden fortsätter att liberaliseras. SAS ställning på inrikesmarknaden är fortsatt mycket stark. Under året har Europeiska kommissionen ingripit mot SAS otillåtna samarbete med Maersk. Det svenska Konkurrensverket har även inlett en granskning av SAS samarbete med Skyways. Luftfartsverket har fått i uppdrag att utreda möjliga åtgärder för att öka konkurrensen på flygmarknaden.

Flygsäkerhets-, miljö- och kapacitetsfrågorna har fortsatt hög prioritet och kräver såväl nationella som internationella åtgärder. Den kraftiga tillväxten inom luftfarten leder till ett ökat behov av miljöåtgärder. I annat fall blir miljömålen svåra att nå. En stor del av miljöarbetet kommer att bedrivas inom internationella organisationer, främst inom FN-organet för civil luftfart (ICAO), det europeiska samarbetsorganet ECAC och EU. Syftet är att verka för åtgärder på såväl kort som lång sikt för att minska buller och avgaser från flygtrafiken. ICAO ansvarar för det globala ramverket och har stor betydelse i miljöarbetet. Under 2000 har Luftfartsverket deltagit i arbetet med att ta fram förslag inom miljöområdet till ICAO:s generalförsamling som kommer att hållas hösten 2001.

Sverige hävdar sig väl vad gäller flygförseningar. De problem som finns beror framför allt på kapacitetsbrist i Central- och Sydeuropa. Genom att utveckla statens flygplatssystem, en effektiv flygtrafikförsörjning och genom att driva frågan inom ramen för internationellt luftfartssamarbete skall

förseningarna i flygtrafiken minska. Sverige har under 2000 deltagit i EU:s arbete med att förbereda lagförslag om att skapa ett gemensamt europeiskt luftrum. Det innebär olika åtgärder för att effektivisera den europeiska flygtrafiktjänsten och därmed komma tillrätta med trängsel och förseningar. Därtill medverkar Sverige tillsammans med sju andra nordeuropeiska stater i ett projekt för att införa en nationsövergripande utformning av det övre luftrummet.

Interregional kollektiv persontrafik

Verksamhetsområdet omfattar den utveckling och samordning av trafiken som krävs för att skapa ett effektivare interregionalt kollektivt persontrafiksystem samt statens upphandling av interregional kollektiv persontrafik.

Det är viktigt att det över hela landet finns tillräckligt goda transportmöjligheter så att människor 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 och transportutbud torde dock även fortsättningsvis kräva att samhället upphandlar sådan trafik som ger ett väsentligt bidrag till att åstadkomma en sådan transportförsörjning och till uppfyllandet av de transportpolitiska målen men som inte kan drivas på kommersiella grunder. En närmare beskrivning av den statligt upphandlade trafiken ges i kapitel 9.

Kollektivtrafiken är en del av samhällsservicen och det är viktigt att den blir tillgänglig för alla. Staten fördelar betydande belopp till trafikhuvudmännen för åtgärder i syfte att öka tillgängligheten för funktionshindrade. Därutöver bidrar staten till utbyggnad av lokal och regional infrastruktur för kollektivtrafik – under 2000 satsades drygt 130 miljoner kronor på kollektivtrafikläggningar. Sedan början av åttiotalet har staten även avsatt särskilda medel till satsningar på forsknings-, utvecklings- och demonstrationsprojekt inom kollektivtrafikområdet. Under de senaste fyra åren har medel också avsatts för samhällsbetalda resor.

Även om satsningar gjorts av såväl staten som trafikhuvudmännen har resandeutvecklingen inom kollektivtrafiken inte varit tillfredsställande. Inför innevarande budgetår genomfördes en sänkning av mervärdesskatt på kollektivtrafik samtidigt som dieselskatten däremot höjdes. Sammantaget har skatteförändringarna dock inneburit betydligt lägre kostnader för kollektivtrafiken. Det bör dock i sammanhanget påpekas att skattesänkningarna haft ringa genomslag på biljettpriiset. Regeringen ser med oro på att kollektivtrafikresandet stagnerat och har därför tillsatt två utredningar med uppgifter som har betydelse för kollektivtrafikens utvecklingsmöjligheter (N2001:05 och N2001:09).

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 välförhållanden. 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). Genom beslutet skapades Verket för innovationssystem – en ny forskningsfinansierande myndighet för behovsstyrd forskning och utvecklingsarbete till stöd för innovationssystemet och en hållbar utveckling och tillväxt. Verket för innovationssystem övertog fr.o.m. den 1 januari 2001 de uppgifter som fram tills dess åvilade 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.

Jämställdhet inom transportpolitiken

Regeringen beslutade i oktober 1999 om direktiv (1999:83) för Rådet för jämställdhetsfrågor som rör transport- och IT-tjänster. 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 informationsaktiviteter. 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 lämnade den 30 juni 2000 en delrapport som behandlar IT-området.

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 lämnades till regeringen i maj 2000. Myndigheternas redovisningar vidarebefordrades som ett underlag till det fortsatta arbetet i Rådet för jämställdhetsfrågor.

Rådet har i juni 2001 inkommit med sitt slutbetänkande. Betänkandet remissbehandlas för närvarande.

Regeringen avser dessutom att återkomma med vidare analyser av jämställdhetsperspektivet i den kommande infrastrukturpropositionen.

Handikappfrågor

Anpassningen av transportsystemet till funktionshindrade är en av regeringen prioriterad fråga. Regeringen har tidigare via instruktionerna gett de sektorsansvariga trafikverken och Riks- trafikerna i uppdrag att verka för en handikappanpassning av transportsystemet. En omfattande utrednings- och utvecklingsverksamhet utförs i dag av myndigheterna i samarbete med handikapporganisationer och aktörer på det kommunala området. Regeringen har tidigare givit ett flertal myndigheter i uppdrag att genomföra olika utvärderingar av handikappolitiken på transportområdet. Vägverket m.fl. kommer att avrapportera en gemensam och omfattande utvärdering i slutet av 2001. Dessförinnan kommer Vägverket att redovisa en utvärdering av färdtjänsten. Statskontorets kompletterande utvärdering avrapporterades vid årsskiftet 2000/2001. Regeringen avser att bereda dessa utredningar under 2002 i syfte att skynda på anpassningen av transportsystemet till funktionshindrades behov.

4.5 Invärdering av äldre garantier

Våren 1996 beslutade riksdagen om en ny budgetlag; Lag (1996:1059) om statsbudgeten. Denna medförde bl.a. en ny och försäkringsmässig modell för statliga garantier. Syftet med den nya modellen är dels att göra verksamheten finansiellt självbärande så att risken för stora oförutsedda budgetbelastningar minimeras, dels att synliggöra de kostnader som de statliga garantierna utgör i form av finansiella risker. Detta syfte uppnås bl.a. genom att en riskbaserad avgift tas ut för varje garantiobjekt. Avgiften förs till en garantireserv i Riksgäldskontoret som kommer att belastas vid ett eventuellt infriande av garantin. Verksamheten blir således finansiellt självbärande på lång sikt. I de fall garantitagaren inte åläggs att betala denna avgift skall anslag med detta ändamål anvisas på statsbudgeten. Kostnaden för det statliga åtagandet synliggörs således (se vidare volym 1, kapitel 7, avsnitt 7.2).

Nya garantier har konstruerats i enlighet med den nya modellen. Äldre garantier skall invärderas i enlighet med denna. Några garantiobjekt inom, eller med anknytning till verksamhet inom, Politikområde Transportpolitik berörs av

denna invärdering. Dessa är: Öresundsbro Konsortiet, Arlandabanan Projekt AB, LFV AirportCenter AB, Skeppshypotekskassan och Svenskt Isbrytarkonsortium.

Öresundsbro Konsortiets upplåning garanteras solidariskt av Danmark och Sverige. Regeringen föreslår därför i denna proposition att anslag anvisas på statsbudgeten för att betala den riskbaserade garantiavgiften. Enligt detta förslag synliggörs det statliga åtagandet på statsbudgeten och garantin är invärderad enligt den nya garantimodellen (se vidare avsnitt 5.7.2 och 6.7.2).

Svenskt Isbrytarkonsortium KB äger isbrytaren Oden. Konsortiet bildades i samband med byggandet av Oden och en statlig garanti på 230 miljoner kronor utfärdades efter bemyndigande av riksdagen. Garantitiden löper t.o.m. den 28 december 2003 varefter Sjöfartsverket har rätt att köpa Oden av konsortiet. Garantiavgiften uppgår till 0,75 % av det garanterade beloppet. Regeringen kommer under hösten 2001 att vidta åtgärder så att garantin hanteras enligt garantimodellen fr.o.m. budgetåret 2002 (se även avsnitt 7.4)

Statens garantiåtaganden till Svenska skeppshypotekskassan behöver omvandlas för att kunna hanteras i enlighet med garantimodellen. Regeringen kommer därför att ersätta de ekonomiska förpliktelser staten har i form av garantiförbindelser från Riksgäldskontoret att ingå i Svenska skeppshypotekskassans garantifond med garantier från Riksgäldskontoret uppgående till 350 miljoner kronor, där utställda garantier har en löptid på upp till 30 år. Garantiförbindelsen förnyas årsvis på så sätt att förbindelsen vid vart tillfälle har en löptid av 30 år. Skeppshypotekskassan skall debiteras en riskavspeglande avgift för garantin. Avgiften kommer att föras till Riksgäldskontorets garantireserv, och eventuella infrianden kommer att belasta reserven.

Riksdagen beslutade 1993 att bilda ett helstatligt projektbolag för att för statens del administrera rättigheter och skyldigheter i Arlandabaneprojektet. Projektbolaget, A-Banan Projekt

AB, svarar bl.a. för vissa av statens rättigheter och skyldigheter i relation till de som genomför Arlandabaneprojektet. Statens åtaganden är således ansamlade i A-Banan projekt AB. För att täcka de kostnader som kan uppkomma i A-Banan Projekt AB till följd av statens åtaganden i projektet har Banverket och Luftfartsverket givits rätt att täcka dessa kostnader.

Regeringen föreslår i denna proposition att garantin så långt som möjligt hanteras i enlighet med den nya garantimodellen genom att ett infriande av garantin i ett första led belastar Riksgäldskontorets garantireserv och i ett andra led till lika stora delar belastar anslaget 36:2 *Banverket: Administration* och Luftfartsverket.

Regeringen föreslår samtidigt att Arlandabanan Projekt AB debiteras en administrativ avgift för garantierna i syfte att täcka Riksgäldskontorets administrativa kostnader för garantierna.

Luftfartsverkets dotterbolag LFV AirportCenter AB förvaltar Sky City-anläggningen på Arlanda sedan den 1 januari 1994 och 25 år framåt. Alect äger anläggningen och arrenderar fastigheten som anläggningen ligger på av staten. Genom ett optionsavtal har LFV AirportCenter AB rätt att vart femte år under förvaltningstiden förvärva anläggningen. Luftfartsverket har förbundit sig att dels svara för att de förpliktelser fullgörs som följer av LFV AirportCenter AB:s åtagande i förvaltningsavtalet, dels täcka de underskott som kan uppstå till följd av att antingen optionen i optionsavtalet utnyttjas eller att avtalet upphör.

Regeringen föreslår i denna proposition att garantin så långt som möjligt hanteras i enlighet med den nya garantimodellen genom att ett infriande av garantin i ett första led belastar Riksgäldskontorets garantireserv och i ett andra led Luftfartsverket.

Regeringen föreslår samtidigt att garantiobjektet debiteras en administrativ avgift för garantierna i syfte att täcka Riksgäldskontorets administrativa kostnader för garantierna (se även avsnitt 8.4).

5 Vägar

5.1 Omfattning

Verksamhetsområde Väg 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 vägtransportsystemet. 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 vägtransportsystemet.

Den sammanlagda verksamhetsvolymen inkl. externa intäkter och lånefinansierad verksamhet uppgick 2000 till ca 17,8 miljarder kronor för Vägverket.

Vägverket har under 2000 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 Öresundsbro Konsortiet, 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 bedri-

vits i flera länder i Afrika, Mellanöstern, Syd- och Sydostasien samt Östeuropa.

5.2 Utgiftsutveckling

Anslagsförbrukningen 2000 för verksamhetsområdet Väg underskred anslagen med ca 37 miljoner kronor.

Prognosen för 2001 är för verksamhetsområdet Väg ca 215 miljoner kronor högre än anslagen. I vårpropositionen för 2001 har anslaget 36:1 Vägverket: Administration minskats med 257,6 miljoner kronor, varav 230 miljoner kronor förts till anslaget 36:2 Väghållning och statsbidrag. Samtidigt var det ingående anslagssparandet för anslaget 36:1 Vägverket: Administration 2001 ca 198 miljoner kronor. Det innebär att tillgängliga medel för anslaget under 2001 uppgår till ca 985 miljoner kronor och det beräknade utnyttjandet av anslagskredit 2001 uppgår till ca 16 miljoner kronor. Resterande del av utnyttjandet av anslagskredit avser således anslaget 36:2 Väghållning och statsbidrag.

Inom anslaget 36:2 Väghållning och statsbidrag är det främst verksamheter avseende drift och underhåll som förväntas få en anslagsförbrukning som överstiger anslaget.

Anslagen för verksamhetsområde Väg föreslås öka 2003–2004 jämfört med beslutade anslag för 2001 för att bättre möta kraven på en tillfredsställande väghållning. För 2002 sänks anslaget något jämfört med 2001, bl.a. för att medel skall kunna överföras till anslaget 36:4 Banhållning och sektorsuppgifter det året.

Tabell 5.1 Utgiftsutveckling

Tusental kronor (löpande priser)

	Utfall 2000	Anslag 2001 ¹	Utgifts- prognos 2001	Förslag anslag 2002	Beräknat anslag 2003	Beräknat anslag 2004
36:1 Vägerket; Administration	1 069 520	787 130	1 001 000	1 029 923	1 017 209	1 025 772
36:2 Vaghållning och statsbidrag	13 001 564	13 905 251	13 942 082	13 370 143	14 874 606	16 441 449
36:6 Från EG-budget finansierat stöd till transeuropeiskt nätverk ²	99 368	105 000	70 000	90 000	105 000	105 000
A6 Nationellt investeringsprogram för infrastrukturutveckling anslagsposterna 1 och 2	1 600 000	0	0			
Summa	15 770 452	14 797 381	15 013 082	14 490 066	15 996 814	17 572 221

¹ Inklusive beslut till följd av förslag till tilläggsbudget i samband med 2001 års ekonomiska vårproposition och budgetpropositionen för 2002.² Avser endast en anslagspost. Anslaget i sin helhet redovisas under avsnitt 6.9.

5.3 Mål och resultat

Ekonomiskt resultat

Tabell 5.2 Anslag och utfall 1998–2000

Miljoner kronor

	Spar/ kredit 1997	Anslag 1998	Utfall 1998	Spar/ kredit 1998	Anslag 1999	Utfall 1999	Spar/ kredit 1999	Anslag 2000	Utfall 2000	Spar/ kredit 2001
36:1 Vägerket; Administration	21	1 147	1 070	98	985	1 063	20	1 248	1 070	198
36:2 Statlig vaghållning och statsbidrag ¹	1 116	11 856	13 019	-47	12 035	12 132	-144	12 915	13 001	-230
36:4 Banhållning	0	749	737	12	0	12	0	0	0	0
36:6 Från EG-budget finansierat stöd till transeuropeiskt nätverk	60	105	77	88	105	83	110	45	99	56
A6 Nationellt investeringsprogram för infrastrukturutveckling	0			0	1 600	1 600	0	1 600	1 600	0
Summa	1 197	13 857	14 903	151	14 725	14 890	-14	15 808	15 771	24

¹ 36:2 Vaghållning och statsbidrag inkluderar även diverse äldreanslag.

Resultat

Regeringen gör följande samlade övergripande bedömning av verksamhetsområdet Vägs resultat för 2000.

På det statliga vägnätet (98 000 km) har restiden minskat med ca 1,5 miljoner fordonsstimmar eller 2 procent till följd av gjorda väginvesteringar under 2000. Det är ett högre utfall än 1999. Samtidigt har permanenta och tillfälliga hastighetsnedsättningar under 2000 inneburit en ökning av restiden som bedöms uppgå till 0,2 miljoner fordonsstimmar per år. Tillgängligheten

på det statliga vägnätet har kunnat upprätthållas men inte förbättras under året. Denna bedömning inkluderar restider, tillgänglighet via kollektivtrafik, barn och funktionshindrades tillgänglighet samt trängsel i storstäderna. Även 1999 presenterades ett oförändrat resultat jämfört med 1998.

Transportkvaliteten för näringslivet har kunnat upprätthållas på stora delar av det statliga vägnätet, men för vissa delar av vägnätet har transportkvaliteten inte kunnat upprätthållas fullt ut under hela året. År 1999 presenterades också ett blandat resultat.

Målet om en säkrare trafik har inte uppnåtts under året. År 1999 presenterades också ett negativt resultat.

Miljömålet har delvis uppnåtts under året. År 1999 presenterades också ett blandat resultat.

Målet om en regional utveckling har inte uppnåtts under året. Motsvarande bedömning gjordes även för 1999.

De pågående objekten i nationella väghållningsplanen har förverkligats enligt plan och tillgängliga medel. Vägverket räknar med att ha genomfört en lika stor del av respektive länsplan vid utgången av 2002 (tidpunkten ändrades till 2002 i Vägverkets regleringsbrev för 2001). Resultatet överensstämmer i stort med 1999 års resultat.

Regeringen har brutit ned de transportpolitiska delmålen till mer specifika verksamhetsmål för verksamhetsområdet Väg. Verksamhetsområdets resultat för 2000 i förhållande till dessa framgår nedan.

Ett tillgängligt transportsystem

Tillgänglighet definieras som hur lätt medborgare, näringsliv och offentliga organisationer kan nå utbud och aktiviteter. Tillgängligheten påverkas av såväl vägtransportsystemets som samhällets utveckling, t.ex. ändrad lokalisering av bostäder, arbetsplatser och samhällsservice.

Verksamhetsmål med koppling till målet om ett tillgängligt transportsystem:

- Andelen funktionshindrade, äldre och barn som kan utnyttja vägtransportsystemet skall öka.

Resultat: Av antalet funktionshindrade med rörelsehinder i Sverige gjorde 57 procent minst en resa per genomsnittlig dag under 2000. Motsvarande andelsvärde för 1999 var 58 procent. För personer äldre än 65 år var motsvarande andelsvärde 60 procent 2000 och 59 procent 1999. Detta tyder på att dessa gruppers tillgänglighet till vägtransportsystemet i sin helhet är i stort sett oförändrat 2000 jämfört med 1999. Där-
emot bedömer Vägverket att möjligheterna för funktionshindrade och äldre att resa kollektivt har förbättrats genom de åtgärder som genomförts under året. Med utgångspunkt från undersökningar Vägverket genomfört 2000 jämfört med liknande undersökningar som gjordes 1981

och 1983 tycks yngre barns möjlighet att nyttja vägtransportsystemet på egen hand ha försämrats. Sammantaget innebär detta att målet om ökad tillgänglighet för funktionshindrade, äldre och barn delvis har uppnåtts.

- Andelen gångtrafik, cykeltrafik och kollektivtrafikresor skall öka.

Resultat: Andelen gångtrafik och cykeltrafik av persontransportarbetet är vardera 2 procent, vilket innebär en oförändrad nivå jämfört med 1999. Busstrafikens andel av persontransportarbetet uppgår till 6 procent vilket innebär att andelen minskat med 1 procentenhet jämfört med 1999. Verksamhetsmålet att sammantaget öka dessa tre transportkategoriers andel av transportarbetet har således inte uppnåtts.

- Bidragsverksamheten till enskilda vägar skall säkerställa att standard och tillgänglighet på det enskilda bidragsberättigade vägnätet upprätthålls.

Resultat: Standard och tillgänglighet på det bidragsberättigade vägnätet har upprätthållits, vilket innebär att detta mål är uppfyllt.

- Vägverket skall i ökad utsträckning använda vägtrafikledning för att utveckla vägtransportsystemet.

Resultat: Vid utgången av 2000 fanns det drygt 300 km statlig väg med trafikdetektering varav 60 km tillkommit under 2000. Det innebär att detta mål är uppfyllt.

En hög transportkvalitet

Under detta mål hanteras ett antal krav på vägnätet som är av särskild betydelse för näringslivets transporter. Transportkvaliteten påverkar transportkostnaderna och därmed också tillgängligheten. Transportkvaliteten bedöms utifrån vägens egenskaper.

Verksamhetsmål med koppling till hög transportkvalitet:

- Underhållet av det statliga vägnätet skall ske på ett sådant sätt att nuvarande tillstånd upprätthålls samt att en återhämtning med minst 10 procent av det eftersläpande beläggningsunderhållet sker.

Resultat: Återhämtningen av det eftersläpande belägningsunderhållet har inte nåtts. I stället har eftersläpningen ökat med ca 4,4 procent under 2000.

- Driften av det statliga vägnätet skall genomföras på ett effektivt sätt samtidigt som ställda krav på tillgänglighet, trafik-säkerhet och god miljö enligt nationell väg-hållningsplan tillgodoses.

Resultat: Målet om att driften av det statliga vägnätet skall genomföras på ett effektivt sätt bedöms ha nåtts.

En säker trafik

Verksamhetsmål med koppling till en säker trafik:

- År 2000 skall antalet personer som dödas till följd av vägtrafikolyckor understiga 400 personer.

Tabell 5.3 Antalet dödade och allvarligt skadade i vägtrafik under 1990-talet samt 2000

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Antalet dödade	772	745	759	632	589	572	537	541	531	580	591
Antalet allvarligt skadade	5 501	4 832	4 705	4 334	4 221	3 965	3 736	3 917	3 833	4 043	4 104

- Regeringens handlingsprogram med 11 punkter för ökad trafiksäkerhet skall genomföras. Vägverkets del av detta mål är att:

- genomföra kostnadseffektiva trafiksäkerhetsåtgärder på hela det statliga vägnätet där flest svåra olyckor sker,
- genomföra demonstrationsprojekt av strategisk betydelse för trafiksäkerheten på det kommunala vägnätet,
- verka för att efterlevnaden av gällande regler skall öka bland alla trafikanter,
- verka för att användning av cykelhjälm skall öka,
- Vägverkets egna och upphandlade transporter skall vara kvalitetssäkrade avseende trafiksäkerhet och miljöpåverkan,
- verka för att egna och upphandlade transporter för övriga aktörer inom

- År 2000 skall antalet polisrapporterade svårt skadade personer till följd av vägtrafikolyckor understiga 3 700 personer.

Resultat: Både antalet dödade (591 st.) och svårt skadade (4 104 st.) har ökat sedan 1999 och det innebär att någon minskning av antalet dödade i trafiken eller antalet svårt skadade, inte har skett de senaste fem åren. Sammantaget bedöms åtgärder som genomförts under 2000 ha medfört 18 färre dödade och 115 färre svårt skadade i trafiken. En trafikökning motsvarande den under 2000 borde normalt ha medfört att antalet dödade sjunkit. Utfallet för 2000 med 591 dödade i vägtrafiken kan därför betraktas som ovanligt ogynnsamt.

vägtransportsektorn skall vara kvalitetssäkrade avseende trafiksäkerhet och miljöpåverkan,

- stimulera och påskynda införandet av ny teknik som hjälper föraren till trafiksäkrare beteende.

Vägverkets insatser inom detta område redovisas under rubriken 5.4 Insatser nedan.

- Efterlevnaden av gällande regler skall öka bland förare och företagare inom yrkestrafik.

Resultat: Andelen hastighetsöverträdelser är oförändrad jämfört med 1999 och den reella medelhastigheten är också i stort sett oförändrad jämfört med 1999. Bältesanvändning och hjälm-användning har varit i stort sett oförändrade de fem senaste åren. Användningen av bilbälte bland förare av taxi och tunga lastbilar har dock ökat betydligt jämfört med situationen före den ändring i lagstiftningen som trädde i kraft den 1 oktober 1999.

En god miljö

I det transportpolitiska beslutet 1998 fastställdes ett antal etappmål för utsläpp av koldioxid (till 2010), kväveoxid, svavel och flyktiga organiska ämnen (till 2005) samt etappmål för buller (till 2003 och 2007).

Verksambetsmål med koppling till en god miljö:

- De totala utsläppen av koldioxid, kväveoxider och kolväten i vägtransportsystemet skall minska 2000 jämfört med 1999.
- De totala utsläppen av cancerframkallande ämnen i tätorter skall minska 2000 jämfört med 1999.

Resultat: Utsläppen av kväveoxider, kolväten och cancerframkallande ämnen i tätorter minskar.

Etappmålen för kväveoxider, kolväten och cancerframkallande ämnen i tätorter bedöms sannolikt kunna nås 2005 och etappmålet för svaveldioxid har redan nåtts.

Etappmålet för koldioxid kommer inte att nås utan ytterligare åtgärder. Utsläppen ökade med 1,4 procent jämfört med förra året och från basåret 1990 har ökningen varit 8 procent. Tunga lastbilar med vikt över 16 ton står för den största delen av ökningen. Personbilarnas utsläpp är oförändrade jämfört med 1990.

- De totala halterna av koloxid, kväveoxider, svaveldioxid samt sot och partiklar i vägtransportsystemet skall minska 2000 jämfört med 1999.

Resultat: Halterna av hälsopåverkande luftföroreningar har i de flesta avseenden minskat, men höga halter kvarstår i en del tätorter.

- Bullerstörningar från vägtrafiken skall minska.

Resultat: Målet att minska antalet utsatta för buller i befintliga bostadsmiljöer har inte uppnåtts och etappmålet för 2003 kommer inte att uppfyllas med nuvarande åtgärdstakt.

- Miljöfarliga material skall inte införas i infrastrukturen och användandet av icke förnyelsebara material skall minimeras samt material skall återanvändas.

Resultat: År 2000 förbrukade Vägverket 9,8 miljoner ton ballast jämfört med 14,6 miljoner

ton 1999. Under 2000 minskade uttaget av naturgrus med 28 procent jämfört med 1999. Under 2000 har 630 tusen ton beläggingsmassor återvunnits. Under de senaste fyra åren har återvinningen i medeltal varit 90,5 procent.

Inga lösningsbaserade färger för vägmarkeringar har använts under 2000 och Vägverket har inte deponerat något konstruktionsstål under 2000. Viss deponering av betong och armeringsjärn har dock skett.

Under 2000 påvisades att ytterligare ca 40 vattentäkter påverkats negativt av väghållningen. Det rör sig främst om enskilda brunnar nära vägen som påverkas av vägsalt. Under året har samtidigt ca 70 dammar för rening av vägdragvatten byggts, jämfört med 30 dammar 1999.

- Nya transportanläggningar skall lokaliseras så att de fungerar i samklang med sin omgivning och utformas med hänsyn till regionala och lokala natur- och kulturvärden.

Resultat: Handboken "Gestaltningssystem för alla vägprojekt" har tagits fram under 2000 och ett inledande seminarium har hållits om samspelet mellan trafiksäkerhet, miljö och vägarbete. Vägverket har också förberett insatser under arkitekturåret 2001.

En positiv regional utveckling

Verksambetsmål med koppling till en positiv regional utveckling:

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

Resultat: Under 2000 har restids- och reskostnadsminskningar varit relativt mindre i stödområden än i övriga landet enligt detta sätt att mäta, så de regionala skillnaderna har inte minskat. När det gäller regionala skillnader gällande ytstandard vid samma trafikvolym på belagda vägar, har regionerna Skåne och Sydöst den bästa ytstandarden gällande högtrafikerade vägar och region Mitt och Väst har den sämsta standarden. Gällande låg- och mellantrafikerade vägar har även där region Skåne, tillsammans med region Stockholm den bästa ytstandarden, medan region Mitt och region Mälardalen har den sämsta ytstandarden. För såväl högtrafikerade vägar som för låg- och mellantrafikerade vägar minskar

differensen i ytstandard mellan de olika regionerna.

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 femårsperiod (vid utgången av 2002).

Resultat: I ett antal tabeller nedan redovisas och kommenteras genomförandet av den nationella väghållningsplanen och de regionala planerna.

Tabell 5.4 Uppföljning av åtgärder i nationell väghållningsplan (exkl. storstadsöverenskommelsen)

	Investeringsprojekt	Åtgärds kategorier i nationell plan				Summa
		Fysiska trafik-säkerhetsåtgärder	Riktade åtgärder	Väg-informatik	Övriga åtgärder	
Volym verksamhet 2000, mkr	1 156	538	8	25	149	1 876
Volym verksamhet 1998–2000, mkr	6 693	1 166	81	116	368	8 424
Andel verksamhet av total i % 1998–2000	80	14	1	1	4	100
Summa plan 1998–2000	6 425	1 658	150	255	285	8 773
Andel plan i % av total	73	19	2	3	3	100
Differens i mkr verksamhet – plan 1998–2000	268	-492	-69	-139	83	-349
Differens i % verksamhet – plan 1998–2000	6	-5	-1	-2	1	

Som framgår av tabellen ovan har Vägverket t.o.m. 2000 genomfört en större andel investeringsprojekt än vad den nationella investeringsplanen anger. Samtidigt har nivån för insatserna för fysiska trafiksäkerhetsåtgärder inte nåtts, vilka regeringen prioriterat. Skälet till detta är att merparten av redan pågående projekt har varit investeringsprojekt och det har varit nödvändigt att färdigställa dessa innan resurserna kan styras om till framför allt fysiska trafiksäkerhetsåtgärder. Denna effekt blir också mer påtaglig när anslagstilldelningen inte har kunnat motsvara plannivån. Dessutom gjorde regeringen en omprioritering 1999, efter det att den nationella väghållningsplanen hade fastställts. Det innebär å andra sidan att insatserna för fysiska trafiksäkerhetsåtgärder bör bli tämligen kraftfulla de kommande åren t.o.m. 2003.

Tabell 5.5 Uppföljning av åtgärder i regionala planer (exkl. länsjärnvägar)

	Åtgärds kategorier i regionala planer						Summa
	Investerings- projekt	Bärighet, Rekonstruktion	Trafik- säkerhet	Miljö	Väg- informatik	Bidrag Kommuner	
Volym verksamhet 2000, mkr	602	611	195	54	1	419	1 882
Volym verksamhet 1998–2000, mkr	2 841	1 561	670	304	45	1 244	6 665
Andel verksamhet av total i % 1998–2000	42	23	10	5	1	19	100
Summa plan 1998–2000	2 254	2 555	759	575	26	1 636	7 805
Andel plan i % av total	29	33	10	7	0	21	100
Differens i mkr verksamhet – plan 1998-2000	587	-994	-89	-271	19	-392	-1 149
Differens i % verksamhet – plan 1998-2000	14	-9	0	-3	0	-2	

På motsvarande sätt finns en kraftig ”överandel” för investeringsprojekt även gällande de regionala planerna. Samtidigt har andelsnivån för framför allt satsningen på bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion inte nåtts, vilket också är ett område som regeringen har prioriterat. Orsaken till denna ”överandel” för investeringsprojekt är densamma som för den nationella väghållningsplanen, med den skillnaden att regeringens uttalade prioritering av bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion skedde först inför 2001. I Vägverkets verksamhetsplan för 2001 har satsningen på bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion mer än fördubblats jämfört med genomsnittet för 1998–2000 och en andelsökning torde därför vara att vänta för dessa åtgärder de kommande åren.

Tabell 5.6 Uppföljning av länsfördelning i regional plan (exkl. länsjärnvägar)*Kostnader i miljoner kronor*

	Utfall 2000	Utfall 1998-2000	Plan 1998-2000	Andel Utfall/plan %	Avvikelse mot genom- snitt %
Stockholm	307	977	903	108	23
Uppsala	62	194	258	75	-10
Södermanland	50	198	256	77	-8
Östergötland	79	235	311	76	-10
Jönköping	67	278	325	86	0
Kronoberg	55	177	188	94	9
Kalmar	20	136	165	82	-3
Gotland	3	38	43,5	87	2
Blekinge	16	173	134,5	129	43
Skåne	183	721	642	112	27
Halland	40	108	156	69	-16
Västra Götaland	239	806	857	94	9
Värmland	62	319	382	84	-2
Örebro	49	136	238	57	-28
Västmanland	78	167	239	70	-15
Dalarna	126	396	546	73	-13
Gävleborg	59	206	342	60	-25
Västernorrland	117	340	489	70	-16
Jämtland	58	292	343	85	0
Västerbotten	109	397	497	80	-5
Norrbottnen	104	369	492	75	-10
Summa	1 883	6 663	7 807	85	

Vägverkets mål i regleringsbrev för 2001 är att fördelningen av kostnader inom regional plan skall var proportionerligt fördelade mellan länen i enlighet med de regionala planerna vid utgången av 2002. Det är en ändring av det mål som angavs i regleringsbrevet för 2000. Vägverket har i sin årsredovisning angett att man bedömer att man klarar detta nya mål. Målet har ändrats för att öka möjligheten till satsning på bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion. Den höga andelen i Stockholms län sammanhänger med kommunala förskotteringar av bl.a. väg 73 och ombyggnaden av Tranebergsbron. I Skåne har Banverket förskotterat tre vägutbyggnader som en del av utbyggnaden av tunneln genom Hallandsås. Blekinge har erhållit extra anslag för bl.a. Möcklesundsbron.

Tabell 5.7 Uppföljning av kostnader samt redovisning av kalkylerade samhällsnytta för objekt större än 50 miljoner kronor som öppnats för trafik under 2000

Väg	Vägtyp	Sträcka	Längd km	Kostnad slutlig	Budget	Plan	NNV ¹	Restid ²	Dödade ³ Skadade
E6	Motorväg	Yttre Ringvägen Malmö	16	1 416	1 185	1 185	-	-	-
E6	Motorväg	Lerbo-Torp, Sunningeleden	10	1 578	1 580	1 580	2,60	890	5,00
E17/E20	Motorväg	Örebro-Arboga	43	1 340	1 240	1 140	0,20	396	19,00
E6	Fyrfilsväg	Håby-Rabbalshede	20	993	900	900	0,03	275	11,00
E22	13-meters	Söderåkra-Hossmo	28	524	514	-	0,20	162	1,40
E4	13-meters	Sävar-Djäkneboda	3	82	79	69	0,90	9	0,70
161	13-meters	Rotvik-Torsberg	5	94	78	78	0,60	76	2,00
AC 257	13-meters	Obbolavägen	13	133	135	112	0,80	36	0,70
250	9-meters	Köping-Kolsva, del 1	4	66	65	-	0,60	9	1,20
105	9-meters	Förbi Förslöv	10	80	69	-	0,50	14	2,50
G 897	9-meters	Sandsbro-Stockekvarn	9	52	52	53	0,50	19	0,40
294	9-meters	Falun-Rostberg	7	94	86	82	-0,80	16	1,10
45	Bärighet	Sorsele-Buresjö	11	56	33	-	-0,80	3	0,00
45	Bärighet	Dorotea-Meselfors	28	92	65	-	-0,70	8	0,10
Summa			207	6 600	6 081	5 199		1 913	45,10

¹NNV – Nettonuvärdeskvot, mätt på samhällsekonomisk lönsamhet

²Minskad restid i tusen timmar/år

³Minskat antal dödade och skadade

Under året har 14 projekt med en kostnad av minst 50 miljoner kronor öppnats för trafik på det statliga vägnätet. De representerar en investeringsvolym av totalt 6,6 miljarder kronor. En jämförelse mellan slutlig och budgeterad kostnad visar en samlad kostnadsökning på ca 8 procent och den största kostnadsavvikelsen jämfört med budget är 69,7 procent, 41,5 procent och 19,5 procent. Mest ökade de projekt som gäller bärighetsförbättringar där det före byggstart rådde stor osäkerhet om vägkroppen och markens beskaffenhet. För 13 av projekten finns samhällsekonomiska efterkalkyler och 10 av dessa visar en positiv nettonuvärdeskvot.

Drygt 50 projekt med investeringskostnader mellan 5 och 50 miljoner kronor har färdigställts under 2000. Flera av projekten har trafiksäkerhetskaraktär. Jämfört med budget är det genomsnittliga kostnadsöverskridandet 6 procent. Avvikelsen jämfört med budget varierar från -46 procent till +180 procent.

För de projekt som finns med i de långsiktiga planerna är den genomsnittliga kostnadsökningen jämfört med plan 20 procent.

Tabell 5.8 Uppföljning av kostnader samt redovisning av kalkylerade samhällsnyttan för vägobjekt som öppnades för trafik under 1997 och då redovisades i Vägverkets årsredovisning

Väg	Sträcka	Total kostnad mkr	Nettonuvärdeskvot		Restid ¹		Dödade och skadade ²	
			Beräknad 1997	Uppföljd 2000	Beräknad 1997	Uppföljd 2000	Beräknad 2000	Uppföljd 2000
E4	Mölletofta–Ljungskog	181	0,16	0,75	43	66	3,4	5,1
E4	Traryd–Ljungby	424	-0,12	-0,02	11	6	5,8	6,1
E4	Vid Tännö	287	0,10	0,19	22	16	4,2	4,1
E4	Höga Kustenprojektet	2 110	0,00	0,25	260	281	7,3	12,5
40	Ryamotet–Länsgränsen	153	0,84	0,80	83	92	5,5	5,1
Summa		3 155			419	461	26,2	32,9

¹Minskad restid i tusen timmar/år²Minskat antal dödade och skadade

Uppföljning har gjorts för samtliga projekt som slutredovisades i Vägverkets årsredovisning för 1997. För fyra av fem projekt visar den samhälls-ekonomiska kalkylen högre lönsamhet än vad som tidigare beräknats. Främsta orsaken är ökad trafik tillväxt, speciellt beträffande tung trafik.

Övriga verksamhetsmål – avseende inre effektivitet

Vägverket skall medverka till att regelverk och verkets praktiska tillämpning av regler på ett effektivt sätt bidrar till de övergripande transportpolitiska målen. Den reala prisnivån skall trendmässigt minska och servicenivån skall trendmässigt öka.

Resultat: Målet bedöms delvis som uppfyllt. Bedömningen utgår från de resultat som uppnåtts i de återrapporteringskrav som anges i regleringsbrevet. Mått och resultat redovisas i tabellen nedan.

Mått	Resultat
Handläggningstid	Oförändrad nivå
Kostnad per ärende	Positiv utveckling för fyra av fem ärendetyper
Väntetider vid körprov och förhör	Negativ utveckling
Arbetsproduktivitet inom förarprovsvärksamheten	Positiv utveckling
Andel godkända körprov	Negativ utveckling
Andel godkända kunskapsprov	Positiv utveckling
Servicenivå för förarprov och yrkestrafikprov	Trendmässigt positiv utveckling
Reala å-priser	Minskar trendmässigt

- Det reala å-priset för administration av bidragsverksamheten till enskilda vägar skall trendmässigt minska.

Resultat: Målet har inte uppfyllts. Å-priset har varierat 1996–2000 och ökat något för 2000. Detta redovisas i tabellen nedan.

Tabell 5.9 Kostnader för administration

	1996	1997	1998	1999	2000
Å-pris: kostnad för administration och rådgivning per väg-hållare och år, kr	1 500	1 029	1 075	1 057	1 152
Index med 1996 som utgångspunkt	100	69	72	70	77

- Vägverkets registerverksamhet skall tillhandahålla ett kundanpassat och aktuellt bil- och körkortsregister samt yrkestrafikregister med hög informationstillgänglighet till lägsta möjliga kostnad.

Resultat: Kundenpassningen mäts med NKI (nöjd kund index). För att vara ”nöjd kund” skall man ha lämnat ett omdöme av värdet 4 eller 5 på en 5-gradig skala. Resultatet av mätningarna var 2000 58,3 procent nöjda kunder jämfört med 49,7 procent 1999. Det interna målet för aktualitet att 99,5 procent av konsekvensbearbetningarna skall vara klara före klockan sex dagen efter registreringen skett har klarats. Tillgängligheten mäts som den centrala tillgängligheten till registren. Tillgängligheten var 99,8 procent 2000 jämfört med 99,9 procent 1999.

- Den reala prisnivån per registrerad enhet inom Vägverkets registerverksamhet skall trendmässigt minska.

Resultat: Den reala prisnivån inom verksamhetsgren myndighetsutövning har trendmässigt minskat för såväl á-pris per fordon, körkortsinnehavare som yrkestrafiktillstånd.

- Vägverkets produktivitet inom verksamhetsgrenen myndighetsutövning skall öka.

Resultat: Produktiviteten inom verksamhetsgrenen myndighetsutövning har sjunkit från 1994 fram till 1999 för att sedan öka något från 1999 till 2000. Avståndet upp till 1994 års produktivitetsnivå är dock långt.

- Vägverkets produktivitet inom verksamhetsgrenen statlig väghållning skall öka.

Resultat: Produktiviteten inom verksamhetsgrenen statlig väghållning har i stort sett minskat kontinuerligt sedan 1996 och fortsatt att minska från 1999 till 2000. Den sämre produktiviteten för 2000 beror till stor del på ökade bränslepriser. Produktiviteten mäts för 40 procent av drift- och underhållsverksamheten.

- Vägverket skall bedriva en egenregiverksamhet med en lönsamhet som är jämförbar med branschen i övrigt.

Resultat: Målet har inte nåtts. I tabellerna nedan redovisas olika lönsamhetsmått för Vägverket Produktion och Vägverket Konsult. För övriga resultatenheter kan ingen relevant jämförelse göras med branschen i övrigt.

Tabell 5.10 Resultaträkning i sammandrag

Vägverket Produktion	1996	1997	1998	1999	2000
Räntabilitet på eget kapital %	Neg	6,1	4,4	3,3	Neg
Räntabilitet på sysselsatt kapital %	Neg	8,5	6,3	4,6	Neg
Soliditet	35	37	32	35	32
Årets resultat efter finansiella poster och skatt i mkr	-3	58	42	30	-4
Vägverket Konsult	1996	1997	1998	1999	2000
Räntabilitet på eget kapital i %	Neg	36	30	24	1
Räntabilitet på sysselsatt kapital %	Neg	36	30	24	1
Soliditet %	16	37	39	47	43
Årets resultat efter finansiella poster och skatt i mkr	-27	9	13	12	0

5.4 Insatser

Statliga insatser inom verksamhetsområdet

Under 2000 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.

Investeringsverksamheten under 2000 har inriktats på att dels fullfölja de investeringar som pågick vid årets början, dels genomföra investeringar inriktade på trafiksäkerhet. Flera större investeringsprojekt har öppnats för trafik under 2000. Dessa är E6 Yttre Ringvägen i Malmö som ansluter till Öresundsbron, E6 Sunningeleden, E6 Håby–Rabbalshede, E18/E20 Örebro–Arboga, E22 Söderåkra–Hossmo. De två sistnämnda projekten har tidigare lagts genom lån, vilket inneburit att det varit möjligt att i stort sett hålla den utbyggnadstakt som anges i de långsiktiga planerna för dessa objekt. Byggstarten har senare lagts för objekt som inte har utpräglad trafiksäkerhetsinriktning eller ligger längs väg 45 i skogslänen. Utbyggnaden av dessa andra objekt beräknas i genomsnitt bli för-

skjutna två år framåt i tiden jämfört med vad som angivits i den nationella väghållningsplanen 1998–2007.

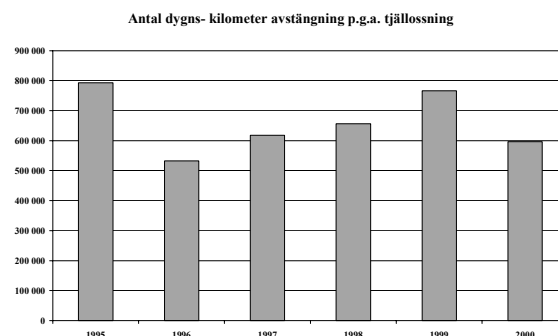
Ytillståndet på de belagda högtrafikerade vägarna, i form av ojämnheter i längsled i vägen, har förbättrats i de regioner som har haft sämst vägtillstånd medan det är oförändrat eller har försämrats något jämfört med 1999 i de regioner som tidigare har haft det bästa vägtillståndet. För de låg- och mellantrafikerade vägarna har ojämnheter längsled i vägen ökat något i tre regioner, ökat kraftigt i en region och minskat i två regioner jämfört med 1999. Samtidigt har andelen trafikanter som är nöjda med vägarna genomgående minskat sedan 1995 avseende nationella stamvägar. Gällande regionala vägar och övriga statliga vägar har andelen nöjda yrkestrafikanter fortsatt att minska under 2000, medan andelen nöjda privatbilister är oförändrat mellan 1999 och 2000. Under 2000 har antalet km grusväg kunnat minskas jämfört med 1999 och antalet km har minskat kontinuerligt sedan 1996. Andelen grusvägar på det statliga vägnätet minskade från 21,9 procent 1999 till 21,6 procent 2000.

Andelen av det statliga vägnätet med högsta bärighetsklass (Bärighetsklass 1, vilket tillåter tung trafik med axeltryck 11 ton eller boggietryck på 18 ton och bruttovikt på 60 ton) har ökat kontinuerligt sedan 1996. År 1999 hade 91,6 procent av det statliga vägnätet denna bärighetsklass och 2000 hade denna andel ökat till 91,9 procent. Andelen statliga vägar med högsta bärighetsklass i skogslänen har också ökat kontinuerligt sedan 1996 och ökade från 88 procent 1999 till 89 procent 2000.

Antalet dygnskilometer på det statliga vägnätet som varit avstängt för tung trafik på grund av tjällossning 2000 har minskat med ca 22 procent jämfört med 1999 och är även lägre än 1997 och 1998. Det främsta skälet till det låga värdet 2000 var en förhållandevis lindrig tjällossning i den södra halvan av landet, medan de fyra nordligaste länen hade en tjällossning jämförbar med tidigare år. Antalet km väg som har varit avstängt för tung trafik på grund av tjällossning under 2000 är 12 409 km. Det understiger den nivå på ca 15 000 km som gällt årligen under senare delen av 1990-talet (under den första hälften av 1990-talet låg nivån i stället på ca 20 000 km väg avstängt för tjällossning årligen).

I diagrammet nedan anges antalet dygnskilometer på det statliga vägnätet som varit avstängt för tung trafik på grund av tjällossning 1995–

2000 (antalet km väg multiplicerat med antalet dygn med begränsningar för tung trafik).



Trafiksäkerhetsaspekter beaktas alltid i samband med åtgärder på det statliga vägnätet. De ingår därmed alltid som en del av beslutsunderlaget. Av investeringarna 2000 gjordes 22 procent, ca 1 234 miljoner kronor, primärt av trafik-säkerhetsskäl.

Tabell 5.11 Riktade trafiksäkerhetsåtgärder på det statliga vägnätet 2000

Miljoner kronor

Sidoområdesåtgärder	332
Korsningsåtgärder	224
Åtgärder för oskyddade	184
Separering av körriktningar	363
Övrigt	131
Summa	1 234

De sammanlagda bedömda trafiksäkerhets-effekterna av åtgärder under 2000 redovisas i tabellen nedan. De riktade trafiksäkerhetsåtgärderna utgör en delmängd av dessa åtgärder och bedöms således ha minskat antalet dödade i vägtrafiken under året med åtta personer och minskat antalet svårt skadade i vägtrafiken med 48 personer.

Tabell 5.12 Bedömda trafiksäkerhetseffekter

	Dödade	Svårt skadade
Bälte tunga fordon	1	9
Vinterdäck	3	22
Investeringsobjekt	5	30
Riktade trafiksäkerhetsåtgärder	8	48
Generella hastighetssänkningar		2
Vinterhastighetssänkningar	1	3
Totalt	18	114

Vägverket har under 2000 haft som mål att genomföra Vägverkets del av regeringens 11-punktsprogram för ökad trafiksäkerhet. För att genomföra kostnadseffektiva trafiksäkerhetsåtgärder på hela det statliga vägnätet där flest svåra olyckor sker har Vägverket upprättat en lista över vägar med hög olycksbelastning. Denna lista anger ca 360 mil väg. Av den särskilda riktade trafiksäkerhetsåtgärden på sammanlagt 411 miljoner kronor har 93 procent använts för att åtgärda dessa vägar. En av de åtgärder Vägverket genomfört under 2000 är att skapa "mötesfri landsväg" genom att sätta upp mitträcken. Vid utgången av 2000 hade åtgärder vidtagits på ca 200 km landsväg. Den första utvärderingen från utvecklingsprojekten pekar mot att antalet svåra olyckor kan reduceras betydligt genom dessa åtgärder. Hur stor reduktion man kan förvänta sig är det dock ännu för tidigt att dra några säkra slutsatser om. Med hittillsvarande resultat som grund har Vägverket beslutat att utöka antalet sträckor som byggs om till "mötesfri landsväg" genom mitträcken. Vägverket beräknar utbyggnadstakten till 200 km/år under de kommande tre åren.

För att genomföra demonstrationsprojekt av strategisk betydelse för trafiksäkerheten på det kommunala vägnätet har Vägverkets arbete under 2000 varit inriktat på att, i samarbete med Svenska Kommunförbundet, stödja kommunerna att analysera sitt vägnät från trafiksäkerhetssynpunkt och i ett andra steg ta fram politiskt förankrade handlingsprogram för att åtgärda brister. Analyserna beräknas vara klara i de flesta kommuner under 2001 och förankrade handlingsprogram finns i dag i några enstaka kommuner. Under året har arbetet med demonstrationsprojektet "På väg mot nollvisionen" i Trollhättan pågått. Projektet visar på åtgärder för att Nollvisionen skall kunna förverkligas och

hur en kombination av åtgärder kan öka trafiksäkerheten. Totalt har 14 demonstrationsprojekt genomförts under 2000 till en kostnad av 14,6 miljoner kronor för Vägverket.

För att verka för att efterlevnaden av gällande regler skall öka bland alla trafikanter har Vägverket under året arbetat med påverkansinsatser av olika slag riktade till trafikanter och medborgare främst inom områdena hastighet, alkohol och bältesanvändning. Bland annat har polisen och Vägverket tagit fram en strategi för hastighetsövervakning och startat ett försöksprojekt med hastighetsövervakningskameror. Försöket kommer enligt nuvarande planer att omfatta ca 15 vägavsnitt i 13 län och pågå till 2002.

För att verka för att användning av cykelhjälm skall öka, har Vägverkets regioner i samarbete med kommuner och frivilligorganisationer genomfört lokala projekt om säker cykling.

För att kvalitetssäkra egna och upphandlade transporter avseende trafiksäkerhet och miljöpåverkan, har Vägverket ställt kvalitetskrav avseende trafiksäkerhet och miljöpåverkan i alla sina entreprenadupphandlingar och i arbetet med att genomföra verkets resepolicy. Under 2000 har koldioxidutsläppen för Vägverkets egna resor varit oförändrade medan reselängden ökat, jämfört med 1999.

För att verka för att egna och upphandlade transporter för övriga aktörer inom vägtransportsektorn skall vara kvalitetssäkrade avseende trafiksäkerhet och miljöpåverkan, har Vägverket även under 2000 givit kommuner och landsting stöd i framtagandet av policy och krav i upphandlingar. Dessutom har samarbete inletts med näringslivet, i första hand företag och branschorganisationer inom handel, livsmedel, verkstad-, stål- och gruv-, skogs- samt transportbranschen.

För att stimulera och påskynda införandet av ny teknik som hjälper föraren till trafiksäkrare beteende, har Vägverket drivit sex projekt till en kostnad av 31 miljoner kronor under 2000. Dessa har bl.a. gällt bältespåminnare, alkohol och hastighetsanpassningssystem.

Vägverket bedriver ett landsomfattande projekt för sparsamt körsätt. Utbildningsinsatser har visat sig kunna reducera utsläppen av koldioxid med ca 10 procent samtidigt som framkomligheten och trafiksäkerheten inte påverkas negativt.

Vägverket har ett miljöledningssystem som nu utvecklas för att motsvara kraven enligt ISO14001/EMAS.

Antalet körprov och kunskapsprov under året var 165 600 respektive 179 800, vilket är en ökning av antalet körprov med 10 800 och antalet kunskapsprov med 15 600 jämfört med 1999. Fortfarande finns det en stor skillnad i andelen godkända prov mellan trafikskoleutbildade och privatutbildade. Efterfrågan på körkortsprov har ökat markant under 2000. Detta har medfört oacceptabelt långa kötider, bl.a. beroende på många omprov.

Insatser utanför verksamhetsområdet

I budgetpropositionen för 2000 fastslog regeringen att 11-punktsprogrammet för ökad trafiksäkerhet är en viktig utgångspunkt för det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet. En viktig del av programmet är att alla parter som kan påverka trafiksäkerheten tar sin del av ansvaret för en ökad trafiksäkerhet.

Under 2000 har mellan 150 och 200 kommuner fullföljt eller påbörjat trafiknätsanalyser. Detta utgör grunden för ett målinriktat arbete med att sänka hastigheterna i trafikmiljöer där det finns risk för allvarliga trafikolyckor.

Euro NCAP har lämnat konsumentupplysning utifrån laboratoriekrockar av nya bilar. Testresultaten påverkar biltillverkarna att utveckla och marknadsföra bilmodeller med hög säkerhetsnivå.

Autoliv har i samarbete med Folksam tagit fram ett skydd mot pisksnärtsskador som kan monteras i befintliga bilar. Skyddet kommer att installeras i 10 000 bilar av Aktiebolaget Svensk Bilprovning och effekten kommer senare att utvärderas.

NTF har under året stött ca 240 lokala opinionsgrupper i deras krav på säkrare trafikmiljö och härigenom medverkat till ca 70 fysiska förbättringar av trafikmiljön samt ca 60 åtgärder som inte inneburit åtgärder i trafikmiljön.

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 och dessutom riktat uppmärksamhet mot upphinnarolyckor.

5.5 Analys och slutsatser

I förhållande till de transportpolitiska delmålen har Vägverket för 2000 presenterat förbättringar av delar av miljömålet och transportkvalitetsmålen samt oförändrade eller försämrade resultat gällande tillgänglighet, regional utveckling och trafiksäkerhet samt delar av miljömålet och målen om transportkvalitet.

Produktivitetens utvecklingen inom Statlig väghållning har varit negativ under ett flertal år och Vägverket har även anmält kostnadsökningar gällande investeringsverksamheten. Det är därför angeläget att öka produktiviteten inom Statlig väghållning för att därigenom skapa förutsättningar för en ökande måluppfyllelse. Kostnadsökningen vid nybyggnad av vägar måste också begränsas.

Vägverket får fr.o.m. 2001 själva disponera avgifterna för bl.a. kunskapsprov och körprov för körkort. Härigenom blir verket resursmässigt oberoende av volymförändringar. Regeringen har därför givit Vägverket som mål att minska kötiderna avseende kunskapsprov och körprov.

Under 1990-talet dog 6 261 människor till följd av olyckor på våra vägar. Det motsvarar i genomsnitt ca 600 dödade per år. Inget annat transportslag eller sektor i samhället uppvisar sådana olyckssiffror. Samtidigt är vägtransporter det enda transportslag som inte har en egen säkerhetsinspektion. Regeringen har mot bakgrund av Trafikansvarsutredningens betänkande (*Ett gemensamt ansvar för trafiksäkerheten*, SOU 2000:43) kommit fram till att förutsättningarna för en vägtrafikinspektion bör utredas. Inspektionens övergripande syfte bör vara att verka för att de olika systemutformarna tar sitt ansvar för att, var och en för sig och gemensamt, ständigt förbättra och vidmakthålla en säker vägtrafik så att medborgarnas liv och hälsa inte hotas. I de fall brister konstateras syftar inspektionens verksamhet till att klarlägga orsaker och verka för att bristerna avhjälps så fort som möjligt.

Regeringen avser att tillsätta en utredare som närmare skall granska förutsättningarna för tillskapandet av en vägtrafikinspektion. Utredaren skall bl.a. analysera huruvida en inspektion skall vara en egen myndighet, integreras i Vägverkets ordinarie organisation eller integreras i någon annan befintlig statlig myndighet. Vidare skall utredaren beräkna kostnaderna för inrättandet och driften av en vägtrafikinspektion.

5.6 Revisionens iakttagelser

Riksrevisionsverket (RRV) har i sin revisionsberättelse inga invändningar mot Vägverkets årsredovisning och bedömer att årsredovisningen i allt väsentligt är rättvisande. I sin revisionsrapport till Vägverkets styrelse har dock RRV framfört att Avdelningen för Trafikregister inte har kunnat visa att intäktsflödet i Avdelningen för Trafikregisters bilregister kan stämmas av mot intäktsredovisningen i huvudboken i ekonomisystemet Agresso. RRV rekommenderar Vägverket att ta fram underlag som visar att det går att stämma av uppgifter i Trafikregisters olika register med Vägverkets ekonomisystem. Därefter bör Vägverket utarbeta en rutin för löpande avstämning mellan Trafikregisters register och ekonomisystemet. Regeringen delar RRV:s uppfattning om att Vägverket bör vidta dessa åtgärder.

Vägverket har av Ekonomistyrningsverket (ESV) för 2000 erhållit EA-värde BA vilket ger EA-omdömet Tillfredsställande. Vägverket erhöll för 1999 EA-värde CA vilket gav EA-omdömet Ej tillfredsställande. Vägverket erhöll för 2000 värdet B som koncernvärde med 33 poäng av 36 möjliga och värdet A som Myndighetsvärde med 58 poäng av 60 möjliga. Skälet till att koncernvärdet inte låg på högsta nivå för 2000 är främst att inte rapporteringen av ekonomisk information till statsredovisningen följt ESV:s anvisningar fullt ut, att verifieringskedjan mellan olika system inte är obruten och att Vägverket inte har upprättat någon riskanalys.

5.7 Budgetförslag

5.7.1 36:1 Vägverket: Administration

Tabell 5.13 Anslagsutveckling

Tusental kronor

2000	Utfall	1 069 520	Anslags-sparande	198 128
2001	Anslag	787 130 ¹	Utgifts-prognos	1 001 000
2002	Förslag	1 029 923		
2003	Beräknat	1 017 209 ²		
2004	Beräknat	1 025 772 ³		

¹ Inklusivt en minskning med 257 600 tkr på tilläggsbudget i samband med den ekonomiska värpropositionen 2001.

² Motsvarar 993 423 tkr i 2002 års prisnivå.

³ Motsvarar 983 423 tkr i 2002 års prisnivå.

Regeringen föreslår att anslaget för Administration ökas 2002–2004 jämfört med beslutat anslag för 2001. Med beaktande av det stora anslags-sparande som finns från 2000 gäller dock att de tillgängliga anslagsmedlen för 2001 i stort sett är i nivå med vad som föreslås för åren 2002–2004.

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 med högst 20 000 000 kronor samt övriga kostnader som inte är direkt hänförliga till Vägverkets produkter och tjänster.

Regeringens överväganden

Vägverkets årsredovisning för 2000 innehåller en redovisning av Vägverkets inre effektivitet. Av redovisningen framgår Vägverkets kostnader för den egna förvaltningen exklusive resultatenheter. Administrationskostnaderna har ökat med 6 procent (59 miljoner kronor) mellan 1996 till 2000 och kostnaden har sjunkit med ca 8 procent (83 miljoner kronor) mellan 1999 och 2000. Ökningen fram till 1999 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. För 2000 har Vägverkets arbete för att sänka administrationskostnaderna börjat ge resultat. Överföringen till anslaget 36:2 Vaghållning och statsbidrag åren 2002–2004 är ett uttryck för regeringens förväntningar på en fortsatt minskning av verkets administrationskostnader, till förmån för den verksamhet som finansieras med anslaget 36:2 Vaghållning och statsbidrag.

Riksdagen beslutade inför 2001 att minska anslaget 36:1 Vägverket: Administration med 257 miljoner kronor. Av dessa överfördes 230 miljoner kronor till anslaget 36:2 Vaghållning och statsbidrag. De överförda medlen har använts till myndighetsutövning och drift och underhåll. Anslaget för 2002 har beräknats enligt nedanstående tabell. Pris- och löneomräkningen baseras på index för 2000.

Regeringens förslag till anslagstilldelning förutsätter att Vägverket även för 2002–2004 kan fortsätta att reducera verkets administrativa kostnader.

Tabell 5.14 Härledning av ramnivå 2002–2004

Tusental kronor

	2002	2003	2004
Anslagsnivå 2001¹	787 130	787 130	787 130
Förändring till följd av:			
Pris- och löneomräkning	25 193	48 979	67 542
Överföring till och från anslaget	217 600	181 100	171 100
Summa förändring	242 793	230 079	238 642
Förslag/beräknat anslag	1 029 923	1 017 209	1 025 772

¹ Inklusivt förslag till tilläggsbudget i samband med 2001 års ekonomiska vårproposition och i samband med budgetpropositionen för 2002.

5.7.2 36:2 Vaghållning och statsbidrag

Tabell 5.15 Anslagsutveckling

Tusental kronor

År	Utfall	Utveckling	Anslags-sparande	Utgifts-prognos
2000	Utfall	13 001 564		-230 433
2001	Anslag	13 905 251 ¹		13 942 082
2002	Förslag	13 370 143		
2003	Beräknat	14 874 606 ²		
2004	Beräknat	16 441 449 ³		

¹ Varav 230 000 tkr på tilläggsbudget i samband med den ekonomiska vårpropositionen 2001.

² Motsvarar 14 533 623 tkr i 2002 års prisnivå.

³ Motsvarar 15 786 816 tkr i 2002 års prisnivå.

Anslagets ändamål har fr.o.m. 2002 utökats. 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, utarbetande och tillämpning av 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 och anläggningstillgångar, kostnader för ränta och amorteringar av upptagna lån för väg E6 delen Stenungsund–Ljungskile, väg E18/20 delen Örebro–Arboga, väg E4 delen Stora Åby–Väderstad, väg E22 delen Söderåkra–Hossmo samt väg E4 trafikplats Hallunda, Södra länken, övriga lånefinansierade

Stockholmsprojekt samt lånefinansierade projekt inom ramen för Göteborgsöverenskommelsen och lånefinansierade projekt som startas 2002–2004, kostnader för att täcka förluster i vid infriande av kapitaltäckningsgarantin till SVEDAB och eventuella förluster i samband med Riksgäldskontorets utlåning till SVEDAB och garantiavgift för Öresundsbro Konsortiet),

- bidrag (de statsbidrag som Vägverket administrerar 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 samt för investeringar och drift av kameror för hastighetskontroll.

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

Regeringens överväganden

Den totala anslagsfinansierade verksamhetsvolymen för statlig vaghållning under 2000 var ca 13 000 miljoner kronor. Av riksdagen anvisade medel för budgetåret 2001 har av regeringen fördelats på anslags- och delposter enligt nedanstående tabell. I tabellen redovisas också det beräknade utfallet per anslagspost.

Tabell 5.16 Fördelning av anslaget Vaghållning och statsbidrag på anslagposter 2001

Tusental kronor

	Anvisat i RB 2001	Prognos Utfall 2001
Sektorsuppgifter	491 000	522 234
Myndighetsutövning	315 000	260 566
Statlig vaghållning		
Investeringar i nationell plan	1 735 000	1 834 710
Investeringar i regionala planer	2 271 000	2 240 000
Investeringar i Södra länken	148 000	148 000
Investeringar i fysiska trafiksäkerhetsåtgärder	401 000	424 723
Drift och underhåll	6 209 125	6 090 000
Räntor och återbetalning av lån för vägar	817 326	905 000
Bidrag		
Drift och byggande av enskilda vägar	578 000	578 049
Storstadsöverenskommelsen	462 000	319 000
Bidrag i regionala planer inkl. handikappåtgärder	476 000	618 000
Till Regeringskansliets disposition	1 800	1 800
Summa	13 905 251	13 942 082

Regeringen föreslår att riksdagen anvisar ett anslag för vaghållning och statsbidrag på 13 370 miljoner kronor. För 2004 föreslår regeringen en höjning av anslaget med 1 400 miljoner kronor. Regeringen kommer i den kommande infrastrukturpropositionen närmare att redovisa hur anslagna medel skall användas.

Anslaget 36:2 Vaghållning och statsbidrag för 2002 har beräknats enligt nedanstående tabell.

Tabell 5.17 Härledning av ramnivå

Tusental kronor

	2002	2003	2004
Anslagsnivå 2001¹	13 905 251	13 905 251	13 905 251
Förändring till följd av:			
Pris- och löneomräkning	403 747	744 730	1 058 380
Överföring till och från anslaget ²	-414 163	-109 663	-99 663
Beslut	-524 692	334 288	1 577 481
Summa förändring	-535 108	969 355	2 536 198
Förslag/beräknat anslag	13 370 143	14 874 606	16 441 449

¹ Inklusive förslag till tilläggsbudget i samband med 2001 års ekonomiska vårproposition och i samband med budgetpropositionen för 2002.

² Inklusive slutjustering med anledning av de statliga avtalsförsäkringarna. En närmare beskrivning finns i tilläggsbudgeten i samband med budgetpropositionen, avsnitt 9.2.

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 anläggningstillgångar, broar som ersätter färjor och vissa specifika vägprojekt. När det gäller anläggningstillgångar skall dessa enligt budgetlagen finansieras med lån eller krediter i Riksgäldskontoret. Vägverkets omsättningstillgångar finansieras med verkets räntekontokredit. Vid utgången av 2000 var Vägverkets skuld för anläggningstillgångar 1 191 miljoner kronor, för broar 182 miljoner kronor, för specifika vägobjekt 2 437 miljoner kronor och för de s.k. storstadspaketet 3 246 miljoner kronor.

Regeringen bedömer att lånen för anläggningstillgångar kommer att öka något fr.o.m. 2001.

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. Regeringen bedömer att Vägverkets skuld kommer att vara ca 114 miljoner kronor vid utgången av 2009.

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 2000 till 899 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 2009 kan beräknas till ca 638 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 2000 var skulden för dessa projekt 1 538 miljoner kronor. Regeringen föreslår att de planerade amorteringarna gällande dessa lån åren 2002 och 2003 förskjuts i två år till 2004–2005 för att därigenom skapa ett större anslagsutrymme åren 2002 och 2003 för en satsning på bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion. Lånen beräknas att slutligt amorteras 2005.

Inom ramen för de s.k. storstadspaketen har vissa väginvesteringar i Stockholm och Göteborg lånefinansierats. Vid utgången av 2000 var 1 167 miljoner kronor upplånade för Södra länken, 1 707 miljoner kronor för övriga vägprojekt i Stockholm samt 390 miljoner kronor för Göteborgspaketet. Regeringen bedömer att låneramen och garantiramen för Göteborgspaketet kommer att behöva utökas för de lån som avser de statliga projekten i överenskommelsen, från 2 300 miljoner kronor till 2 600 miljoner kronor samt att låneramen och garantiramen för de lån som avser de kommunala projekten i överenskommelsen behöver utökas från 1 500 miljoner kronor till 2 000 miljoner kronor. Utökningen är en följd av att den ursprungliga ramen inte innefattar prisökningar (index) och räntor. Regeringen föreslår således att låneramen och garantiramen för Göteborgsöverenskommelsen sammantaget ökas från 3 800 miljoner kronor till 4 600 miljoner kronor. Regeringen bedömer vidare, med utgångspunkt i riksdagens beslut (prop. 2000/01:1, bet. 2000/01: TU1, rskr. 2000/01:80) om hur lånen skall återbetalas, att skulden för Södra länken kommer att uppgå till 6 089 miljoner kronor 2009 och att motsvarande belopp för övriga Stockholmsprojekt kommer att uppgå till 1 881 miljoner kronor och för Göteborgspaketet till 4 265 miljoner kronor.

Lånet avseende kapitaltäckningsgaranti till SVEDAB avser det lånefinansierade kapitaltillskottet som Vägverket lämnade 2001 och som riksdagen tidigare beslutat om.

Riksdagen har även beslutat om att regeringen får besluta om lån intill ett belopp av 100 miljoner kronor för att inleda utbyggnaden av väg E6 delen Hogdal–Nordby i samband med tilläggsbudget i den ekonomiska vårpropositionen 2001.

Många investeringsprojekt har inte kunnat genomföras i takt med gällande planer. Regeringen föreslår därför att ett antal investeringsprojekt får finansieras med lån i Riksgäldskontoret under 2002. I tabellen nedan redovisas nettouplåningen med utgångspunkt från nu fattade beslut och förslag om anslag för amortering av lånen.

Tabell 5.18 Beräknad nettoupplåning för vägar 2001–2009

Miljoner kronor

Objekt	Skuld 2000-12-31	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Skuld 2009-12-31
Vägverkets anläggningstillgångar	1 191	24	24	25	25	26	26	27	27	28	1 423
Broinvesteringar	182	26	-3	-13	-13	-13	-13	-13	-13	-13	114
Väg E6	899	-29	-29	-29	-29	-29	-29	-29	-29	-29	638
Fyra vägobjekt (E4, E18/E20, E22)	1 538	-609			-666	-263					0
Kapitaltäckningsgaranti för SVEDAB 2001	0	86	5	5	6	6	7	7	7	8	137
E6 Hogdal-Nordby	0	100							-5	-5	90
Summa lån hos Riksgäldskontoret	3 810	-402	-3	-12	-677	-273	-9	-8	-13	-11	2 402
Södra länken	1 167	1 622	1 594	1 024	802	171	-69	-61	-74	-87	6 089
Övriga Stockholmsprojekt	1 707	130	65	65	15	2	-21	-25	-32	-25	1 881
Göteborgspaketet	390	965	890	924	934	149	136	-32	-41	-50	4 265
Totalt	7 074	2 315	2 546	2 001	1 074	49	37	-126	-160	-173	14 637

I tabellen nedan redovisas Vägverkets ackumulerade skuld 2000–2009, vilken är en konsekvens av nettoupplåningen ovan.

Tabell 5.19 Beräknad låneskuld för vägar åren 2000–2009

Miljoner kronor

Objekt	Skuld 2000	Skuld 2001	Skuld 2002	Skuld 2003	Skuld 2004	Skuld 2005	Skuld 2006	Skuld 2007	Skuld 2008	Skuld 2009
Vägverkets anläggnings-tillgångar	1 191	1 215	1 239	1 264	1 289	1 315	1 341	1 368	1 395	1 423
Broinvesteringar	182	208	205	192	179	166	153	140	127	114
Väg E6	899	870	841	812	783	754	725	696	667	638
Fyra vägobjekt (E4, E18/E20, E22)	1 538	929	929	929	263					
Kapitaltäckningsgaranti för SVEDAB 2001	0	86	91	96	102	108	115	122	129	137
E6 Hogdal-Nordby	0	100	100	100	100	100	100	100	95	90
Summa lån hos Riksgäldskontoret	3 810	3 408	4 505	5 938	6 671	6 200	6 003	5 817	5 625	5 436
Södra länken	1 167	2 789	4 383	5 407	6 209	6 380	6 311	6 250	6 176	6 089
Övriga Stockholmsprojekt	1 707	1 837	1 902	1 967	1 982	1 984	1 963	1 938	1 906	1 881
Göteborgspaketet	390	1 355	2 245	3 169	4 103	4 252	4 388	4 366	4 315	4 265
Totalt	7 074	9 389	11 935	13 936	15 010	15 059	15 096	14 970	14 810	14 637

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 2001–2009 för räntor och amortering av dessa lån. Räntan i denna tabell är bedömd till 6 procent. För Södra länken, Övriga

Stockholmsprojekt och Göteborgspaketet redovisas 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, i enlighet med riksdagens beslut (prop. 2000/01:1, bet. 2000/01:TU1, rskr. 2000/01:80). För Övriga lån i tabellen nedan redovisade reger-

ingen i Vårpropositionen 1997/98:150 sin avsikt att beträffande anslagen 36:2 Vaghållning och statsbidrag samt 36:4 Banhållning inom utgiftsområde 22 redovisa i vilken utsträckning som framtida anslagsutrymme intecknas av redan fattade beslut. För Vägverkets verksamhet görs det i tabellen nedan.

Tabell 5.20 Anslagsbehov för räntor och återbetalning av lån för vägar 2000–2009

Miljoner kronor

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Lån i Riksgäldskontoret										
Räntor	158	211	193	192	171	142	134	133	132	131
Amorteringar	269	638	32	42	708	305	42	42	42	42
Summa anslagsbelastning Riksgäldslån	427	849	225	234	879	447	176	175	174	173
Övriga lån										
Södra länken	400	148			348	378	450	438	447	455
Övriga Stockholmsprojekt	1 100	27	112	116	118	119	139	142	147	139
Göteborgspaketet	300					251	259	303	306	307
Riskavgift Öresundsbron		100		100	100	100	100	100	100	100
Totalt anslagsbelastning	2 227	1 124	337	450	1 446	1 295	1 124	1 158	1 174	1 174

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 t.o.m. 2004.

Tabell 5.21 Andel av anslaget intecknat för räntor och amortering

Miljoner kronor

	2000	2001	2002	2003	2004
Anslaget 36:2 Vaghållning och statsbidrag	12 835	13 893	13 740	14 875	16 441
Andel anslagsbelastning för räntor och återbetalning av lån	6 %	6 %	2 %	3 %	9 %

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 upp-

dragsverksamheten. 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 finansieras fr.o.m. 2001 av de offentligt rättsliga avgifterna för denna verksamhet, i enlighet med riksdagens beslut. Avgifternas storlek beslutas dock av regeringen.

Tabell 5.22 Intäkter som Vägverket disponerar

Tusental kronor (löpande priser)

	2002	2003	2004
Vägverket Produktion, Konsult och Färjerederi			
Intäkter	1 689 000	1 858 000	2 039 000
Kostnader efter finansnetto	1 665 000	1 825 000	1 998 000
Resultat efter finansnetto	24 000	33 000	41 000
Kostnadstäckning i %	101	102	102
VUC och Trafikdata			
Intäkter	7 000	6 000	6 000
Kostnader efter finansnetto	6 500	5 500	5 500
Resultat efter finansnetto	500	500	500
Kostnadstäckning i %	108	109	109
Övriga avgifter			
Intäkter	74	74	74
Kostnader	69	69	70
Resultat	5	5	4
Kostnadstäckning i %	107	107	106
Offentligrättsliga avgifter			
Avgifter	455 300	572 500	637 900
Kostnader	573 300	613 400	636 700
Resultat	-99 000	-43 900	-21 800
Kostnadstäckning i %	79	93	100

De offentligrättsliga avgifterna och kostnaderna för denna verksamhet utgår från Vägverkets avgiftsförslag för 2002, som syftar till en avgiftsättning som är kostnadstäckande. I tabellen ovan har dock beaktats att ca 270 miljoner kronor gällande de offentligrättsliga avgifterna betalats in i förskott, före 2001, då Vägverket erhölet rätt att själv disponera dessa offentligrättsliga avgifter för att finansiera kostnaderna för denna verksamhet. Det innebär att de avgifter som Vägverket erhåller under åren 2002–2004 i realiteten kommer att vara ca 170 miljoner kronor lägre än vad som angetts i Vägverkets avgiftsförslag.

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

Tabell 5.23 Intäkter som inte Vägverket disponerar

Tusental kronor (löpande priser)

	2002	2003	2004
Offentligrättsliga avgifter			
Avgifter	13 000	13 000	13 000
Kostnader	13 000	13 000	13 000
Resultat	0	0	0
Kostnadstäckning i procent	100	100	100

Investeringsplan

Regeringen kommer i infrastrukturpropositionen att redovisa Vägverkets investeringsplan för 2002–2004.

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 statsmakernas önskemål om konkurrensuttagning 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. Regeringen föreslår att bemyndigandet avser det totalbelopp som regeringen får ha bundit upp i avtal vid budgetårets utgång.

Den föreslagna omfattningen för bemyndigandet framgår av tabellen nedan.

Tabell 5.24 Bemyndiganden och ekonomiska förpliktelser*Miljoner kronor*

År 2002	Ingående bemyndiganden	Nya 2002 bemyndiganden	Infriade 2002 bemyndiganden	Utestående 2002 bemyndiganden	Bemyndiganderam
Bidrag	2 163	834	1 304	1 693	1 700
Drift och underhåll	7 100	3 200	3 200	7 100	7 100
Investeringsverksamhet	16 993	5 322	2 953	19 362	19 500
Övrigt	168	168	168	168	200
Summa	26 424	9 524	7 625	28 323	28 500

6 Järnvägar

6.1 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. Verksamhetsområdet Järnvägar omfattar också den verksamhet som tidigare bedrevs av affärsverket Statens järnvägar men som från årsskiftet bedrivs i bl.a. bolagsform. Denna verksamhet beskrivs i avsnitt 6.8.

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 område. I uppdraget ingår också att främja järnvägens utveckling. 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. Banverket har ett sektorsansvar för att aktivt driva och följa utvecklingen inom hela järnvägssektorn. Inom sektorsuppgiften förekommer bl.a. uppgifter av utrednings- och policykaraktär.

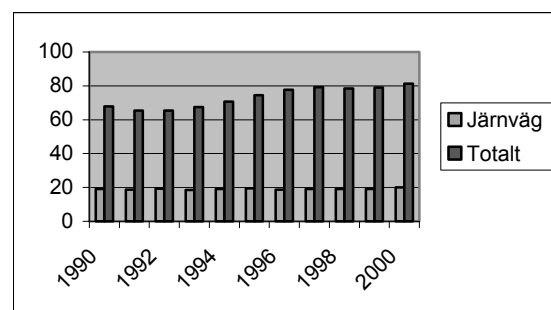
Banverkets organisation bygger på en rollfördelning mellan förvaltande och producerande enheter. Produktions- och uppdragsverksamheten bedrivs sedan 1998 i huvudsak av de producerande enheterna Banverket Produktion,

Banverket Projektering och Industridivisionen. Från och med den 1 juli 2001 har de producerande enheterna börjat utsättas för konkurrens. Den förvaltande delen av Banverket, som är uppdelad i fem geografiska regioner, ansvarar för bannätet och för kontakterna med järnvägens kunder och intressenter. De förvaltande enheterna beställer arbeten av såväl Banverkets egna producerande enheter som externa leverantörer. Inom Banverket finns två självständiga enheter, Järnvägsinspektionen och Tågtrafikledningen. Järnvägsinspektionen beslutar om säkerhetsnormer, utövar tillsyn och utfärdar tillstånd enligt järnvägssäkerhetslagen (1990:1157), m.m. Tågtrafikledningen beslutar i frågor om trafikeringsrätt, banfördelning och tilldelning av tåglägen m.m.

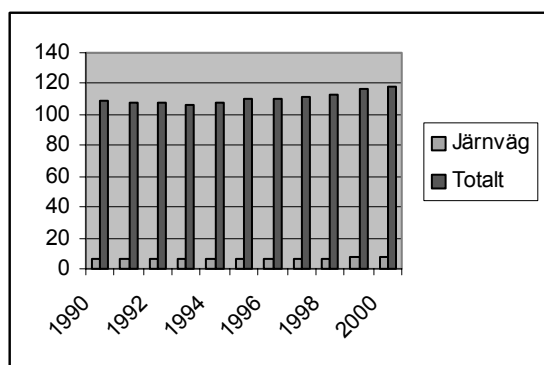
Den sammanlagda verksamhetsvolymen inklusive externa intäkter och lånefinansierad verksamhet uppgick 2000 till ca 9,9 miljarder kronor för Banverket.

Bilderna visar gods- och persontransportarbetet på järnväg under perioden 1990–2000.

Diagram 6.1 Godstransporter på järnväg¹



¹ Miljarder tonkilometer

Diagram 6.2 Persontrafik på järnväg¹

¹ Miljarder personkilometer

Verksamhet i bolagsform

Banverket förvaltar tillsammans med andra intressenter aktier i tre av staten helägda aktiebolag, Svensk-Danska Broförbindelsen AB (SVE-DAB), 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 Öresundsbro Konsortiet som svarar för kust- till kustförbindelsen samt att förvalta 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 spårplaneringar mot Öresundsbanan och Ystad/Trelleborg har ett konsortium bildats av Banverket, Statens järnvägar, Malmö kommun och Region Skåne. Järnvägen planeras att vara klar 2007, varefter den skall ingå i statens spårplaneringar 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.

Konsortieparterna är också delägare med 25 procent vardera i Tunnelpersonalen i Malmö AB. Bolagets uppgift är att tillhandahålla personal för Citytunnelkonsortiet. En särskild förhandlingsman, utsedd av regeringen, har den 22 augusti 2001 lämnat ett preliminärt projektavtal tecknat mellan representanter för konsortieparterna. Det preliminära avtalet innebär att Banverket övertar hela genomförandeansvaret och att Citytunnelkonsortiet avvecklas samt att de finansiella åtagandena regleras mellan parterna i samband med att Banverket övertar hela ansvaret. Regeringen kommer att återkomma till riksdagen med anledning av organisationsförändringen och kostnadsfördelningen i den kommande infrastrukturpropositionen.

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 bevaka statens rättigheter och skyldigheter enligt de s.k. Arlandabaneavtalen som reglerar byggande och drift av järnvägen till Arlanda flygplats. A-Banan Projekt AB skall vidare övervaka driften av Arlandabanan och den del av anläggningen som byggts för intercitytrafik samt följa återbetalningen av det statliga villkorlånnet. Arlandabanan har uppförts av ett konsortium bestående av Alstom, 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.

6.2 Utgiftsutveckling

Anslagsförbrukningen 2000 för verksamhetsområdet Järnväg underskred anslagen med 337 miljoner kronor. Det fanns vid årets början ett ingående utnyttjande av anslagskrediten om 47 miljoner kronor. Sammantaget underskred anslagsförbrukningen det totala tillgängliga anslagsbeloppet med 290 miljoner kronor. Prognosen för 2001 för verksamhetsområdet Järnväg är ca 8 056 miljoner kronor vilket är ca 322 miljoner kronor högre än anslagen.

Prognosen för 2001 ligger för anslaget 36:3 Banverket: Administration på samma nivå som tilldelade anslag. I samband med den ekonomiska vårpropositionen för 2001 har anslaget minskats med 2,4 miljoner kronor som förts till an-

slaget 38:1 Myndigheten för företagsutveckling: Förvaltningskostnader. Prognosen för 2001 är för anslaget 36:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter högre än tilldelade anslag. Det är framför allt verksamheter avseende drift och underhåll som förväntas få en stor förbrukning av anslagskrediten. Av detta skäl föreslås att anslaget tillförs 200 miljoner kronor på tilläggsbudget.

För att möjliggöra en tillfredsställande banhållning föreslås att lånemedel tillförs verksamhetsområdet Järnväg under perioden 2002–2004. Under 2004 föreslås även en höjning av anslagsnivån.

Tabell 6.1 Utgiftsutvecklingen inom verksamhetsområdet

Miljoner kronor (löpande priser)

	Utfall 2000	Anslag 2001 ¹	Utgifts- prognos 2001	Förslag anslag 2002	Beräknat anslag 2003	Beräknat anslag 2004
36:3 Banverket: Administration	800	578	730	740	758	775
36:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter	5 991	7 036	7 142	7 047	7 006	8 420
36:5 Ersättning till SJ i samband med utdelning från AB Swedcarrier	170	50	124	25	15	15
36:6 Från EU-budgeten finansierat stöd till transeuropeiska nätverk ²	86	70	60	65	70	70
Summa	7 047	7 734	8 056	7 877	7 849	9 280

¹ Inklusive förslag till tilläggsbudget i samband med 2001 års ekonomiska vårproposition och budgetpropositionen för 2002.

² Avser den del av anslaget som finansierar stöd till järnvägar. Anslaget i sin helhet redovisas i avsnitt 6.9.

6.3 Mål och resultat

Ekonomiskt resultat

Tabell 6.2 Anslag och utfall 1998–2000

Miljoner kronor (löpande priser)

	Spar/ kredit 1997	Anslag 1998	Utfall 1998	Spar/ kredit 1998	Anslag 1999	Utfall 1999	Spar/ kredit 1999	Anslag 2000	Utfall 2000	Spar/ kredit 2001
36:3 Banverket: Admi- nistration	145	756	777	124	787	902	9	935	800	125
36:4 Banverket: Banhåll- ning och sektorsuppgif- ter	95	7 490	6 859	-92	6 690	7 113	-505	6 279	5 991	-146
36:5 Ersättning till SJ i samband med utdelning från AB Swedcarrier	0	200	26	374	5	0	377	50	170	124
36:6 Från EU-budgeten finansierat stöd till transeuropeiska nätverk	6	70	53	23	70	72	72	70	86	47
A6 Nationellt investerings- program för infrastruktur- utveckling					50	40	0	50	49	1
Summa	246	8 516	7 715	429	7 602	8 172	-47	7 384	7 096	151

Resultat för verksamheten

Regeringen har brutit ner de transportpolitiska delmålen för verksamhetsområdet Järnväg i specifika verksamhetsmål. Nedan följer en redovisning av måluppfyllelsen för 2000.

Sammanfattande bedömning

Uppfyllelsen av *tillgänglighetsmålet* är svårbedömd. *Transportkvalitetsmålet* bedöms delvis ha uppfyllts. Förseningarna har ökat bl.a. beroende på att transportarbetet på järnväg har ökat kraftigt vilket har gjort systemet känsligare för störningar. De ökade förseningarna beror till stor del på operatörerna, men även på brister i infrastrukturen (bl.a. översvämningar och brand i ställverk). Etappmålen för förseningar för godstrafiken skall uppnås först 2007. Förseningarna har ökat men samtidigt har transportarbetet på järnväg ökat. Det är svårt att avgöra om det långsiktiga målet kommer att uppnås. Godssatsningen har inneburit att flera banor fått högre bärighet och utökad lastprofil. Det totala antalet dödade och svårt skadade är i stort oförändrat jämfört med 1999. Antalet dödade och svårt skadade i plankorsningsolyckor har minskat. Trafiksäkerhetsmålet bedöms därför ha uppfyllts. Uppfyllelsen av miljömålet är svårbedömd då nya inventeringar gjort att fler buller- och vibrationsutsatta bostäder identifierats. Banverket, Vägverket och Statens institut för kommunika-

tionsanalys (SIKA) har i uppdrag att utveckla mått för målet en positiv regional utveckling. Kortare restider har i vissa fall bidragit till regionförstoring och godssatsningen bidrar till att förbättra företagets konkurrenskraft.

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

Målet är att andelen funktionshindrade och andra grupper med särskilda behov som kan nyttja järnvägstransportsystemet skall öka.

Resultat: Måluppfyllelse går i dagsläget inte att fastställa. Trafikverket har i uppdrag att utvärdera konsekvenserna av regeringens handlingsplan för handikappolitiken (prop. 1999/2000:79, bet. 1999/2000:SoU14, rskr. 1999/2000:240).

En hög transportkvalitet

En ökad bärighet och utökad lastprofil innebär att varje järnvägsvagn kan innehålla tyngre och större last. De skapar i sin tur förutsättningarna för bättre transportekonomi. Ett av Banverkets viktigaste bidrag till hög transportkvalitet är att ha en god driftsäkerhet på sina anläggningar.

Målet är att tåg förseningar på stom- och länsjärnvägsnätet skall minska jämfört med 1999.

Resultat: Målet har inte uppnåtts. Tåg förseningstimmarna ökade till 82 969 (76 796 år 1999). Ökningen beror till stor del på ökad trafik och hänförs främst till brister i fordonen, som använts maximalt, och till brister i infrastrukturen, som bl.a. drabbades av översvämningar och en brand i ett ställverk. I Stockholmsområdet rådde brist på personal. PULS-samarbetet mellan banhållare, operatörer och trafikledning syftar till att minska förseningarna, förslag läggs 2001.

Målet är att kostnaden för fjärrtågklarering och tågklarering per tågakilometer skall minska jämfört med kostnaden 1999.

Resultat: Målet har uppnåtts. Kostnaden för den operativa trafikledningen var 355 miljoner kronor (342 miljoner kronor 1999). Trafikvolymen ökade från 106,9 till 118,4 tågakilometer. Produktivetsförbättringen var därmed 6,4 procent.

Målet är att Banverket skall verka för att förutsättningarna för utnyttjandet av det statliga järnvägsnätet förbättras.

Resultat: Målet bedöms ha uppnåtts. Antal spårkilometer, antal kilometer nytt dubbelspår och antal kilometer fjärrblockering har ökat liksom andelen bana som tillåter 25 tons axellast. Antalet tåg som trafikerade det statliga järnvägsnätet ökade från 654 000 tåg till 663 000 tåg.

Målet är att antalet störningstillfällen för gods- och trafik på de mest drabbade järnvägssträckorna skall minst halveras till 2007.

Resultat: Måluppfyllelsen till 2007 kan inte bedömas. Tåg förseningarna för godstrafiken minskade med 457 timmar till 6 393 timmar. På Mittbanan ökade förseningarna på grund av översvämningar.

Målet är att till 2007 skall högsta tillåtna axellast ökas från 22,5 ton till 25 ton på järnvägssträckor med omfattande inrikes systemtransporter.

Resultat: Andelen järnväg med största tillåtna axellast 25 ton har ökat till 15,5 procent jämfört med 13,6 procent 1999. Andelen järnväg med

större lastprofil har ökat till 13,7 procent jämfört med 9,8 procent 1999. Uppgradering till STAX 25 är avslutad eller pågår på sträckorna Karlstad–Laxå, Karlstad–Kil, Hyltebruk–Göteborg och Gällivare–Luleå.

Målet är att till 2007 skall lastprofilen ökas på de järnvägssträckor som kan komma i fråga för 25 tons axellast.

Resultat: Se ovan.

Målet är att effektiviteten avseende underhållet av det statliga järnvägsnätet skall öka. Banans tillstånd skall motiveras av aktuell trafik.

Resultat: Målet har nåtts. Under perioden 1994 till 2000 har kostnaderna för drift och underhåll och reinvesteringar minskat samtidigt som kvaliteten varit ganska konstant. Skälet är främst omfattande spårbyten under 1990-talet. Mellan 1999 och 2000 kan man dock se en försämring av kvaliteten och en ökning av kostnaderna. Den försämrade kvaliteten kan till stor del bero på otillräckligt förebyggande underhåll. Kostnaderna för avhjälpande underhåll har ökat och kan äventyra uppfyllandet av kraven på järnvägssäkerhet.

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 banhållnings-, 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

Målet är att antalet dödade och skadade inom järnvägstransportsystemet skall minska.

Resultat: Det totala antalet dödade och svårt skadade är i stort oförändrat jämfört med 1999. Dock har antalet dödade och svårt skadade i plankorsningsolyckor minskat kraftigt från 25 personer 1999 till 16 personer 2000.

Målet är att verka för en trafiksäker spårtrafik där ingen dödas eller skadas allvarligt.

Resultat: Spårtrafiken omfattar järnväg, tunnelbana och spårväg. Antalet dödade och allvarligt skadade uppgick till 68 (63 personer 1999, 83 personer 1998).

Målet är att antalet olyckor vid plankorsningar mellan järnväg och väg bör halveras till 2007 räknat från 1996 års nivå.

Resultat: Antalet plankorsningsolyckor har minskat från drygt 40 år 1999 till ca 30 år 2000. Antalet olyckor beräknat som ett rullande 5-årigt medelvärde har kontinuerligt minskat. Målet bedöms kunna uppnås.

En god miljö

För att nå målet om en god miljö har bulleråtgärder vidtagits som i huvudsak består av anläggande av bullerplank, vallar, fönsteråtgärder samt rälsslipning. En liten andel, ca 10 procent, av trafikarbetet på järnväg utförs med dieseldrivna fordon. Dessa svarar för ca 50 procent av järnvägstransportsystemets utsläpp av koldioxid.

Målet är att järnvägens andel av det totala transportarbetet skall öka jämfört med 1999.

Resultat: Målet har uppnåtts. Järnvägens marknadsandel uttryckt i tonkilometer ökade med en procentenhet till 25 procent. Järnvägens transportarbete ökade till 20 miljarder tonkilometer efter att ha legat stilla på 19 miljarder tonkilometer under 1990-talet.

Målet är att energianvändningen per utfört transportarbete på statens spåranläggningar skall minska.

Resultat: Målet har uppnåtts. Energinvändningen mätt som kWh/tågkilometer minskade med knappt 4 procent. En energisparplan har lämnats till regeringen. Ett energisparråd med företrädare för järnvägssektorn har inrättats.

Målet är att negativ miljöpåverkan av banhållning skall minska jämfört med 1999.

Resultat: Måluppfyllelsen kan inte bedömas. Antalet konfliktpunkter med vattentäkter och antalet bostäder med vibrationer över 2,5 mm/s har ökat jämfört med 1999. Ökningen beror bl.a. på att nya inventeringar gjorts varvid nya konfliktpunkter m.m. identifierats.

Målet är att 2004 skall inga bostadslägenheter utsättas för buller orsakade av järnvägstrafik på över 55 dB(A) vid fler än fem tillfällen per natt. Nivån avser maximalt värde i sovrum nattetid.

Resultat: Måluppfyllelsen kan inte bedömas. Drygt 1 900 lägenheter har åtgärdats under året. Vid inventeringar under året har ytterligare 2 400 lägenheter identifierats.

En positiv regional utveckling

Järnvägstransportsystemet kan ge positiva regionala effekter, bl.a. genom att bidra till att skapa större geografiska arbetsmarknader. 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. För målet en positiv regional utveckling saknas mått. Banverket, Vägverket och SIKA arbetar med att utarbeta sådana. Dock kan sägas att restiderna minskat vilket i vissa fall (t.ex. Svealandsbanan) bidragit till regionförstoring. Godssatsningen bidrar till sänkta transportkostnader och förbättrar företagets konkurrenskraft (exempelvis Malmбанan).

Nedan redovisas vilka åtgärder som genomförts på det statliga järnvägsnätet i enlighet med stomnätsplanen och länsplanerna.

Verksamhetsmål för genomförande av planer

Målet är att Banverket, inom ramen för anvisade medel, skall genomföra åtgärder på det statliga järnvägsnätet i enlighet med stomnätsplanen och länsplanerna för regional transportinfrastruktur. Banverkets genomförande av länsplanerna för regional transportinfrastruktur skall ske på ett sådant sätt att en lika stor andel av respektive länsplan är genomförd efter en fyraårsperiod (vid utgången av 2001).

Resultat: Inom ramen för anvisade medel har målet dock nåtts. Målet rörande stomnätsplanen har nåtts. Av investeringarna i stomnätsplanen har 31 procent genomförts vid utgången av 2000. Länsplanerna har genomförts till 69 procent. Investeringarna är ojämnt fördelade mellan länen. Målet uppnås därmed inte.

Tabell 6.3 Uppföljning av åtgärder i nationell stamnätsplan 1998–2000¹

Miljoner kronor

	Kostnad enligt plan ²	Utfall	Diff. %
Västra stambanan	401	137	-66
Södra stambanan	618	103	-83
Västkustbanan	5 160	3 379	-35
Kust till kustbanan	264	142	-46
Ostkustbanan	725	691	-5
Dalabanan	49	44	-10
Stambanan genom övre Norrland	319	298	-7
Norra stambanan	453	474	5
Godsstråket genom Bergslagen	841	623	-26
Bergslagsbanan	284	300	6
Norge/Vänernbanan	666	341	-49
Värmlandsbanan, Jönköpingsbanan och Älvsborgsbanan	151	162	7
Skånebanan och Godsstråket genom Skåne	179	110	-39
Mälarbanan, Svealandsbanan, Sala–Oxelösund och Nynäsbanan	2 208	1 709	-23
Mittbanan, Malmbanan och Haparandabanan	821	759	-50
Stockholm, Malmö och rangerbangårdar	1 444	722	-50
Övrigt	1 289	1 217	-6
Totalt	15 872	11 211	-29

¹ Utfall är redovisat efter externa bidrag till finansieringen utom för Årstabron vilken är bruttoredovisad i stamnätsplanen² Prisnivå 1997**Tabell 6.4 Uppföljning av åtgärder i nationell stamnätsplan 2000¹**

Miljoner kronor

	Kostnad enligt plan ²	Utfall	Diff. %
Västra stambanan	128	27	-79
Södra stambanan	411	8	-98
Västkustbanan	1 832	863	-53
Kust till kustbanan	129	68	-47
Ostkustbanan	31	62	100
Dalabanan	8	4	-50
Stambanan genom övre Norrland	25	40	60
Norra stambanan	85	88	4
Godsstråket genom Bergslagen	361	148	-59
Bergslagsbanan	70	69	-1
Norge/Vänernbanan	191	171	-10
Värmlandsbanan, Jönköpingsbanan och Älvsborgsbanan	12	10	-17
Skånebanan och Godsstråket genom Skåne	40	9	-78
Mälarbanan, Svealandsbanan, Sala–Oxelösund och Nynäsbanan	490	383	-22
Mittbanan, Malmbanan och Haparandabanan	218	231	6
Stockholm, Malmö och rangerbangårdar	618	314	-49
Övrigt	253	255	1
Totalt	4 902	2 750	-44

¹ Utfall är redovisat efter externa bidrag till finansieringen utom för Årstabron vilken är bruttoredovisad i stamnätsplanen² Prisnivå 1997

Kommentar till genomförandet av stamnätsplanen

Stamnätsplanen för perioden 1998–2007 omfattar investeringar om totalt 36 000 miljoner kronor. Stamnätsplanen är framtung, dvs. investeringarna är ojämnt fördelade i tiden så att en större andel av investeringarna ligger i början av planperioden. Enligt stamnätsplanen skulle 44 procent av investeringarna ha varit genomförda vid utgången av 2000. Som framgår av budgetpropositionerna för 1998 och 1999 har dock regeringens ambition varit att genomföra stamnätsplanen i en jämn takt, dvs. med en tiondel av planen varje år. Vid utgången av 2000 skulle alltså ca 30 procent av stamnätsplanen vara genomförd.

Investeringarna under perioden 1998–2000 uppgick till 11 211 miljoner kronor. Det innebär att 31 procent av stommätplanen genomförts vid utgången av 2000. Utfallet 2000 blev 2 750 miljoner kronor.

I tabell 6.3 redovisas investeringar på stommätvägarna per stråk. I tabellen jämförs utfallet med den beräknade kostnaden enligt stommätplanen. I det följande redovisas de viktigare åtgärder som genomförts på olika stråk.

Västra stambanan

I Herrljunga har åtgärder för att förbättra tillgängligheten och säkerheten för resenärer genomförts. Satsningen på ökad plankorsningssäkerhet har fortsatt. För att underlätta arbetet med ombyggnaden av Södertälje hamn/station har signalombyggnad skett vid Östertälje. Den planerade linjerätningen i Finnerödja samt bangårdsombyggnaden i Vårgårda och Floda har senarelagts.

Södra stambanan

Kapacitetsförstärkningar på sträckan Katrineholm–Mjölby har genomförts. Bangårdsombyggnaden i Norrköping och kapacitetsförstärkning mellan Arlov och Malmö har senarelagts.

Västkustbanan

Stråket är föremål för omfattande investeringsarbeten. 40 kilometer dubbelspår har färdigställts mellan Helsingborg och Kävlinge via Landskrona och fem kilometer på sträckan Löfta–Nordvära. Utbyggnaden av dubbelspår på sträckan Frillesås–Löfta påbörjades under året.

Arbetet med tunnlar genom Hallandsås har koncentrerats till att färdigställa lining samt att lösa kvarstående vattenförsörjningsproblem. Ett flertal dubbelspårsetapper är försenade. Utbyggnaden på sträckan Lekarekulle–Frillesås och Breås–Heberg har senarelagts. Till följd av en överklagad detaljplan i Lund är den andra etappen av Kävlinge–Lund inte påbörjad. Även utbyggnaden av resterande del av Förslöv–Ängelholm är beroende av beslut om detaljplaner.

Kust till kustbanan

Utbyggnaden av fjärrblockering har fortsatt. I Röddberg, mellan Göteborg och Borås, har arbetet med en ny tågmötesplats påbörjats. Investeringarna kommer att ge möjlighet till effektivare tidtabellsläggning, kortare restider och tätare trafik.

Ostkustbanan

Åtgärderna har i huvudsak bestått av efterarbeten av tidigare större investeringar. Bangårdsombyggnaden i Uppsala och dubbelspårutbyggnaden mellan Uppsala och Svartbäcken är senarelagda.

Dalabanan

Satsningen på ökad plankorsningssäkerhet har fortsatt.

Stambanan genom övre Norrland:

I Långträsk har bangården utrustats för samtidig infart. Bangårdsombyggnader mellan Vännäs och Boden är senarelagda.

Norra stambanan

Under året har snabbtågsanpassningen mellan Gävle och Östersund påbörjats och arbetet för ökad plankorsningssäkerhet pågår.

Godsstråket genom Bergslagen

På sträckan Degerön–Stenstorp, norr om Motala, har 15 kilometer dubbelspår färdigställts. Samtliga plankorsningar har byggts bort och hastigheten har höjts från 70 till 160 km/timme. För att nå tillräcklig kapacitet måste ytterligare delar av sträckan Hallsberg–Mjölby byggas ut till dubbelspår. Bangårdsombyggnaden i Mjölby och dubbelspår Mjölby–Motala har senarelagts.

Bergslagsbanan

På sträckan Ludvika–Frövi byts samtliga ställverk. Samtidigt förbättras kapaciteten och plankorsningssäkerheten ökas.

Norge/Vänernbanan

Arbeten pågår med signal- och plankorsningsåtgärder. I Trollhättan byts broarna över Göta älv och för att klara tyngre godstransporter byggs en ny svängbro över Dalslands kanal i Köpmanebro. Dubbelspår Trollhättan–Öxnered och bangårdsombyggnaden i Öxnered har senarelagts.

Värmlandsbanan, Jönköpingsbanan och Älvsborgsbanan

Arbeten för att möjliggöra transport av tyngre godstrafik på Värmlandsbanan har genomförts.

Skånebanan och Godsstråket genom Skåne

Satsningen på ökad plankorsningssäkerhet har fortsatt.

Mälardbanan, Svealandsbanan, Sala–Oxelösund och Nynäsbanan

Mälardbanans utbyggnad till dubbelspår mellan Kallhäll och Kungsängen har färdigställts, vilket ger bland annat möjlighet till bättre punktlighet och ökad turtäthet. De genomförda bullerskyddsåtgärderna på sträckan Grillby–Enköping och dubbelspårsutbyggnad på sträckan har slutförts. Detta innebär att hastigheten har kunnat höjas till 200 kilometer i timmen.

Mittbanan, Malmbanan och Haparandabanen

På Mittbanan pågår spårbyte och utbyggnad av fjärrblockering mellan Storflon och Storlien. När projektet är klart kommer restiden mellan Östersund och Storlien att kunna minska med 30 minuter. Upprustning till 30 tons axellast av Malmbanan pågår. Installationen av spårvidsväxlare vid Haparanda bangård har senarelagts i avvaktan på beslut om tekniskt system.

Stockholm, Malmö och Göteborg

Utbyggnaden av nya spår – inklusive Årstabron – har fortsatt. Utbyggnaden möjliggör en fortsatt utveckling av regiontrafiken i Stockholm. Risker för störningar minskar och punktligheten ökar i trafiken samtidigt som bron ger en bilfri gång- och cykelväg mellan Södermalm och Årsta. I Göteborg har ombyggnad av Olskrokens bangård påbörjats. Ombyggnaden ger effektivare tågtrafik till bl.a. Norge/Vänernbanan och Bohusbanan.

Rangerbangårdar

I Hallsberg pågår ombyggnad av rangerbangården för att skapa effektivare och säkrare rangering. Delar av den ombyggda bangården har tagits i bruk under 2000. Ombyggnaden av bangården i Trelleborg har senarelagts.

Övriga åtgärder

I stomnätsplanen avsattes medel för uppgradering till 25 tons axellast och utökad lastprofil. Utöver dessa satsningar har en mängd smärre åtgärder utförts.

Kommentar till genomförandet av länsplanerna

Investeringarna i länsjärnvägarna omfattar i huvudsak åtgärder för att åstadkomma förbättringar för godstrafiken och för den regionala persontrafiken. Bullerskyddsåtgärder är också prioriterade.

Målet att en lika stor andel av länsplanerna skall vara genomförd vid utgången av 2001 kommer inte att uppfyllas. Förbrukade medel inom planperioden uppgår till 778 miljoner kronor, vilket motsvarar 69 procent av planerna. De investeringar som genomförts är ojämnt fördelade mellan länen i förhållande till planen. Skälet är bl.a. att vissa investeringar senarelagts eftersom de kräver samordning med objekt i stomnätsplanen, ett exempel är kapacitetshöjande åtgärder i Linköping. Av årets investeringar har ca 15 procent gällt åtgärder för att minska bullerstörningar. Satsningen på plankorsnings säkerhet har fortsatt, bl.a. har sju plankorsningar på sträckan Ystad–Simrishamn byggts bort. Upprustningen av Blekinge kustbana har fortsatt och omfattar bättre signal-system och mötesplatser samt plankorsningsåtgärder. Även banan mellan Lycksele och Storuman har rustats upp. I tabellen nedan redovisas genomförandet av länsplanerna.

Tabell 6.5 Uppföljning av länsfördelning i regional plan

Län	Antal objekt i plan	Genomförda/påbörjade objekt	Belopp i plan, mkr	Förbrukade medel, mkr	Andel av plan %	Utfall 1998–2000	Plan 1998–2000	Andel utfall/plan %
Stockholm	4	2	16	6	38	6	16	38
Uppsala	1	0	5	0	0	0	5	0
Södermanland	2	1	16	3	19	3	16	19
Östergötland	6	6	49	36	73	36	49	73
Jönköping	6	7	83	50	60	50	83	60
Kronoberg	1	1	19	6	32	6	19	32
Kalmar	9	3	58	20	34	20	58	34
Blekinge	3	1	21	56	267	56	21	267
Skåne	8	9	185	84	45	84	185	45
Halland	5	4	34	22	65	22	34	65
Västra Götaland	15	9	255	235	92	235	255	92
Värmland	8	6	50	41	82	41	50	82
Örebro	5	2	19	4	21	4	19	21
Västmanland	4	1	11	1	9	1	11	9
Dalarna	10	6	71	39	55	39	71	55
Gävleborg	5	3	30	14	47	14	30	47
Västernorrland	15	3	55	43	78	43	55	78
Jämtland	3	0	8	0	0	0	8	0
Västerbotten	15	12	100	93	93	93	100	93
Norrbottnen	7	5	47	25	53	25	47	53
Summa	132	81	1 132	778	69	778	1 132	69

Efterkalkyler

Efterkalkyler för banhållningsåtgärder utförs när samhällsekonomiska kalkyler har använts som beslutsunderlag. Efterkalkyler redovisas för åtgärder som avslutats 2000 respektive 1995. För de åtgärder som avslutats 2000 redovisas beräkning och uppföljd anläggningskostnad och beräkning och reviderad lönsamhet. För de åtgärder som avslutades 1995 görs dessutom en uppföljning av relevanta effekter, såsom turtäthet, res-tidsvinst och godsmängd. I efterkalkylerna har den verkliga anläggningskostnaden räknats om till den prisnivå som gällde då den ursprungliga kalkylen utfördes.

Tabell 6.6 Efterkalkyl för objekt färdigställda 2000

Milljoner kronor

Stråk	Objekt	Åtgärd	Kostnad Beräknat	Kostnad Uppföljd	Nettonu-värdeskvot Beräknad	Nettonu-värdeskvot Uppföljd
Västkustbanan	Läfte–Nordvära	Dubbelspår	180	180	0,2	0,2

Tabell 6.7 Efterkalkyl för objekt mindre än 75 mkr färdigställda 1995

Miljoner kronor

Stråk	Objekt	Åtgärd	Kostnad Beräknad	Kostnad Uppföljd	Nettonu- värdeskvot Beräknad	Nettonu- värdeskvot Uppföljd
Ostkustbanan	Knivsta bangård	Ombyggnad	60	39	0,59	1,95
Norra stambanan	Ovansjö–Moradal	Förbindelsespår	50	31	0,09	0,10

Tabell 6.8 Efterkalkyler för investeringar större än 75 mkr färdigställda 1995

Miljoner kronor

Stråk	Objekt	Åtgärd	Turtäthet Person- trafik Tåg/dygn	Restidvinst Persontåg Min/tåg	Antal resande 1000-tal/år	Antal godståg/ Dygn	Godsmängd Nettoton 1000-tal/dygn	Anlägg- nings- kostnad	Nettonu- värdeskvot
Väst kustbanan	Trönninge– Båstad	Nytt dub- belspår	48/26	11-12/ 10-12	2000/1000	33/8		870/612	0,70/-0,16
Ostkustbanan	Vattholma– Skyttorp	Dubbel- spår	80/84		3671/2115	15/6	2475/1100	126/127	0,23/0,24
Ostkustbanan	Gävle– Hilleby	Partiellt dub- belspår	23/18		1374/470	22/17	3630/2000	39/30	0,23/0,24
Stambanan genom övre Norrländ	Högbränna– Hörnsjö	Linje- rätning	6/6	1,5/1,5	740/600	28/23	5400/4900	55/77	0,12/-0,7
Norge/ Vänernbanan	Eriksstads- svängen, etapp 1	Nytt dub- belspår	12/8	6/7	530/270	15/12	2000/1000	160/181	0,3/-0,5

Kommentar

För flera av de färdigställda objekten har den samhällsekonomiska lönsamheten blivit lägre än den som ursprungligen beräknades. Så är till exempel fallet med dubbelspårsutbyggnaden mellan Trönninge och Båstad, trots att den blev avsevärt billigare än beräknat. Orsaken till den lägre lönsamheten är i detta fall att andra objekt på Väst kustbanan inte blivit färdigställda i den takt som förutsattes när den samhällsekonomiska kalkylen först gjordes. Trafik, resande och godsvolymer har därmed inte utvecklats i enlighet med antagandena i den samhällsekonomiska kalkylen, vilket påverkat objektets lönsamhet. Detta förhållande gäller delvis även för Eriksstadssvängen på Norge/Vänernbanan. Även andra förutsättningar kan förändras, som i fallet med linjerätningen mellan Högbränna och Hörnsjö, där det förutsattes att gods- och persontrafiken mot övre Norrländ skulle fortsätta att gå på

Norra stambanan. I efterkalkylen förutsätts i stället trafiken gå på Botniabanan. Detta tillsammans med att anläggningskostnaden ökat med 40 procent gör att lönsamheten minskat kraftigt. För några objekt blev den samhällsekonomiska lönsamheten bättre än beräknat. Det gäller exempelvis bangårdsombyggnaden i Knivsta där kostnaden blev lägre då endast en av två etapper genomfördes. Vid genomförandet av förbindelsespår och bangårdsombyggnad på sträckan Ovansjö–Moradal sänktes ambitionsnivån och därmed kostnaden utan att funktionen ändrades.

Övriga verksamhetsmål – avseende inre effektivitet

Målet är att Banverkets externa produktionsverksamhet i genomsnitt skall generera minst 5 procents rörelsemarginal.

Resultat: Målet har uppnåtts. Den externa verksamheten hade en rörelsemarginal om 17,4 procent (15,7 procent 1999). Det var främst tele-tjänster som gick bra.

Målet är att produktiviteten skall öka inom Banverkets resultatenheter.

Resultat: Målet har delvis uppnåtts. Produktiviteten inom resultatenheter har förbättrats eller är oförändrad jämfört med 1999.

6.4 Insatser

Statliga insatser inom området

Under 2000 har 71 kilometer nytt dubbelspår och 172 kilometer fjärrblockering färdigställt. Trafiken och kapacitetsutnyttjandet har ökat på Västra stambanan och Ostkustbanan, men även på delar av Södra stambanan, Dalabanen, Godsstråket genom Bergslagen och på Skånebanan.

Drift och underhåll

Kostnaderna för drift, dvs. att hålla en framkomlig bana, har ökat med 2 procent. Det avhjälpande underhållet har ökat under perioden 1998 till 2000. Kostnaderna för reparation av skador uppgick till 151 miljoner kronor, varav översvämningar under sommaren 2000 stod för 81 miljoner kronor. Det förebyggande underhållet har minskat från 824 miljoner kronor till 694 miljoner kronor under perioden 1998–2000. Reinvesteringarna, som syftar till att återställa tillståndet på banorna, låg på samma nivå som 1999 och uppgick till 829 miljoner kronor. Större reinvesteringar under 2000 var spårbyte mellan Gårdsjö och Töreboda samt mellan Kil och Åmål.

Investeringar i enlighet med stamnätsplanen och länsplanerna

Under perioden 1998–2000 har investeringarna i stamnätsplanen uppgått till 11 211 miljarder kronor. Av investeringarna i stamnätsplanen har 31 procent genomförts vid utgången av 2000.

Genomförandet av länsplanerna för regional transportinfrastruktur har försenats. Under perioden 1998–2000 har 69 procent av planerna genomförts. Investeringar har också fördelats ojämnt mellan länen i förhållande till planen. En orsak är att vissa åtgärder i länsplanerna måste samordnas med stamnätsplanen. Upprustningar

har bl.a. skett av Blekinge kustbana och på sträckan Lycksele–Storuman i Västerbottens län.

Godsatsning

Godsatsningen innebär ökad axellast och större lastprofil vilket gör att varje godsvagn kan lasta mer. Andelen bana som tillåter 25 tons axellast och största godsprofil uppgår till 15,4 procent vilket är en ökning med 1,8 procentenheter jämfört med 1999. Under 2000 har sträckan Karlstad–Laxå anpassats för 25 tons axellast, vilket har bidragit till att transporter från Skoghall till Göteborgs hamn är möjliga. Även sträckan Karlstad–Kil har anpassats till 25 tons axellast så att trafik från Grums till Göteborg är möjlig. Sträckan Hyltebruk–Halmstad–Göteborg har anpassats för största lastprofil och uppgradering till 25 tons axellast pågår. På Malmabanans södra del (Gällivare–Luleå) genomförs en höjning av bärigheten till 30 tons axellast. Provtrafik har startat under 2000.

Fjärrblockering, el- och teleinvesteringar

Fjärrblockering har färdigställt på sträckorna Hässleholm–Kristianstad–Sölvesborg, Östersund–Storlien, Borås–Hillared och Vännäs–Holmsund.

Elinvesteringarna uppgick till 205 miljoner kronor (210 miljoner kronor 1999) och teleinvesteringarna uppgick till 321 miljoner kronor (134 miljoner kronor 1999). En större elinvestering var förstärkningen av kraftförsörjningen för trafiken med 30 tons axellast på Malmabanen.

Buller och miljöpåverkan

Drygt 1 900 bullerstörda bostadslägenheter har åtgärdats under året till en kostnad av 38 miljoner kronor. Vid inventeringar har dock ytterligare 2 400 bullerstörda bostadslägenheter identifierats.

Arbete pågår med att identifiera konflikt-punkter mellan vattentäkter och järnvägar. I år har inga av hittills 285 identifierade konflikt-punkter åtgärdats.

Banverket har löst in tre bostäder som utsatts för vibrationer över 2,5 mm/s till en kostnad av 2 miljoner kronor.

Sektorsinsatser

Banverket har lämnat ett förslag till strategi för järnvägssektorn. I arbetet har företrädare för järnvägssektorns olika organisationer och aktö-

rer deltagit. Syftet med strategin är att åstadkomma en samverkan mellan sektorns aktörer så att järnvägen utvecklas i enlighet med den beslutade transportpolitiken och för att stärka järnvägens konkurrenskraft.

För att minska förseningarna och öka punktligheten pågår ett arbete i samverkan mellan banhållaren, tågtrafikledningen och operatörerna i s.k. PULS-grupper.

Banverket har tillsammans med andra aktörer i transportsektorn deltagit i arbetet med att skapa ett miljöanpassat transportsystem, det s.k. EuropaMaTs.

Under året har arbetet med att införa ett miljöledningssystem i Banverket inriktats på framtagande av handlingsprogram och rutiner samt fortsatt miljöutbildning. Interna miljörevisioner och systemrevisioner enligt ISO 14001 har påbörjats.

Banverket har under året påbörjat ett arbete med att ta fram ett trafiksäkerhetsprogram i syfte att samordna de aktiviteter som pågår inom sektorn. Under året har ett 40-tal planskilda korsningar färdigställts på främst Västkustbanan. Omkring 250 vägar utan signal- eller bomskydd har kunnat stängas under året.

Flera stationer och plattformar har byggts om för att förbättra förhållandet mellan plattformshöjd och fordon vilket förbättrat tillgängligheten för funktionshindrade.

Forskning och utveckling

Banverket har för 2000 och framåt beviljat 27 miljoner kronor för forskningsprojekt. Bland särskilt intressanta projekt kan nämnas:

- två separata program för utveckling av gods-transporter, vilka bedrivs på Kungliga Tekniska Högskolan (KTH) samt Chalmers i Göteborg i samarbete med Handelshögskolan i Göteborg,
- studier av utbud och efterfrågan på regionala resor med olika färdmedel längs Svealandsbanan före och efter tågtrafikstarten (KTH).

Övrigt

Med anledning av bolagiseringen av affärsverket SJ har ett omfattande fastighetsbildningsprojekt startat i syfte att överföra kommersiellt intressanta fastigheter till det nybildade fastighetsbolaget Jernhusen AB.

Insatser utanför området

Ändringar av EG-direktiven 91/440, 95/18 och 95/19 antogs i januari 2001. Syftet med det s.k. infrastrukturpaketet är att reglera ansvars- och befogenhetsfördelningen inom järnvägssektorn och mellan sektorn och staten. Krav ställs bl.a. på att en från infrastrukturförvaltaren fristående regulatorsfunktion inrättas. Principer för tillträdesrätten till infrastrukturen fastställdes innebärande bl.a. att ett särskilt nätverk för internationella godstransporter (TERFN) har definierats. Dessutom lades principer för fördelning av infrastrukturkapacitet och prissättning fast.

Riksdagen antog i december 2000 lagen (2000:1336) om järnvägssystem för höghastighetståg. Lagen gäller för de svenska delarna av det transeuropeiska nätet och för de höghastighetståg som trafikerar dessa sträckor. Genom den nya lagen kan överstatligt beslutade tekniska normer tillämpas i Sverige.

6.5 Analys och slutsatser

Transportarbetet på järnväg ökar stadigt. Kapacitetsutnyttjandet av järnvägsanläggningarna är stort. Antal förseningstimmar har ökat. Orsakerna till det senare står att finna dels hos operatörerna, som lider brist på förare och järnvägsfordon, dels i infrastrukturen där ett antal flaskhalsar begränsar kapaciteten. Samtidigt försämras järnvägsnätets standard på grund av hårt utnyttjande och att investeringar inte genomförts i den utsträckning som planerats. Det akut felavhjälpande underhållet ökar på bekostnad av det förebyggande underhållet.

Med dagens trafikutveckling och efterfrågan på järnvägstransporter finns en potential för ökad järnvägstrafik på både gods- och personsidan. För att kunna ta till vara denna potential måste vissa investeringar göras i järnvägsnätet, det gäller särskilt bortbyggande av flaskhalsar. Det är också angeläget att vända den negativa trenden som järnvägsnätets standard uppvisar.

Banverkets styrelse har under året beslutat att konkurrenssetta produktionsverksamheten. Regeringen vill i detta sammanhang påpeka vikten av att Banverkets beställningar har en god kvalitet med tydliga kravspecifikationer, så att det säkerställs att kraven i lagen om järnvägssäkerhet

efterlevs och att kvaliteten på järnvägsunderhållet inte försämras. Samtidigt har styrelsen sett över arbetsordningen. Detta har aktualiserat frågor som rör Banverkets instruktion. Instruktionen bör ändras så att Banverkets produktionsenheter får villkor som är likvärdiga med externa konkurrenter. Banverkets produktionsenheter bör därför få möjlighet att ta uppdrag från andra uppdragsgivare än Banverket. Det bör gälla uppdrag från andra beställare, såväl privata som offentliga. Regeringen bereder för närvarande bl.a. en instruktionsändring.

Järnvägstrafiken utvecklas allt mer mot ökad konkurrens och ökad internationalisering. Mot denna bakgrund har regeringen beslutat om direktiv för en utredning av järnvägssektorns organisation m.m. En särskild utredare har tillkallats för att göra en bred översyn av organisationen och lagstiftningen inom järnvägssektorn. Med utgångspunkt i konsumentintresset skall utredaren analysera möjliga utvecklingsvägar för järnvägstrafiken. Utredaren skall analysera olika modeller för en utvecklad konkurrens samt även se över myndighetsstrukturen inom järnvägssektorn. Uppdraget innebär också att i svensk rätt genomföra de nya regler inom området som antagits inom Europeiska gemenskapen och på internationell nivå. Vidare skall en översyn av järnvägslagstiftningen göras.

6.6 Revisionens iakttagelser

Riksrevisionsverket (RRV) bedömer att årsredovisningen i allt väsentligt är rättvisande. RRV har dock lämnat vissa rekommendationer till Banverkets styrelse. Banverket bör fortlöpande pröva värdet av projekteringslagret. Rutiner bör tas fram för tjänsteexportens bedrivande, motpartsavstämning och avsättningar för framtida miljöåtgärder. Banverket bör se till att relevant juridisk expertis involveras i tvister och upphandlingar samt att ett skiljemannaorgan för hantering av interna tvister inrättas. Roller, rutiner och ansvarsfördelning i Banverkets förhållande till Projekt Botniabanan bör klargöras. Åtgärder bör vidtas för att säkerställa att beställar-utförarmodellen fungerar.

Vidare konstaterar RRV att återrapporteringen av verksamhetsmålen inte till fullo har uppfyllts. Mätmetoder där den enskilda operatören inte kan särskiljas bör utvecklas. Avskriv-

ningsberäkningar av anläggningstillgångar bör gås igenom. Banverket rekommenderas också att se över rutinerna för redovisning av externt tillförda medel.

Riksrevisionsverkets effektivitetsrevision har, med anledning av att Banverket är en av landets största upphandlande myndigheter, granskat Banverkets anskaffningsverksamhet. Rapporten (RRV2000:27) omfattar dels de yttre förutsättningarna för upphandling, dels Banverkets tillämpning av upphandlingslagen. RRV riktar kritik mot Banverkets anskaffningsverksamhet, men konstaterar samtidigt att upphandlingsreglerna är krångliga. Banverket har i en skrivelse till RRV redogjort för de åtgärder som vidtagits med anledning av kritiken.

RRV har också granskat konsumentskyddet för tågresenärer. Granskningen, som redovisas i rapporten "Svagt konsumentskydd för tågresenärer – myndigheterna saknar konsumentperspektiv" (RRV2001:21) visar bl.a. på att ansvaret för konsumentproblemen är splittrat och att befintliga styrmedel inte används för att tillvarata konsumenternas intressen på järnvägsområdet.

I Ekonomistyrningsverkets ekonomiadministrativa värdering för 2000 har Banverket erhållit EA-värdet BB. Omdömet Tillfredsställande är oförändrat jämfört med 1999 då EA-värdet BA erhöles.

Regeringens överväganden

Regeringen konstaterar att Banverkets årsredovisning i allt väsentligt är rättvisande. Banverket har informerat regeringen om att projekteringslagret på några års sikt kommer att avvecklas genom att ingen ny projektering kommer att finansieras med lån. Regeringen noterar att Banverket har vidtagit åtgärder rörande sin anskaffningsverksamhet. Regeringen har tillsatt en utredning om järnvägens organisation (dir. 2001:48) i vilken frågor om konsumentskyddet inom järnvägssektorn kommer att behandlas.

6.7 Budgetförslag

6.7.1 36:3 Banverket: Administration

Tabell 6.9 Anslagsutveckling

Tusental kronor

2000	Utfall	800 325 ¹	Anslags- sparande	124 591
2001	Anslag	577 855 ¹	Utgifts- prognos	730 000
2002	Förslag	740 490		
2003	Beräknat	758 404 ²		
2004	Beräknat	774 540 ³		

¹ Varav -2 400 tkr på tilläggsbudget i samband med den ekonomiska vårpropositionen 2001 och -169 591 tkr på tilläggsbudget i samband med budgetpropositionen 2002.

² Motsvarar 740 490 tkr i 2002 års prisnivå.

³ Motsvarar 740 490 tkr i 2002 års prisnivå.

Från anslaget 36:3 Banverket: Administration finansieras kostnader för ledning, ekonomisk-administration, personaladministration, planering och uppföljning av verksamheten, internt expertstöd, intern utveckling. Vidare finansieras utredningar om alternativ finansiering av infrastrukturprojekt och andra transportpolitiska utredningar med högst 10 miljoner kronor samt övriga kostnader som inte är direkt hänförliga till Banverkets produkter och tjänster från anslaget.

Anslaget är nytt från och med 2001. Tidigare finansierades de ovan uppräknade ändamålen från anslaget A3 Banverket: Sektorsuppgifter vilket även finansierade bl.a. Banverkets sektorsuppgifter, Järnvägsinspektionens och Tågtrafikledningens verksamheter samt bidrag till banhållning på Inlandsbanan. Dessa kostnader finansieras från och med 2001 från anslaget 36:4 Banhållning och sektorsuppgifter.

Vid utgången av 2000 fanns ett anslagssparande om 124 591 000 kronor på anslaget A3 Banverket: Sektorsuppgifter. Överskottet är i huvudsak hänförligt till medel som tillförts anslaget för avsättning till pensioner. Regeringen beslutade den 11 april 2001 att Banverket får disponera anslagssparandet under 2001. Regeringen anser att detta anslagssparande skall kunna användas på anslaget 36:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter. Därför föreslås, på tilläggsbudget för 2001, att anslaget 36:3 Banverket: Administration sänks med 124 591 miljoner kronor samtidigt som anslaget 36:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter höjs med motsvarande belopp. Vidare föreslås, på tilläggsbudget, att 45 miljoner

kronor förs från anslaget som en justering med anledning av de statliga avtalsförsäkringarna.

Riksdagen beslutade på tilläggsbudget i samband med vårpropositionen för 2001 att 2 400 000 kronor skulle dras in från anslaget i syfte att finansiera kostnader under anslaget 38:1 Myndigheten för företagsutveckling; Förvaltningskostnader inom utgiftsområde 24.

Regeringens överväganden

Då anslaget är nytt från i år har Banverket initierat ett arbete med att definiera vilka verksamheter som är att hänföra till administration och vilka som skall hänföras till banhållning och sektorsuppgifter. Den senaste prognosen för 2001 tyder på ett utfall som ligger ca 20 miljoner kronor under anslagsnivån. Banverket har lagt ett internt besparingskrav på administrationen. Regeringen anser därför att det på sikt finns skäl att göra en justering mellan Banverkets anslag 36:3 Banverket: Administration och 36:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter.

Tabell 6.10 Härledning av ramnivån 2002-2004

Miljoner kronor

	2002	2003	2004
Anslagsnivå 2001¹	577 855	577 855	577 855
Förändring till följd av:			
Pris och löneomräkning	13 143	31 057	47 193
Överföringar ²	149 493	149 493	149 493
Summa förändring	162 636	180 550	196 686
Förslag/beräknat anslag	740 490	758 404	774 540

¹ Inklusive förslag till tilläggsbudget i samband med 2001 års ekonomiska vårproposition och budgetpropositionen för 2002

² Inklusive justering med anledning av de statliga avtalsförsäkringarna. En närmare beskrivning finns i tilläggsbudgeten i samband med budgetpropositionen, avsnitt 9.2

Anslaget sänktes temporärt under budgetåret 2001 genom beslut på tilläggsbudget i samband med såväl 2001 års ekonomiska vårproposition och budgetpropositionen för 2002.

6.7.2 36:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter

Tabell 6.11 Anslagsutveckling

Tusental kronor

År	Utfall		Anslags-sparande	
2000	Utfall	5 991 074		-146 299
2001	Anslag	7 036 086 ¹	Utgifts-prognos	7 142 000
2002	Förslag	7 046 840		
2003	Beräknat	7 005 745 ²		
2004	Beräknat	8 420 224 ³		

¹ Varav-124 591 tkr på tilläggsbudget i samband med budgetpropositionen 2001.

² Motsvarar 6 879 840 tkr i 2002 års prismetod.

³ Motsvarar 8 133 179 tkr i 2002 års prismetod.

Anslaget finansierar myndighetsutövning (Järnvägsinspektionen samt tidtabellsläggning och banupplåtelse), bidrag till Inlandsbanan och Öresundsbro Konsortiet, bidrag till anläggningar i anslutning till det kapillära bannätet, sektorsuppgifter, investeringar i nationella stomjärnvägar och regionala järnvägsinvesteringar, drift och underhåll av statliga järnvägar, tågtrafikledning samt räntor och amortering på lån för järnvägsändamål upptagna i Riksgäldskontoret. Anslaget finansierar även utgifter för garantier enligt garantiförordningen (1997:1006). Vidare finansieras kostnader för att täcka förluster vid eventuellt infriande av kapitaltäckningsgarantin till SVEDAB och garantiavgift för Öresundsbro Konsortiets statliga lånegarantier.

Vid utgången av 2000 hade anslagskrediten utnyttjats med 146 300 000 kronor. På anslagsposten 3 Regionala järnvägsinvesteringar fanns dock ett anslagssparande om 239 815 000 kronor. Regeringen beslutade den 11 april 2001 att Banverket får disponera detta anslagssparande under 2001.

Av tabell 6.12 nedan framgår det beräknade utfallet i förhållande till anvisade medel per anslagspost på anslaget för 2001.

Regeringen beslutade den 11 april 2001 att uppdra åt Banverket att genomföra slipers- och spårbyten i en utökad omfattning. För att möjliggöra detta föreslår regeringen, på tilläggsbudget att anslaget förstärks med 324 591 miljoner kronor, varav 124 591 miljoner kronor avser utgående balans på anslaget A3 Banverket: Sektorsuppgifter.

Tabell 6.12 Fördelning av anslaget 36:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter på anslagsposter 2001

Tusental kronor

	Anvisat i RB 2001	Prognos utfall 2001
1. Myndighetsutövning	49 495	52 000
2. Bidrag till Inlandsbanan och Öresundskonsortiet	290 000	290 000
3. Sektorsuppgifter	109 000	138 000
4. Investeringar i nationell plan	2 390 000	2 622 000
5. Investeringar i regionala planer	350 000	494 000
6. Drift och underhåll	1 830 000	2 264 000
7. Tågtrafikledning	393 000	413 000
8. Räntor och återbetalning av lån för järnväg	850 000	869 000
Summa	6 611 495	7 142 000

Regeringens överväganden

Regeringen föreslår att riksdagen anvisar ett anslag för banhållnings- och sektorsuppgifter på 7 046 miljoner kronor. Regeringen föreslår även att anslaget höjs med 1 400 miljoner kronor 2004. Regeringen kommer i den kommande infrastrukturpropositionen närmare att redovisa hur medlen kommer att användas.

Anslaget 36:4 Vaghållning och statsbidrag för 2002 har beräknats enligt nedanstående tabell.

Tabell 6.13 Härledning av ramnivån 2002–2004

Miljoner kronor

	2002	2003	2004
Anslagnivå 2001¹	7 036 086	7 036 086	7 036 086
Förändring till följd av:			
Pris- och löneomräkning	198 345	324 250	485 390
Överföringar	142 409	-124 591	-124 591
Beslut	-330 000	-230 000	1 023 339
Summa förändring	10 754	-30 341	1 384 138
Förslag/beräknat anslag	7 046 840	7 005 745	8 420 224

¹ Inklusivt förslag till tilläggsbudget i samband med 2001 års ekonomiska vårproposition och budgetpropositionen för 2002

Lån inom Banverket

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 Banverket finns lån upptagna för att finansiera Banverkets investeringar i eldrifts- och teleanläggningar, produktions- och telenätsut-

rustning, projekteringslager samt för statens andel av vissa investeringar i Stockholmsområdet i enlighet med avtal från 1983 mellan Statens järnvägar, Stockholms läns landsting och staten. När det gäller omsättningstillgångar (rörelsekapital) och anläggningstillgångar skall dessa enligt budgetlagen finansieras med lån eller krediter i Riksgäldskontoret.

Banverket hade vid utgången av 2000 upptagit lån på 9 975 miljoner kronor i Riksgäldskontoret, varav 1 685 miljarder kronor finansieras med myndighets- och rörelsekapital. Under 2000 upptogs lån på 2 140 miljoner kronor och lån på 1 900 miljoner kronor har amorterats. Räntekostnaderna inklusive avgifter uppgick i genomsnitt till 5,78 procent vilket är något lägre jämfört med 1999 då kostnaden i genomsnitt uppgick till 6,05 procent.

Många investeringsprojekt har inte kunnat genomföras i takt med gällande planer. Regeringen föreslår därför att ett antal investeringsprojekt får finansieras med lån i Riksgäldskontoret under perioden 2002–2004. I tabellen nedan redovisas nettoupplåningen med utgångspunkt från nu fattade beslut och förslag om anslag för amortering av lånen.

Tabell 6.14 Ändamål för lån upptagna i Riksgäldskontoret

Miljoner kronor

Ändamål	Lånebelopp
Anläggningstillgångar	1 057
Projekteringslager inkl. Citytunneln	927
Eldriftsanläggningar	3 747
Vissa investeringar i Stockholmsområdet	2 773
Teleanläggningar	1 471
Summa	9 975
Avgår finansiering med myndighets- och rörelsekapital	-1 685

Tabell 6.15 Beräknad nettouplåning för Banverket och vissa järnvägsprojekt 2001–2009

Miljoner kronor

Objekt	Skuld 2000-12-31	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Skuld 2009-12-31
Anläggningstillgångar	1 057	-31	-35	-14	-4	7	7	7	7	7	1 008
Projekteringslager inkl. Citytunneln	927	137	153	-506	-180	-180	-180	-171	0	0	0
Eldriftsanläggningar	3 747	333	100	90	80	70	60	50	40	30	4 600
Vissa investeringar i Stockholmsområdet	2 773	-117	-117	-117	-117	-117	-117	-117	-117	-117	1 720
Kapitaltäckningsgaranti för SVEDAB	0	86	5	5	6	6	7	7	7	8	137
Teleanläggningar	1 471	69	10	0	40	40	40	40	40	40	1 790
<i>Summa Banverkets lån hos Riksgäldskontoret</i>	<i>9 975</i>	<i>477</i>	<i>116</i>	<i>-542</i>	<i>-175</i>	<i>-174</i>	<i>-183</i>	<i>-184</i>	<i>-23</i>	<i>-32</i>	<i>9 255</i>
Villkorslån Arlandabanan	1 000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1 000
Botniabanan ¹	496	679	1 056	2 052	3 169	2 893	2 441	2 170	1 415	-655	15 716
Summa	11 471	1 156	1 172	1 510	6 994	2 719	2 258	1 986	1 392	-687	25 973

¹ Lån som tas upp av Botniabanan AB.

I tabellen nedan redovisas Banverkets ackumulerade skuld 2000–2009, vilken är en konsekvens av nettouplåningen ovan.

Tabell 6.16 Beräknad låneskuld för Banverket och vissa järnvägsprojekt 2000–2009

Miljoner kronor

Objekt	Skuld 2000	Skuld 2001	Skuld 2002	Skuld 2003	Skuld 2004	Skuld 2005	Skuld 2006	Skuld 2007	Skuld 2008	Skuld 2009
Anläggningstillgångar	1 057	1 026	991	977	973	980	987	994	1 001	1 008
Projekteringslager inkl. Citytunneln	927	1 064	1 217	711	531	351	171	0	0	0
Eldriftsanläggningar	3 747	4 080	4 180	4 270	4 350	4 420	4 480	4 530	4 570	4 600
Vissa investeringar i Stockholmsområdet	2 773	2 656	2 539	2 422	2 305	2 188	2 071	1 954	1 837	1 720
Kapitaltäckningsgaranti SVEDAB	0	86	91	96	102	108	115	122	129	137
Teleanläggningar	1 471	1 540	1 550	1 550	1 590	1 630	1 670	1 710	1 750	1 790
<i>Summa Banverkets lån hos Riksgäldskontoret</i>	<i>9 975</i>	<i>10 452</i>	<i>10 568</i>	<i>10 026</i>	<i>9 851</i>	<i>9 677</i>	<i>9 494</i>	<i>9 310</i>	<i>9 288</i>	<i>9 255</i>
Villkorslån Arlandabanan	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000
Botniabanan	496	1 175	2 231	4 283	7 452	10 345	12 786	14 956	16 371	15 716
Summa	11 471	12 627	13 799	15 309	18 303	21 022	23 280	25 266	26 659	25 971
Avgår statskapital och rörelsekapital	1 685	1 428	1 428	1 428	1 428	1 428	1 428	1 428	1 428	1 428

De lån som Banverket har i Riksgäldskontoret skall återbetalas genom att Banverkets 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 är i denna tabell bedömd till 6 procent.

Enligt avtalet om byggande av Botniabanan (prop. 1997/98:62, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266) skall Banverket betala hyra för an-

läggningen när den färdigställt och öppnats för trafik. Anslagsbehovet för denna hyra, som bl.a. inkluderar Botniabanan AB:s kostnader för räntor och amortering, framgår av nedanstående tabell. Grunderna för beräkningen av den årliga hyran och utökade lånemöjligheter för Botniabanan AB behandlas i avsnittet Botniabanan nedan.

Tabell 6.17 Anslagsbehov för räntor och återbetalning av lån för järnvägar m.m. 2000–2009

Miljoner kronor

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Lån i Riksgäldskontoret										
Räntor	497	517	566	625	698	729	706	684	1 158	1 617
Amorteringar	240	148	152	637	301	491	481	462	291	947
<i>Summa Banverkets anslagsbelastning Riksgälds-lån</i>	<i>737</i>	<i>719</i>	<i>718</i>	<i>1 262</i>	<i>999</i>	<i>1 220</i>	<i>1 187</i>	<i>1 146</i>	<i>1 449</i>	<i>2 565</i>
Villkorslån Arlandabanan	68	60	60	60	60	60	60	60	60	60
Riskavgift Öresundsbron				100	100	100	100	100	100	100
Hyra för Botniabanan									1 284	1 283
Totalt anslagsbelastning	805	779	778	1 422	1 159	1 380	1 347	1 306	2 893	4 007

Av tabellen nedan framgår hur stor del av anslaget 36:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter som kommer att behöva användas för räntor och återbetalning av lån fram t.o.m. 2004.

Tabell 6.18 Andel av anslaget in-tecknat för räntor och amortering

Miljoner kronor

	2001	2002	2003	2004
Anslaget 36:4 Banhållning och sektorsuppgifter	7 036	7 047	7 006	8 420
Andel anslagsbelastning för räntor och återbetalning av lån	11 %	10 %	19 %	11 %

Budget för avgiftsbelagd verksamhet

Banverket får enligt förordningen (1998:1827) om avgifter för statens spåranläggningar ta ut avgifter för trafik på statens spåranläggningar. Avgifterna, som tas ut av operatörerna för trafik på statens spåranläggningar, beräknas till 450 miljoner kronor för 2002. De används för att finansiera banhållning och trafikantinformation.

Banverket bedriver extern uppdragsverksamhet. Avgifterna används för att finansiera banhållningskostnader. Resultatet för 2000 uppgick

till 104 miljoner kronor. Av tabellen nedan framgår vilka avgiftsintäkter Banverket beräknar för 2002–2004.

Tabell 6.19 Intäkter som Banverket disponerar

Tusental kronor (löpande priser)

	2002	2003	2004
Banverkets resultat-enheter			
Intäkter	1 200 000	1 200 000	1 200 000
Kostnader efter finansnetto	1 150 000	1 150 000	1 150 000
Resultat efter finansnetto	50 000	50 000	50 000
Kostnadstäckning i %	104	104	104
Offentligrättsliga avgifter			
Banavgifter	450 000	450 000	450 000

Investeringsplan

Regeringen kommer i infrastrukturpropositionen att redovisa Banverkets investeringsplan för 2002–2004.

Bemyndigande om ekonomiska förpliktelser

Den verksamhet som Banverket bedriver innebär att Banverket ingår långsiktiga avtal innebärande ekonomiska förpliktelser för flera år framåt i tiden. Detta gäller både avtal om investeringar och avtal rörande drift och underhåll. Banverket har också regeringens uppdrag att dela ut bidrag för olika ändamål. För att kunna planera sin verksamhet måste bidragstagaren normalt veta i förväg att bidraget kommer att betalas ut.

Regeringen bör därför ges ett bemyndigande att ingå ekonomiska förpliktelser. Bemyndigandet bör avse all upphandlad verksamhet och alla bidrag där fleråriga avtal sluts och som inte faller under 13 § lagen (1996:1059) om statsbudgeten, detta oavsett om avtalen avser Banverkets interna resultatenheter eller externa leverantörer. Regeringen föreslår att bemyndigandet skall avse det totalbelopp som regeringen får ha bundit upp i avtal vid budgetårets utgång. Den föreslagna omfattningen av bemyndigandet framgår av tabellen nedan.

Tabell 6.20 Bemyndiganden och ekonomiska förpliktelser

Miljoner kronor

År 2002	Ingående bemyndiganden	Nya bemyndiganden 2002	Infriade bemyndiganden 2002	Utestående bemyndiganden 2002	Bemyndiganderam
Bidrag	400	400	400	400	400
Drift och underhåll	1 500	1 215	1 000	1 715	1 750
Investeringsverksamhet	2 500	3 530	1 900	4 130	4 150
Summa	4 400	5 145	3 300	6 245	6 300

Botniabanan

Regeringens förslag: Regeringen får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 10 400 miljoner kronor för Botniabanan AB för den första och den andra utbyggnadsetappen mellan Örnsköldsvik–Husum respektive Nyland–Örnsköldsvik samt för planeringsarbete för den återstående etappen Husum–Umeå. Riksgäldskontoret skall även överta eller lösa de lån som Botniabanan AB upptagit med stöd av den garanti på 1 495 miljoner kronor som Riksgäldskontoret ställt ut till bolaget. Botniabanans nuvarande garantier hos Riksgäldskontoret kan därmed avvecklas.

Skälen för regeringens förslag: Byggandet av Botniabanan utmed Norrlandskusten mellan Sundsvall och Umeå är av väsentlig regionalpolitisk betydelse. Riksdagen har lämnat regeringen bemyndiganden att godkänna ett avtal om byggandet av Botniabanan mellan staten, Kramfors kommun, Örnsköldsviks kommun, Nordmalings kommun, Umeå kommun, Västernorrlands läns landsting och Västerbottens läns landsting (prop. 1997/98:62, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266). Avtalet innebär att Botniabanan, exklusive resecentra, förverkligas genom att staten och berörda kommuner bildar ett aktiebolag,

Botniabanan AB, som projekterar, upphandlar och bygger Botniabanan. Botniabanan AB skall sedan hyra ut banan till Banverket under 40 år. Arrendet belastar Banverkets anslag och beräknas efter räntor och amortering samt kostnaden för att driva bolagets verksamhet varje år. Hyrestiden löper ut 2045. När lånen är färdigamorterade skall banan överlåtas till staten. I bolaget, som skall ha ett aktiekapital på minst 1 och högst 4 miljoner kronor, skall staten äga 91 procent och berörda kommuner 9 procent av aktierna. Staten har i avtalet förbundit sig att utfärda kapitaltäckningsgarantier gentemot Botniabanan AB samt att garantera bolagets förpliktelser gentemot långivare, rättighetsinnehavare och fordringsägare. Botniabanan kostnadsberäknades i avtalet till 8 200 miljoner kronor i prisnivå den 1 januari 1997.

Riksdagen har bemyndigat (prop. 1997/98:150, bet. 1997/98:FiU27, rskr. 1997/98:317) regeringen att låta Riksgäldskontoret ställa ut garantier om 1 495 miljoner kronor i prisnivå januari 1997, varav 195 miljoner kronor avsåg finansiella kostnader, för att påbörja den första utbyggnadsetappen av Botniabanan mellan Örnsköldsvik–Husum samt för kostnader i samband med planering för de två återstående etapperna. Vidare har riksdagen bemyndigat (prop. 1998/99:100, bet. 1998/99:FiU20, rskr. 1998/99:256) regeringen att inom Banverkets anslag göra utfästelser om

att till Botniabanan AB betala ersättning som täcker driftkostnader och amorteringar samt ränte- och andra finansiella kostnader. Byggnad av den första etappen startade den 14 augusti 1999. Regeringen har i juni 2001 beslutat om tillåtlighet enligt miljöbalken för Botniabanans etapp 2 Nyland–Örnsköldsvik.

Nuvarande ordningen där Botniabanan AB tar upp lån på marknaden medför högre finansiella kostnader än om motsvarande lån tas i Riksgäldskontoret. Regeringen anser därför att Botniabanan AB skall låna i Riksgäldskontoret i stället för på marknaden. Vidare bör Riksgäldskontoret lösa eller överta de lån som Botniabanan AB upptagit med stöd av den nuvarande garantin på högst 1 495 miljoner kronor i prisnivå den 1 januari 1997. Det ankommer på Riksgäldskontoret att välja den lösning som ger lägst kostnader för staten.

I 1998 års vårproposition uttalade regeringen att tiden för återbetalning av upptagna lån bör vara kortare än avskrivningstiden och begränsas till högst 25 år. Regeringen ser ingen anledning att ändra denna bedömning. Amortering skall ske med ett lika stort belopp årligen. Om återbetalning av lånen läggs upp med annuiteter med lika stor kreditavgift varje år kommer redovisningsmässiga underskott att uppkomma inom Botniabanan AB. Därför anser regeringen att Banverkets hyra för Botniabanan årligen skall motsvara räntekostnaden på hela återstående skulden och det aktuella årets amortering på lånen. Med en hyresintäkt som täcker Botniabanan AB:s årliga amorteringar och räntor samt kostnaden för att driva bolagets verksamhet varje år finns inte behov av någon garanti till skydd för Botniabanan AB:s egna kapital. Därför kan nuvarande garantier hos Riksgäldskontoret avvecklas.

Botniabanan AB har den 4 juli 2001 till regeringen lämnat en rapport om projektets fortskridande. Tillåtlighetsprövningen enligt miljöbalken var inte förutsatt när avtalet om Botniabanan ingicks. Botniabanan AB beräknar att tidsplanen för färdigställande kommer att förlängas med hänsyn till den prövning som nu görs enligt miljöbalken på följande sätt:

Etapp	Tidsplan 1997	Aktuell tidsplan
1 Örnsköldsvik–Husum	Juni 2002	2007
2 Nyland–Örnsköldsvik	December 2005	Hösten 2008
3 Husum–Umeå	December 2005	Hösten 2008

Med hänsyn tagen till den uppkomna förseningen skall medel för att täcka statens kostnader för att hyra Botniabanan inrymmas i statsbudgeten fr.o.m. 2007.

Botniabanans AB:s rapport visar även på en fördyring av projektet på i storleksordningen 1 500 miljoner kronor i prisnivå januari 2001. Regeringen avser att senare närmare redogöra för kostnadsfördyringen.

Botniabanan har inte någon avgörande betydelse förrän den är färdigställd i sin helhet. Därför är det av stor vikt att byggtiden minimeras utan att investeringskostnaden ökar. Det är därför angeläget att den fortsatta utbyggnaden kan påbörjas så snart behövliga tillståndsprövningar är slutförda. Regeringen anser därför att finansieringen nu måste lösas för resterande del av Botniabanans etapp 1 mellan Örnsköldsvik–Husum, etapp 2 mellan Nyland–Örnsköldsvik samt fortsatt planeringsarbete. Regeringen bör därför bemyndigas låta Riksgäldskontoret låna ut till Botniabanan AB högst 10 400 miljoner kronor. Av den nya ramen skall 3 400 miljoner kronor avse finansiella kostnader och indexuppräkning. Lånen skall betalas av under 25 år. Riksgäldskontoret skall ta ut avgifter som täcker statens samlade kostnader för utlåningen (inkl. kreditrisk och administration). Regeringen prövar för närvarande tillåtligheten enligt miljöbalken för etapp 3 Husum–Umeå. Regeringen avser att återkomma till riksdagen efter tillåtlighetsprövningen.

A-Banan

Regeringens förslag: Regeringen föreslår att Luftfartsverket och Banverket debiteras en administrativ avgift för statens garantiåtaganden. Regeringen föreslår dessutom att ett infriande av kapitaltäckningsgarantin i ett första led får belasta Riksgäldskontorets garantireserv och, i ett andra led, Luftfartsverket och Banverkets anslag till lika delar.

Skälen för regeringens förslag: Riksdagen beslutade 1993 att bilda ett helstatligt projektbolag för att svara för statens rättigheter och skyldigheter i Arlandabaneprojektet. Projektbolaget, A-Banan Projekt AB, svarar bl.a. för statens rättigheter och skyldigheter i relation till de som genomför Arlandabaneprojektet. Statens

åtaganden är således ansamlade i A-Banan Projekt AB. Regeringen har i ett särskilt s.k. Comfort Letter till A-Banans motpart i Arlandabanan Project Agreement – A-Train AB – bekräftat att A-Banan Projekt AB alltid skall kunna fullgöra sina åtaganden i projektet. Denna bekräftelse har av A-Train AB överförts till projektets långivare som del i deras säkerhet för sin upplåning. För att täcka de kostnader som kan uppkomma i A-Banan Projekt AB till följd av statens åtaganden i projektet har Banverket och Luftfartsverket givits rätt att täcka dessa kostnader genom en obegränsad likviditets- och kapitaltäckningsgaranti.

Riksdagen har därför bemyndigat regeringen att ikläda staten ekonomiska förpliktelser i form av en sådan kapitaltäckningsgaranti till Arlandabanan Projekt AB (rskr. 1993/94:436). Regeringen har i enlighet med detta bemyndigat Luftfartsverket och Banverket att ikläda sig denna garanti. När den statliga garantimodellen infördes 1998 överfördes det administrativa ansvaret för garantierna till Riksgäldskontoret (rskr. 1996/97:53). För att åtagandet så långt möjligt skall kunna hanteras enligt garantimodellen föreslår regeringen att riksdagen godkänner att Luftfartsverket och Banverket debiteras en administrativ avgift för garantierna i syfte att täcka Riksgäldskontorets administrativa kostnader för att handha garantierna. Eftersom Riksgäldskontorets garantireserv inte, annat än initialt, kommer att belastas vid ett eventuellt infriande, så kommer Riksgäldskontoret inte behöva värdera risken i detta engagemang för att bestämma en riskavvägd garantiavgift. Riksgäldskontorets ansvar för detta engagemang är således begränsat. Garantiavgiften kommer från och med budgetåret 2002 att föras till Riksgäldskontorets garantireserv och garantins administrativa kostnader kommer att belasta reserven. Regeringen föreslår vidare att riksdagen skall godkänna att ett infriande av garantin i ett första led belastar Riksgäldskontorets garantireserv och, i ett andra led, till lika delar belastar Luftfartsverket och tilldelade medel på Banverkets anslag (se vidare volym 1, kapitel 7, avsnitt 7.2).

6.8 Statens järnvägar

6.8.1 Omfattning

SJ-koncernen bestod under 2000 av affärsverket Statens järnvägar och dess helägda dotterbolag AB Swedcarrier. Verksamheten har bedrivits i de sex sektorerna SJ Resor, SJ Cargo Group, SJ Teknik, SJ Fastigheter, SJ Terminalproduktion och SJ Data.

Verksamheten omsatte under 2000 12 760 (13 305) miljoner kronor och hade i medeltal 11 702 (12 815) anställda.

6.8.2 Beslut om ändrad verksamhetsform

I proposition 1999/2000:78 Ändrad verksamhetsform för SJ m.m. föreslog regeringen att affärsverket Statens järnvägar skulle ombildas till aktiebolag och att regeringen skulle bemyndigas att genomföra ombildningen. Riksdagen beslutade den 31 maj 2000 att ställa sig bakom förslaget.

Vid årsskiftet 2000/2001 ombildades verksamheten i affärsverket till tre fristående aktiebolagskoncerner. Kärnverksamheterna SJ Resor och SJ Cargo Group driver sedan den 1 januari 2001 verksamhet i SJ AB respektive SJ Green Cargo AB. Dessa bolag är direktägda av staten medan övriga nybildade bolag ägs av staten genom holdingbolaget AB Swedcarrier.

Affärsverket Statens järnvägar finns kvar även efter årsskiftet, dock utan att driva någon egen verksamhet av nämnvärd omfattning. Vid bolagiseringen av Statens järnvägar har det av formella och ekonomiska skäl inte varit möjligt eller lämpligt att föra över all egendom, personal och administrativa uppgifter till de nybildade bolagen. De åtaganden som hanteras under en övergångsperiod har främst samband med fastighetsförvaltningen, hanteringen av personal samt med de leasing- och leaseholdåtaganden som fanns i affärsverket vid tidpunkten för bolagiseringen.

Regeringen kommer under hösten att till riksdagen avlämna en skrivelse som redogör för bolagiseringen av Statens järnvägar.

6.8.3 Mål och resultat

Statens järnvägars uppdrag under 2000 har varit att bedriva en effektiv järnvägstrafik på affärs-

mässiga villkor. Statens järnvägar skall utvecklas som ett effektivt och konkurrenskraftigt transportföretag med järnvägstrafik som huvudverksamhet.

De ekonomiska målen för 2000 var 8 procent räntabilitet på sysselsatt kapital och en skuldsättningsgrad om maximalt 2,5 gånger.

Avkastningsmålet för 2000 uppnåddes ej då räntabiliteten på sysselsatt kapital uppgick till 5,8 (7,0) procent. Försämringen beror till stor del på de förändringar som Statens järnvägar-koncernen genomgått under 2000, vilket bl.a. omfattar förberedelser och omstruktureringar inför bolagiseringen.

Nettoskuldsättningsmålet uppnåddes och nettoskuldsättningsgraden var 1,9 (5,2) gånger. Förbättringen beror på en ökning av det egna kapitalet till följd av en marknadsvärdering av Statens järnvägars fastigheter samt på högre värderade tillgångar till följd av ändrad redovisning av kapitalkostnadsersättning från Storstockholms Lokaltrafik (SL).

6.8.4 Finansiella befogenheter

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

Det totala betalningsåtagandet för samtliga räntebärande leasingkontrakt i koncernen uppgick vid slutet av 2000 till 10 185 (9 173) miljoner kronor.

Statens järnvägar hade för 2000 en total låneram om 10 700 miljoner kronor. Per balansdagen var låneramen utnyttjad med 9 720 (8 975) miljoner kronor.

Regeringens överväganden

Uppdraget för affärsverket Statens järnvägar är att förvalta den egendom och ansvara för den verksamhet som före utgången av 2000 ingick i

Statens järnvägars verksamhet men som inte överfördes till aktiebolag vid årsskiftet 2000/2001. Avsikten är att på sikt avveckla affärsverkets åtaganden.

Målet är att verksamheten skall bedrivas kostnadseffektivt. Affärsverket skall i möjligaste mån inte ingå några nya åtaganden. Verksamheten skall inriktas mot att avveckla affärsverkets åtaganden affärsmässigt på ett snabbt och effektivt sätt, under beaktande av gällande reglering på respektive område.

Regeringen föreslår mot denna bakgrund att riksdagen bemyndigar regeringen att ge affärsverket Statens järnvägar finansiella befogenheter för 2002 i enlighet med vad som förordas i det följande:

- besluta om överföring/försäljning av staten tillhörig fast egendom till Banverket, det av staten helägda bolaget Jernhusen AB eller dess helägda dotterbolag Jernhusen Fastigheter AB och Jernhusen Lager & Distribution AB.
- besluta om övrig försäljning av staten tillhörig fast egendom som Statens järnvägar förvaltar när taxerings- eller saluvärdet ej överstiger 20 miljoner kronor
- teckna underuthyrningsavtal avseende leasingkontrakt
- placera medel enligt gällande finanspolicy
- överföra uppkomna reavinster från fastighetsförsäljning till Jernhusen AB

Enligt riksdagsbeslut har Statens järnvägars hittillsvarande behov av medel täckts genom egen finansiering och upplåning på kapitalmarknaden, däribland hos Riksgäldskontoret. Riksdagen har årligen godkänt en finansieringsplan för Statens järnvägar. Efter omvandlingen till aktiebolag har regeringen ansett att långsiktig upplåning för de nya bolagen i princip helt bör ske på den öppna kreditmarknaden. Med tanke på den komplexa bolagiseringsprocessen har regeringen dock konstaterat 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 god-

kännande. Det är regeringens uppfattning att en treårig övergångsperiod fr.o.m. innevarande år bör tillämpas för affärsverkets och de nya bolagens befintliga och nya riksgäldslån. Under denna period bör nuvarande riksgäldslån kunna stå kvar. Bolagen bör inom låneramen kunna ta upp nya lån i Riksgäldskontoret. Övergångsperioden ger bolagen större möjligheter att konsolidera sin finansiella verksamhet.

Riksdagen har därför i budgetpropositionen för 2001 godkänt en låneram om totalt 16 000 miljoner kronor för såväl affärsverket Statens järnvägars som de nya SJ-bolagens totala upplåning i Riksgäldskontoret under treårsperioden 2001–2003 och i samband därmed bemyndigat regeringen att besluta om hur denna skall fördelas. Efter treårsperioden skall samtliga riksgäldslån vara återbetalda.

Vid bolagiseringen av affärsverket Statens järnvägar har det av formella och ekonomiska skäl inte varit möjligt eller lämpligt att föra över all egendom, personal och administrativa uppgifter till de nybildade bolagen. De åtaganden som hanteras av affärsverket under en övergångsperiod har främst samband med fastighetsförvaltningen, hanteringen av personal samt med de leasing- och leaseholdåtaganden som fanns i affärsverket vid tidpunkten för bolagiseringen. Dessa leasing- och leaseholdåtaganden garanteras av staten genom Riksgäldskontoret. För detta uttages av respektive berört bolag en avgift som fastställs av Riksgäldskontoret.

6.8.5 36:5 Ersättning till Statens järnvägar för kostnader i samband med utdelning från AB Swedcarrier, m.m.*

Tabell 6.21 Anslagsutveckling

Tusental kronor

År	Utfall	169 956	Anslags-sparande	171 729
2000	Utfall	169 956		171 729
2001	Anslag	50 000 ¹	Utgifts-prognos	124 000
2002	Förslag	25 000		
2003	Beräknat	15 000		
2004	Beräknat	15 000		

¹ Inklusive förslag till tilläggsbudget i samband med 2001 års ekonomiska vårproposition och budgetpropositionen för 2002.

* Anslagets tidigare namn: Ersättning till Statens järnvägar för kostnader i samband med utdelning från AB Swedcarrier.

Regeringen föreslår på tilläggsbudget i denna budgetproposition att ändamålet för anslaget 36:10 Ersättning till Statens järnvägar i samband med utdelning från AB Swedcarrier skall utvidgas för att kunna användas för engångskostnader för arkivering av visst material, kostnader för Sveriges Järnvägmuseum till dess ny huvudman har utsetts samt tillfälliga kostnader för ett vagnregister.

Vid årsskiftet 2000–2001 överfördes större delen av verksamheten vid affärsverket Statens järnvägar till ett antal nya aktiebolag. I samband därmed har frågor uppkommit rörande den framtida finansieringen av verksamheter som för närvarande hanteras av affärsverket och som vid bolagiseringen ansågs ha sin naturliga hemvist inom staten. Det rör sig om engångskostnader för arkivering av material, tillfälliga kostnader för register av järnvägsvagnar samt kostnader för järnvägmuseum tills dess ny huvudman har utsetts. Vidare har kostnader uppkommit avseende stämpelskatt när fastighetstillgångar överförs från staten till aktiebolag. Denna kostnad utgår enligt lag. Regeringen anser att såväl ovan nämnda kostnader som stämpelskatt är något som på konkurrensneutrala grunder inte bör åläggas något av de nybildade bolagen utan finansieras inom statsbudgeten. I budgetpropositionen för 2001 har lagts fast att kostnader för stämpelskatt får belasta detta anslag.

Tabell 6.22 Härledning av nivån 2002–2004

Tusental kronor

	2002	2003	2004
Anslagsnivå 2001 ¹	50 000	50 000	50 000
Förändring till följd av:			
Beslut	-25 000	-35 000	-35 000
Summa förändring	-25 000	-35 000	-35 000
Förslag/beräknat anslag	25 000	15 000	15 000

¹ Inklusive förslag till tilläggsbudget i samband med 2001 års ekonomiska vårproposition.

6.9 Transeuropeiska Nätverk (TEN)

Sveriges medlemskap i EU innebär att Sverige har möjlighet att söka finansiellt stöd till projekt som ingår i det s.k. transeuropeiska nätet för infrastruktur för transporter och telekommunikation, TEN.

TEN-stöd kan sökas för såväl planeringsunderlag som för genomförande av infrastruktur-

projekt. Gemenskapsstöd beviljas i princip endast om genomförandet av projekten stöter på finansieringssvårigheter och får inte överstiga 10 procent av den totala investeringskostnaden.

EU beslutar om varje enskild studie eller projekt som skall tilldelas TEN-stöd. När en studie eller ett projekt beviljas stöd betalas mellan 33 procent och 50 procent av bidraget ut. Resterande summa betalas ut efter att studien eller projektet slutredovisas till EU-kommissionen.

Inför 2001–2006 har EU-kommissionen utarbetat ett nytt system för budgetfördelning för Transeuropeiska Nätverk, s.k. Multiannual Indicative Programme, MIP. Den fleråriga MIP innebär att det på nationell nivå blir mer överblickbart hur stort stödet blir till de aktuella projekten under hela femårsperioden. 75 procent av EU:s TEN-budget kommer att fördelas på projekt som ingår i detta program. Resterande 25 procent kommer att fördelas på övriga projekt.

TEN-bidragen bruttoredo visas på statsbudgeten. Det innebär att bidraget från EU betalas in på statsbudgetens inkomstsida. Sedan utbetalas beviljade bidrag från statsbudgetens utgiftssida till de aktuella projekten. Utbetalningarna kan dock inte överstiga det belopp som av EU inbetalats till statsbudgeten.

Vägverket, Banverket, Luftfartsverket och Sjöfartsverket disponerar anslagsposter under anslaget. I denna proposition redovisas dessa under verksamhetsområdena Väg, Järnväg, Luftfart och Sjöfart. Det ankommer dock på regeringen att besluta om den slutliga fördelningen på anslagsposter.

6.9.1 36:6 Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk

Tabell 6.23 Anslagsutveckling

Tusental kronor

År	Utfall	Anslags-sparande	Utgifts-prognos
2000	196 149	212 008	
2001	Anslag	200 000	153 000
2002	Förslag	180 000	
2003	Beräknat	200 000	
2004	Beräknat	200 000	

Bland de järnvägsprojekt som beviljats TEN-bidrag kan nämnas uppgradering av sträckan Stockholm–Malmö och dubbelspår Malmö–Göteborg. De vägprojekt som fått beviljat stöd

är E6 och E18. Öresundsförbindelsen samt väg- och luftinformatikprojektet VIKING är också projekt som har fått beviljat stöd. Bidrag till sjöfarten har gått 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 2000 är:

Tabell 6.24 Beviljat TEN-stöd 2000

	Belopp i miljoner euro
Järnväg Sturup–Köpenhamns flygplats (studier)	0,5
Malmbanan, uppgradering till 30 ton	2,5
Citytunneln	5,0
Uppgradering av järnvägen Malmö–Flackarp	1,0
Botniabanan Nyland–Umeå (studier)	5,0
VIKING trafikledning och trafikinformatik, fas 4	6,0
Summa	20,0

Följande projekt ingår i det femåriga MIP-programmet:

Tabell 6.25 Projekt som ingår i MIP 2001-2006

	Totalt belopp i miljoner euro för hela perioden 2001–2006
Citytunneln	33,0
Södra och Västra stambanorna	8,0
E6 i Bohuslän, utbyggnad till motorväg	16,0
VIKING trafikledning och trafikinformatik	33,0
Summa	90,0

De projekt Sverige har fått beviljat bidrag för 2001 och som inte ingår i MIP är:

Tabell 6.26 Utanför MIP-programmet beviljat TEN-stöd 2001

	Belopp i miljoner euro
Botniabanan	6,5
Arlanda flygplats, rulltrappsförbindelser järnväg-terminaler	1,0
Summa	7,5

Inom TEN-nätverket finns av Essenrådet 1994 särskilt prioriterade projekt. I Sverige finns två av dessa projekt. Det är Öresundsförbindelsen

och den Nordiska Triangeln. Öresundsförbindelsen har avslutats den 1 juli 2000 i och med att den fasta förbindelsen invigdes. Projektet den Nordiska Triangeln är en multimodal transportkorridor med syfte att förbättra kommunikationerna mellan de nordiska huvudstäderna Köpenhamn, Oslo, Stockholm och Helsingfors. I den ingår järnvägsprojekten Södra stambanan, Väst kustbanan, Vänerlänken, Västra stambanan och Citytunneln. De vägprojekt som ingår är E4, E6 och E18. Även Arlanda flygplats och Göteborgs hamn ingår som delar i den Nordiska Triangeln.

Under 2000 påbörjade Europeiska Kommissionen ett arbete med revision av riktlinjerna för Transeuropeiska nätverk samt att utarbeta en implementeringsrapport för TEN. Enligt riktlin-

jerna för TEN skall kommissionen vartannat år avrapportera till Europaparlamentet, Rådet, ekonomiska och sociala kommittén och regionalkommittén om hur implementeringen fullföljts. Den senaste rapporten lämnades 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 trafikverken aktivt deltar i sökandet av bidrag från TEN-budgeten och även slutredovisar projekt så att beslutade bidrag betalas ut. Trafikverkens aktivitet för att erhålla bidrag från TEN-budgeten skall koncentreras till projekt som underlättar ett uppfyllande av de transportpolitiska målen.

7 Sjöfart

7.1 Omfattning

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

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 farleder, svara för sjöräddning, isbrytning och för att sjöfartens påverkan på miljön kan minimeras. Sjöfartsverket ansvarar även för sjökartläggning och beredskapsplanering m.m. Verksamheten skall bedrivas med inriktning huvudsakligen på handelssjöfarten. Fritidsbåttrafikens, fiskets och marinens intressen skall beaktas. Sjösäkerheten i fritidsbåttrafiken 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 Rederinnämnden årligen utvärdera den svenska sjöfartens konkurrenssituation.

HKF:s uppdrag är att planlägga, samordna och genomföra kultur och fritidsverksamhet för sjöfolk. Verksamhetsutbudet av kultur- och fritidsaktiviteter skall kompensera svenskt som utländskt sjöfolk i så stor utsträckning som möjligt för den service inom området som de går miste om på grund av tjänstgöring till sjöss.

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

Kustbevakningen svarar för sjötrafikövervakning riktad mot såväl handelssjöfarten som fritidsbåttrafiken på svenskt territorialvatten och i viss utsträckning på internationellt vatten. Myndigheten har vidare till uppgift att bedriva sjösäkerhetstillsyn.

7.2 Utgiftsutveckling

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

Tabell 7.1 Utgiftsutveckling inom verksamhetsområdet

Tusentals kronor

	Utfall 2000	Anslag 2001 ¹	Utgifts- prognos 2001	Förslag anslag 2002	Beräknat anslag 2003	Beräknat anslag 2004
36:6 Från EG-budgeten finansierade stöd till Trans-europeiska nätverk ²	0	5 000	3 000	5 000	5 000	5 000
36:7 Ersättning för fritidsbåtsändamål	61 000	61 000	61 000	71 000	71 000	71 000
36:8 Ersättning för viss kanaltrafik m.m.	62 660	62 660	62 660	62 660	62 660	62 660
36:9 Bidrag till sjöfarten	527 866	514 000	521 000	212 500	-	-
36:10 Rederinnämnden: Administration	-	-	-	2 500	2 562	2 610
Totalt för verksamhetsområde Sjöfart	651 526	642 660	647 660	353 660	141 222	141 270

¹ Inklusive förslag till tilläggsbudget i samband med 2001 års ekonomiska vårproposition.² Redovisat belopp avser endast en anslagspost, anslaget i sin helhet redovisas i avsnitt 6.9.

Sjöfartsverkets totala utgifter för den verksamhet som omfattar fritidsbåtar och fiske överstiger det tilldelade anslaget med ca 60 miljoner kronor. Sjöfartsverket finansierar mellanskillnaden med handelssjöfartens farledsavgifter.

Ramen minskar under perioden 2002 till 2004 eftersom Bidrag till sjöfarten upphör och ersätts med ett nytt sjöfartsstöd som redovisas på statsbudgetens inkomstsida.

7.3 Mål och resultat

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 2000 i förhållande till dessa mål framgår av den följande redovisningen.

Resultat Sjöfartsverket

Tillgänglighet

Verksamhetsmål: Målet är att sjöfart i svenska farvatten kan ske på framkomliga, miljövänliga och säkra sjövägar. Det skall vara möjligt att bedriva sjöfart året runt på alla svenska hamnar av betydelse.

Resultat: Målet att sjöfart skall kunna bedrivas i svenska hamnar har uppnåtts varje år sedan 1970-talet.

Transportkvalitet

Verksamhetsmål: Målet är en hög transportkvalitet för näringslivet.

Resultat: Omsatt gods har ökat med 2,9 procent i de svenska hamnarna jämfört med 1999 och 4,5 procent jämfört med 1998.

Sjösäkerhet

Verksamhetsmål: Målet är att antalet allvarliga olyckor inom handelssjöfarten under perioden 1998–2007 skall halveras. Samma mål gäller trafiken med fiske- och fritidsfartyg. Målet för färjetrafiken och övrig passagerartrafik är att inga allvarliga olyckor skall inträffa.

Resultat: Perioden 1990–2000 visar en positiv trend även om stora variationer förekommer mellan åren och olika områden. Statistiken visar på en nedåtgående trend i antalet omkomna under perioden 1990–2000. För 2000 var olyckor och tillbud som berörde svenska handels- och fiskefartyg samt utländska fartyg i svenska vatten 257, varav 236 var olyckor och 21 tillbud. Det totala antalet olyckor som inträffade med lots ombord var 37, varav ett fåtal fall möjligtvis kan ha berott på brister i lotsningsförfarandet. Antalet omkomna i fritidsbåtsolyckor visar det senaste åren på en klart nedåtgående trend, under 2000 omkom 25 personer. Inga olyckor som beror på brister i farledshållningen, sjökorten eller isbrytningsverksamhet har förekommit.

Verksamhetsmål: Målet är att sjöräddning skall kunna utföras dygnet runt. Efter larm skall fartyg ha anlänt inom 3 timmar (svenskt territorialvatten) respektive 6 timmar (internationellt vatten inom svensk sjöräddningsregion).

Resultat: Målet har uppnåtts. Under 2000 har 28 sjöräddningsövningar genomförts samt en internationell övning. Arbetet med att integrera sjö- och flygräddningstjänsterna har fortsatt i en av Sjöfartsverket och Luftfartsverket gemensamt sammansatt arbetsgrupp, i vilken också Statens räddningsverk deltar.

Miljö

Verksamhetsmål: Målet är att minska sjöfartens negativa miljöpåverkan.

Resultat: Utvärdering av de miljödifferenterade farledsavgifterna visar att dessa varit ett effektivt verktyg för att minska luftföroreningar från fartyg. Reduktionen av svaveloxid kan beräknas till ca 50 000 ton per år och av kväveoxider till 23 000 ton per år. Sjöfartsverket kommer även fortsättningsvis att bedriva ett kontinuerligt arbete med att begränsa sjöfartens luftföroreningar.

Regional utveckling

Verksamhetsmål: Målet är att sjötransportssystemen skall bidra till att utjämna skillnader i möjligheter för olika delar av landet att utvecklas samt motverka nackdelar av stora transportavstånd. Instrumentet är en geografisk utjämning av farledsavgiften vilken medför subventioner för de trafiksvagare regionerna.

Resultat: De analyser av ett kostnadsneutralt avgiftssystem som Godstransportdelegationen gjort visar att dagens utjämnande system innebär kostnadsfördelar för Norrlands-, Väner- och Mälarsjöfarten (se vidare SOU 2001:61). Även isbrytningen är en viktig regionalpolitisk faktor.

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: Målen har inte uppnåtts. Bakgrunden är att målgruppen och verksamhetens omfattning och servicetillfällen i stort minskar samti-

digt som administrationen på myndigheten kvarstår på samma nivå som föregående år.

Resultat Rederinämnden

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

Resultat: Det nya sjöfartsstödet (se kap. 7.6.3) som införs under 2001 innebär att antalet stödberättigade och antalet beslut i nämnden kommer att öka. Antalet beslut beräknas därmed kunna uppgå till 3000 per år. Enligt nämndens redovisning och utvärdering av effekten av bidraget för 2000 har de svenska rederiernas ekonomiska situation förbättrats och konkurrensförmågan stärkts genom det statliga bidraget. Rederinämnden får därmed anses ha uppnått målet för sin verksamhet.

Resultat Kustbevakningen

Verksamhetsmål: Målet är att verksamheten skall bedrivas så att säkerheten till sjöss liksom respekten för lagar och andra föreskrifter ökar. Kustbevakningen har även uppdraget att samordna de civila behoven av sjöövervakning och sjöinformation samt förmedla denna till berörda myndigheter. Vidare är myndigheten ålagd en ständig beredskap för såväl sjöräddning som miljöräddningstjänst.

Resultat: Under 2000 genomfördes ca 19 000 kontroller inom ramen för sjösäkerhetstillsynen. Av dessa har ca 18 procent resulterat i särskilda åtgärder (rapport, föreläggande eller rapporteftergift). Verksamheten innefattar tillsyn av fartyg avseende bemanning, lastning av förpackat farligt gods, lastsäkring av lastbärare, kontroll av giltiga certifikat och deklarationer, kontroll av fartygets djupgående och kontroll av antalet passagerare. Under året har tillsynen av hanteringen av förpackat farligt gods och lastsäkring varit prioriterad. Behovet av tillsyn inom detta område skall bl.a. ses mot bakgrund av de allvarliga konsekvenser som brister i detta hänseende kan ge upphov till.

Sjötrafikkontroll har framför allt inriktats på fritidsbåtstrafiken i skärgårdsområden och handelsjöfarten i trafiksepareringsområden.

Vidare har Kustbevakningen genomfört ca 300 sjöräddningsoperationer, vilket motsvarar drygt en fjärdedel av det totala antal sjöräddningsinsatser som genomfördes i svenska vatten under 2000. Myndigheten svarade därmed för den största delen av de statliga insatserna.

Målet för verksamheten har uppnåtts. Kustbevakningen och Sjöfartsverket har inlett ett arbete med att ta fram en gemensam målformulering för hur sjösäkerhetstillsynen skall bedrivas. Arbetet bör fortgå och inriktas mot att arbeta fram ett system för riskanalysbaserad tillsyn främst med anledning av det ökade inslaget av tunga sjötrafiktransporter.

Sjöfartsverkets ekonomiska resultat

Verksamhetsmål: Målet för räntabilitet är 7 procent av eget kapital (resultat efter skattemotsvarighet). Det långsiktiga målet för soliditeten är att den skall uppgå till lägst 30 procent.

Resultat: Räntabiliteten på eget kapital efter skattemotsvarighet blev 9,7 procent 2000. Soliditeten uppgick till 38 procent. Resultatet efter finansiella poster blev ett överskott på 33,4 miljoner kronor. Jämfört med föregående år är detta en resultatförbättring med 115 miljoner kronor. Främsta orsaken till denna resultatförbättring är att förra året belastades med pensionskostnader av engångskaraktär.

Som restriktion för prishöjningar av farledsavgifterna gäller att avgifterna får öka med högst nettoprisindex räknat fr.o.m. 1995.

Sjöfartsverkets treårsplan

Intäkterna förväntas öka något under perioden 2002-2004 trots Öresundsbronns öppnande och genomslag av miljörabatterna. Godsvolymerna antas öka under perioden 2001-2004 med i genomsnitt 3 procent per år medan trafiken under samma period ökar med i genomsnitt 2 procent per år. I verkets resultatprognoser har en ytterligare höjning av lotsavgifterna med 15 procent inkluderats från den 1 juli 2001.

Flera rationaliseringsåtgärder har vidtagits för att förbättra Sjöfartsverkets ekonomi. Omorganisationen av verket under 2000 har inneburit bl.a. minskade personalkostnader. Andra viktiga rationaliseringsåtgärder har varit inrättandet av en rederifunktion med ett samlat driftansvar för

verkets sjömättnings-, arbets- och isbrytarfartyg samt ett nytt arbetstidsavtal för lotsar.

Organisationsförändringen innebär att Sjöfartsverket särskiljer sin sektors- och myndighetsroll från producentrollen och stärker sin strategiska ledningsfunktion. Den regionala organisationen har förändrats så att antalet sjötrafikområden minskat från tretton till åtta.

Den 1 december 2001 flyttas verksamheten vid sjöfartsregistret från Stockholms tingsrätt till Sjöfartsverket i enlighet med riksdagens godkännande. Enligt förslag från regeringen kommer verket att bemyndigas ta ut avgifter för verksamheten. I resultatprognoserna antas intäkter och kostnader för sjöfartsregistret inte påverka resultatet för Sjöfartsverket.

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.

Investeringarna under perioden är beräknade till 910,6 miljoner kronor. Ca 500 miljoner kronor avser investeringar i Göteborgs hamn.

Den totala inleveransen (utdelning plus skattemotsvarighet) beräknas för 2001 till 17,3 miljoner kronor.

Sjöfartsverket har i sin treårsplan för perioden 2001-2003 hemställt:

- att anslaget Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m. för 2002 anvisas ett anslag på 123 000 000 kronor,
- att till Ersättning för viss kanaltrafik m.m. för 2002 anvisas ett anslag på 74 300 000 kronor,
- att till försvarsuppgifter inom totalförsvarets ram för 2002 anvisas ett anslag på 1 450 000 kronor,
- att få bemyndigande att uppta lång- och kortfristiga lån inom en total ram på 350 000 000 kronor,
- att få sätta in kassamässigt överskott på räntebärande konto i Riksgäldskontoret eller affärsbank.

Mervärdesskattetvist

Sjöfartsverket har i en skrivelse till Näringsdepartementet informerat om en pågående tvist mellan Skattemyndigheten i Linköping och Sjöfartsverket.

Med anledning av en skatterevision 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 enligt Skattemyndighetens tolkning att Sjöfartsverkets avdragsrätt för ingående moms är begränsad till verksamhet där skatteskyldighet föreligger enligt mervärdesskattelagen, dvs. affärsdrivande verksamhet. 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 vann i länsrätten men Skattemyndigheten har överklagat domen. Förlorar Sjöfartsverket målet uppgår skulden till staten, inklusive 1999, till 219,3 miljoner kronor och fortsättningsvis uppkommer en årlig merkostnad på ca 80 miljoner kronor. Detta motsvarar en höjning av farledsavgifterna på ca 15 procent. Vidare kan detta innebära att andra investeringar, som farlederna i Göteborg, fördyras med ett belopp motsvarande momsen, dvs. med 125 miljoner kronor.

Affärsverkens kompensationsrätt för moms har även varit föremål för analys av Ekonomistyrningsverket på uppdrag av regeringen. Ekonomistyrningsverket har lämnat förslag i rapporten Översyn av förordningen (1993:529) om myndigheters hantering av ingående mervärdesskatt vilket innebär att affärsverkens myndighetsutövning även i fortsättningen inte skall omfattas av det statliga kompenationssystemet.

Rapporten remissbehandlas för närvarande.

Regeringens överväganden

De verksamhetsmål som formulerats inom verksamhetsområdet Sjöfart har i huvudsak uppfyllts. Målen för Sjöfartsverkets soliditet och räntabilitet har uppnåtts. 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 den

nämnda momstvisten, försvarets indragningar på sjöräddningen och investeringarna i farlederna till och från Göteborg skapar osäkerhet om verkets ekonomi. Sjöfartsverket har vidtagit åtgärder för att effektivisera verksamheten men kommer sannolikt inte att kunna uppfylla ägarens ekonomiska mål.

I kapitel 7.6 Budgetförslag lägger regeringen fram förslag rörande investeringar, anslag och ekonomiska mål.

7.4 Insatser

Göteborgs hamn

Sjöfartsverket, Göteborgs kommun och Göteborgs hamn AB har träffat en överenskommelse om gemensam finansiering av investeringar i farleder till och från Göteborgs hamn som syftar till att stegvis höja säkerheten och öka tillgängligheten i farlederna. Avtalet innebär att parterna enats om att genomföra en första etapp till en kostnad av ca 700 miljoner kronor. Staten skall svara för 72 procent vilket utgör ca 500 miljoner kronor. Enligt avtalet förutsätts Göteborgs kommun därutöver investera 400 miljoner kronor i nuvarande kajanläggningar 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.

Regeringen uppdrog hösten 2001 åt Sjöfartsverket att redogöra för effekterna på verkets ekonomi av ovanstående finansieringslösning samt belysa vilka åtgärder som erfordras för att upprätthålla de ekonomiska målen. Sjöfartsverket har möjlighet att finansiera ca 300 miljoner kronor med egna medel. För de återstående 200 miljoner kronorna måste verket ta upp ett långfristigt lån. Sjöfartsverket beräknar kostnaden för investeringen till 30 miljoner kronor per år. Sjöfartsverket har påpekat att utgången av den mervärdesskattetvist som föreligger kan komma att påverka de totala kostnaderna för projektet och finansieringen.

Fritidsbåtsregister

Frågan om registrering av fritidsbåtar behandlades senast i budgetpropositionen för 2001. Re-

geringen uttalade då att ett allmänt register borde baseras på det frivilliga fritidsbåtsregister som administreras av Stöldskyddsföreningen. Regeringen har fortsatt den dialog med försäkringsbranschen som inleddes under 1999 och är av uppfattningen att det frivilliga registret bör ligga till grund för ett allmänt fritidsbåtsregister.

För att ersättningsmöjligheterna för skadeli-dande vid olyckor med fritidsbåtar ska kunna förbättras avser regeringen att ge en särskild utredare i uppdrag att bland annat belysa möjligheterna att införa en obligatorisk ansvarsförsäkring för ägare av fritidsbåtar och hur ett allmänt fritidsbåtsregister bör vara utformat.

Vänersjöfarten

Regeringen har, som en följd av rapporten Väneruppdraget - förslag för utveckling av Vänersjöfarten (Ds 2000:18), vidtagit olika åtgärder för att skapa förutsättningar för en fortsatt utveckling av handelssjöfarten på Vänern. Regeringen har således beviljat Länsstyrelsen i Värmlands län och Västra Götalandsregionen 5 miljoner kronor under en treårsperiod till Vänerrådet. Rådet, som bildades i januari 2000, är ett samrådsorgan som skall ta initiativ till olika åtgärder som stärker Vänersjöfartens konkurrenskraft samt vara en allmän företrädare för Vänerregionen med tyngdpunkten lagd på sjöfartsfrågor och den regionalekonomiska utvecklingen. Berörda länsorgan har också tillsammans avsatt

5 miljoner kronor till detta utvecklingsarbete.

Regeringen har vidare ändrat reglerna för regionalt transportbidrag så att transporter via hamnar i Vänern och på andra insjöar skall vara bidragsberättigade på samma sätt som via kusthamnar inom transportbidragsområdet.

Godstransportdelegationen har i sitt betänkande, Godstransporter för tillväxt – en hållbar strategi (SOU 2001:61), behandlat Vänersjöfarten och konstaterar bl.a. när det gäller det statliga avgiftssystemet att den övergripande principen bör vara att kostnadsansvaret är likformigt utformat mellan trafikslagen. Betänkandet behandlas för närvarande i Regeringskansliet.

Verksamhetsöversyn

Den nya organisationen på Sjöfartsverket trädde i kraft den 1 januari 2001. Sektors- och myndighetsrollen har skiljts från producentrollen. Den regionala organisationen har förändrats så att antalet sjötrafikområden minskat från tretton till åtta.

Regeringen har gett Sjöfartsverket i uppdrag att utreda de närmare förutsättningarna för inrättandet av stomfarleder. Uppdraget skall redovisas före utgången av 2001.

Handelsflottans kultur- och fritidsråd har varit föremål för samma översyn som ledde till Sjöfartsverkets omorganisation. Översynen av HKF:s verksamhet har fortsatt. I maj 2001 redovisade HKF på regeringens uppdrag förutsättningarna för och de ekonomiska konsekvenserna av att lägga ut tjänster på externa utförare. Rapporten visar bl.a. att verksamheten är kostnadsstyrd vilket gör att de ekonomiska ramarna styr verksamheten istället för efterfrågan. Vidare visar rapporten att HKF:s verksamhet bör få ett ökat inslag av entreprenad- och samarbetslösningar. Det förutsätter dock att HKF förändras från att själv tillhandahålla infrastruktur och tjänster till att vara en beställarorganisation. Rapporten kommer att ligga till grund för regeringens fortsatta överväganden gällande HKF:s huvudmannaskap och framtida verksamhet.

Svenskt Isbrytarkonsortium

Regeringens förslag: Regeringen föreslår att riksdagen godkänner att regeringen vidtar åtgärder för att den avgift som debiteras för statens garantiåtagande till Svenskt Isbrytarkonsortium från och med 2002 skall kunna vara riskavspeglande.

Skälen för regeringens förslag: Svenskt Isbrytarkonsortium KB bildades i samband med att isbrytaren Oden byggdes i slutet av 1980-talet. Konsortiet äger Oden. För de lån som togs utfärdade staten en kreditgaranti som hittills varit belagd med en fast avgift om 0,75 procent av garantiramen. Konsortiet betalar avgiften årsvis till Riksgäldskontoret.

För att statens äldre garantiåtaganden till Svenskt Isbrytarkonsortium skall kunna hante-

ras i enlighet med garantimodellen behöver riskavspglande avgift tas ut för garantin. Regeringen föreslår därför att riksdagen godkänner att Svenskt Isbrytarkonsortium debiteras riskavspglande avgift för de ekonomiska förpliktelse staten har i form av kreditgaranti till konsortiet. Avgiften kommer att föras till Riksgäldskontorets garantireserv, och eventuella infrianden kommer att belasta reserven. (se vidare volym 1, kapitel 7, avsnitt 7.2).

7.5 Revisionens iakttagelser

Riksrevisionsverket har konstaterat att Sjöfartsverkets årsredovisning upprättats i enlighet med förordningen om årsredovisning och budgetunderlag, regleringsbrev och övriga beslut för Sjöfartsverket. Riksrevisionsverket bedömer att årsredovisningen i allt väsentligt är rättvisande och tillstyrker därför att resultaträkningen och balansräkningen fastställs.

Även för HKF och Rederinämnden har Riksrevisionsverket konstaterat att årsredovisningen i allt väsentligt är rättvisande. Däremot har Riksrevisionsverket beträffande HKF lämnat ett antal anmärkningar gällande redovisning och räkenskaper. Bland annat rekommenderas att HKF bör förbättra sina avstämningsrutiner och förbättra redovisningsrutinerna i olika avseenden.

7.6 Budgetförslag

7.6.1 36:7 Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m.

Tabell 7.2 Anslagsutveckling

Tusental kronor

År	Utfall	Anslags- sparande	Utgifts- prognos
2000	61 000	0	
2001	61 000		61 000
2002	Förslag	71 000	
2003	Beräknat	71 000	
2004	Beräknat	71 000	

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 tillgodo. Kostnaderna för fritidsbåtsverksamheten beräknas till totalt cirka 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. Regeringen föreslår därmed att anslaget höjs med 10 miljoner kronor till 71 miljoner kronor för 2002.

Tabell 7.3 Härledning av nivån 2002–2004

Tusental kronor

	2002	2003	2004
Anslagsnivå 2001	61 000	61 000	61 000
Förändring till följd av:			
Beslut	10 000	10 000	10 000
Summa förändring	10 000	10 000	10 000
Förslag/beräknat anslag	71 000	71 000	71 000

7.6.2 36:8 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.

Tabell 7.4 Anslagsutveckling

Tusental kronor

År	Utfall		Anslags-sparande	
2000	Utfall	62 660		0
2001	Anslag	62 660	Utgifts-prognos	62 660
2002	Förslag	62 660		
2003	Beräknat	62 660		
2004	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 användas för utredningar med anknytning till kanaltrafiken.

Regeringens överväganden

Regeringen föreslår att anslaget kvarstår oförändrat.

Bidrag till fartygsförlagd utbildning

I enlighet med regeringens förslag i budgetpropositionen för 2001 (prop. 2000/01:1) har riksdagen beslutat att för kvalificeringsåret 2001 anvisa 4 miljoner kronor som statligt bidrag till fartygsförlagd utbildning. Bidraget utgår till de rederier som ställer utbildningsplats till förfogande utöver vad som gäller enligt förordningen (1996:1559) om statligt bidrag till svensk sjöfart. Sjöfartsverket ansvarar för administrationen av utbetalningarna som belastar anslaget 36:9 Bidrag till sjöfarten, anslagsposten 2 Fartygsförlagda utbildningsplatser.

Regeringens överväganden

Eftersom utbetalning av bidraget sker efter ansökan i efterhand kommer utbetalningar av 2001 års anslag att göras även under 2002. Av riksdagens beslut framgår att bidraget skall utvärderas som underlag för fortsatt ställningstagande. För att ge tid för en sådan utvärdering avser inte regeringen att anslå några nya medel för detta ändamål under 2002.

7.6.3 36:9 Bidrag till sjöfarten

Tabell 7.5 Anslagsutveckling

Tusental kronor

År	Utfall		Anslags-sparande	
2000	Utfall	527 866		-35 290
2001	Anslag	514 000 ¹	Utgifts-prognos	521 000
2002	Förslag	212 500		
2003	Beräknat	0		
2004	Beräknat	0		

¹ Varav 105 000 tkr på tilläggsbudget i samband med den ekonomiska vårpropositionen 2001.

1996 antog riksdagen ett sjöfartspolitiskt beslut (prop. 1996/97:1, bet. 1996/97:TU1, rskr. 1996/97:115) med innebörden att staten var 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

I regeringens proposition 2000/01:127 Sjöfartsstöd föreslås ett nytt sjöfartsstöd. Det nuvarande stödet regleras i förordningen (1996:1559) om statligt bidrag till svensk sjöfart. Det nya sjöfartsstödet skall omfatta både lastfartyg och passagerarfartyg i internationell trafik. Riksdagen har för avsikt att fatta beslut om det nya sjöfartsstödet under hösten 2001. Stödordningen skall, under förutsättning att Europeiska kommissionen godkänt förslaget, träda i kraft den 1 oktober 2001.

Det nya sjöfartsstödet föreslås ges i form av att arbetsgivarens skattekonto krediteras ett belopp motsvarande skatteavdrag och arbetsgivaravgifter på sjöinkomst. I enlighet med betänkandet 2001/02:TU3 skall även den allmänna löneavgiften omfattas. I statsbudgeten kommer det nya sjöfartsstödet att redovisas som en nedläggning av skatter i inkomstgrupp 1700. Ett anslag kommer dock att behövas för kostnader för administration, arvoden m.m. Rederinämdnen har i sin anslagsframställning begärt 2,5 miljoner kronor i anslag för administrationskostnader för budgetåret 2002.

Regeringen anser att det är av största vikt att bibehålla en livskraftig svensk handelsflotta och genom införandet av stödet säkerställs att den svenska sjöfartsnäringen får konkurrera på likvärdiga villkor gentemot sina konkurrenter.

Enligt 1996 års sjöfartspolitiska beslut (prop. 1996/97:1, bet. 1996/97:TU1, rskr.1996/97:115) som gällde för åren 1997–2001 skulle statligt bidrag lämnas till arbetsgivarens kostnader för skatt och sociala avgifter.

Utbetalningen av bidragen sker enligt förordningen (1996:1559) om statligt bidrag till svensk sjöfart med viss eftersläpning. Enligt 8 § nämnda förordning skall ansökan om bidrag till skatt på sjöinkomst ges in till Rederinnämnden senast den 31 mars året efter det år för vilket skatten betalas. Ansökan om bidrag till kostnader för sociala avgifter skall ges in till nämnden efter utgången av det kalenderår som ansökan avser, dock senast den 31 mars följande år.

Utbetalningar kommer att göras även under det kommande året. Ett anslag för bidrag till sjöfarten behövs därför även för 2002. Regeringen föreslår att riksdagen anvisar 212,5 miljoner kronor.

Tabell 7.6 Härledning av nivån 2002–2004

Tusental kronor

	2002	2003	2004
Anslagsnivå 2001	514 000	514 000	514 000
Förändring till följd av:			
Beslut	-299 000	-511 500	-511 500
Överföring till anslag 36:10 Rederinnämnden: Administration.	-2 500	-2 500	-2 500
Summa förändring	-301 500	-514 000	-514 000
Förslag/beräknat anslag	212 500	0	0

7.6.4 36:10 Rederinnämnden: Administration

Tabell 7.7 Anslagsutveckling

Tusental kronor

År	Förslag	Beräknat
2002	2 500 ¹	
2003		2 562 ²
2004		2 610 ²

¹ Nytt anslag.

² Motsvarar 2 500 tkr i 2002 års prisnivå.

Anslaget är nytt och skall användas för Rederinnämndens kostnader för administration, arvoden m.m.

Regeringens överväganden

Rederinnämndens administrationskostnader ingår för närvarande i anslaget 36:8 Bidrag till sjöfarten, som utgår enligt 1996 års sjöfartspolitiska beslut. Eftersom det nya sjöfartsstödet föreslås ges i form av att arbetsgivarens skattekonto krediteras ett belopp motsvarande skatteavdrag och arbetsgivaravgifter på sjöinkomst, kommer anslaget Bidrag till sjöfarten inte att behövas i framtiden annat än för Rederinnämndens administrationskostnader.

För att i fortsättningen tydligt redovisa Rederinnämndens administrationskostnader föreslås ett nytt anslag för dessa. Anslaget föreslås bli ett förvaltningsanslag.

Rederinnämnden har i sin anslagsframställning begärt 2,5 miljoner kronor i anslag för administration, arvoden m.m. för budgetåret 2002. Regeringen föreslår att riksdagen anvisar 2,5 miljoner kronor till Rederinnämndens administrationskostnader för 2002.

7.6.5 Investeringsplan för Sjöfartsverket

Sjöfartsverket föreslår en investeringsnivå under perioden 2002–2004 på sammanlagt 910,6 miljoner kronor. Även om man bortser från investeringen i Göteborgs hamn är detta en kraftig ökning jämfört med vad som presenterades förra året.

Tillsammans med Stockholms hamn pågår ett projekt för att från sjösäkerhets- och miljösynpunkt utreda farlederna in till Stockholm, det vill säga Furusundsleden, Sandhamnsleden och Dalaröleden. Projektet är under planperioden inne i en miljö- och konsekvensbeskrivningsfas.

Åtgärder i Södertälje och Trollehätte kanaler på sammanlagt 120 miljoner kronor planeras. Under perioden kommer lotsbåtsflottan att förnyas för cirka 136 miljoner kronor och utrustning för sjömätning och sjökortsframställning återanskaffas till en kostnad av cirka 22 miljoner kronor.

Investeringarnas fördelning på verksamhetsområde framgår av nedanstående tabell. Tabellen inkluderar inte de ovan nämnda investeringarna i farleder till Göteborgs hamn.

Tabell 7.8 Investeringsplan

Miljoner kronor

	Total kostnad under perioden	Utfall 2000	Prognos 2001	Budget 2002	Beräknat 2003	Beräknat 2004
Administration	0,6	0,2	0,2	0,2	-	-
Farleder	794,7	37,0	138,6	315,3	264,1	39,7
Lotsning	357,7	67,6	101,8	104,0	47,5	36,8
Sjöräddning	5,4	1,6	0,1	2,7	0,5	0,5
Sjökartläggning	35,4	3,4	8,9	10,8	8,4	3,9
Isbrytning	76,6	3,8	-	-	-	72,8
Tryckeriet	4,1	0,5	0,2	1,5	0,9	1,0
Summa investeringar	1 274,5	114,1	249,8	434,5	321,4	154,7

Regeringens överväganden

Regeringen har ingen erinran mot investeringsplanens nivå eller inriktning. När det gäller investeringar i farlederna till Göteborg har regeringen beslutat 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. Regeringen har bemyndigats att senare besluta om revidering av Sjöfartsverkets ekonomiska mål och låneram.

Förslag rörande Sjöfartsverkets ekonomiska mål m.m.

Regeringen föreslår följande ekonomiska mål för Sjöfartsverket under perioden 2002-2004:

Målet för räntabilitet är att resultatet efter skattemotsvarighet skall uppgå till 7 procent av eget kapital. Det långsiktiga målet för soliditeten 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 fortsättningsvis fastställas slutligt av regeringen årligen i samband med bokslutet.

Regeringen föreslår att den föreslagna investeringsplanen godkänns. Regeringen föreslår att Sjöfartsverket bemyndigas att uppta lång- och kortfristiga lån inom en total ram av 350 miljoner kronor. Vidare föreslår regeringen att

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

7.6.6 Handelsflottans kultur- och fritidsråd

HKF:s verksamhet finansieras genom en avräkning på Sjöfartsverkets farledsavgifter samt av egna avgiftsintäkter. Avräkningen på farledsavgifterna för 2001 är 18,5 miljoner kronor. HKF föreslår att 18,5 miljoner av myndighetens totala kostnader skall finansieras genom avräkning av farledsavgifterna 2002. HKF beräknar att de egna avgiftsintäkterna kommer att uppgå till 9,4 miljoner kronor.

Regeringens överväganden

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

7.6.7 Övriga ekonomiska frågor

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 tilläggsbudgeten till statsbudgeten för budgetåret 1995/96 att anvisa ett förslagsanslag för övertäckningsarbetet. Den 19 juni 1996 beslutade regeringen att övertäck-

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

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 deras utfall i tiden är svår att prognostisera. Även åtgärder till följd av förlisningen, för att stärka sjösäkerheten för passagerarfartyg av liknande slag, kan medföra kostnader.

I den för Estland, Finland och Sverige gemensamma haverikommissionens slutrapport om förlisningen, konstaterade kommissionen en rad sjösäkerhetsbrister hos M/S Estonia. Kommissionen rekommenderade ett antal åtgärder för att förbättra sjösäkerheten på fartyg av motsvarande slag. Mot bakgrund av dessa rekommendationer har regeringen den 19 april 2001 beslutat att ge Verket för innovationssystem i uppdrag att besluta om bidrag med sammanlagt högst 5 miljoner kronor 2001 och sammanlagt högst 10 miljoner kronor per år för åren 2002 och 2003 till forskningsprojekt som syftar till att förbättra sjösäkerheten. Dessa totalt 25 miljoner kronor skall finansieras genom de medel som konsortiet för övertäckande av M/S Estonia erlagt till Sjöfartsverket.

I övrigt skall dessa medel, som förvaltas av Sjöfartsverket, kunna användas för framtida kostnader föranledda av åtgärder med anknytning till M/S Estonias förlisning inom den kommande treårsperioden. Det bör ankomma på regeringen att besluta om medlens användning.

Regeringen har den 19 april 2001 beslutat att avslå framställningar från vissa intressegrupper och enskilda personer med krav på en ny utred-

ning av M/S Estonias förlisning. Regeringen konstaterade i beslutet att det inte har framkommit några omständigheter som visar att haveriförloppet på något väsentligt sätt avvikit från det som beskrivs i den för Estland, Finland och Sverige gemensamma haverikommissionens rapport. Förutom remisser till vissa myndigheter och tekniska institut föregicks beslutet av ett flertal informations- och samrådsmöten med företrädare för riksdagens samtliga partier. Ett informationsmöte har även hållits hösten 2000 med överlevande efter och anhöriga till avlidna i Estoniakatastrofen.

Regeringen konstaterade i samband med detta beslut att det är naturligt att det efter M/S Estonias förlisning har uppstått frågor och spekulationer kring haveriet och dess följder. Det är viktigt att det lämnas relevant och vederhäftig information om haveriet och att det finns möjlighet att få svar på olika frågor. Behovet av fakta och information om haveriet kommer troligen att kvarstå under lång tid.

Regeringen gav den 21 oktober 1996 Styrelsen för psykologiskt försvar i uppdrag att vara statens organ för kontakter med anhöriga till offer för M/S Estonias förlisning. Uppdraget utvidgades senare till att gälla även överlevande efter haveriet. Särskilt under de första åren efter fartygets förlisning fanns ett stort behov hos dessa grupper att få vägledning och informationsstöd från en central instans.

Mot ovanstående bakgrund har regeringen genom beslut den 19 april 2001 utvidgat uppdraget och gett Styrelsen för psykologiskt försvar i uppdrag att insamla och sammanställa uppgifter med anknytning till M/S Estonias haveri samt med utgångspunkt i en sådan faktabank tillhandahålla allmänheten information och besvara frågor om M/S Estonias förlisning.

Utifrån beräkningar som gjorts av Styrelsen för psykologiskt försvar har regeringen beslutat att styrelsens kostnader för uppdraget under budgetåret 2001 får uppgå till högst 600 000 kronor. Regeringen föreslår att 1 miljon kronor avsätts för uppbyggnaden av faktabanken och utförandet av uppdraget i övrigt under budgetåret 2002. Denna summa föreslås överföras från utgiftsområde 22, anslaget 36:1 Vägverket: Administration till utgiftsområde 6 anslaget 6:7 Funktionen Psykologiskt försvar.

8 Luftfart

8.1 Omfattning

Verksamheten omfattar civil luftfart, statens flygplatssystem samt flygtrafiktjänster. Ansvarig sektorsmyndighet inom verksamhetsområdet är affärsverket Luftfartsverket. Luftfartsverket har i uppdrag att skapa förutsättningar för ett säkert, effektivt och miljöanpassat flyg som kan tillgodose privatpersoners och näringslivets behov av resor och godstransporter. Luftfartsverkets huvuduppgifter är att främja utvecklingen av den civila luftfarten, ansvara för drift och utveckling av statens 19 flygplatser för civil luftfart, att utfärda föreskrifter för och 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, att ombesörja beredningsplanläggning för civila flygtransporter samt att verka för att hänsyn tas till funktionshindrade personers behov inom den civila luftfarten.

Luftfartsverket är dessutom ansvarig myndighet för delfunktionen Flygtransporter inom det civila försvaret.

8.2 Utgiftsutveckling

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

Tabell 8.1 Utgiftsutveckling inom verksamhetsområdet

Tusentals kronor

	Utfall 2000	Anslag 2001	Utgifts- prognos 2001	Förslag anslag 2002	Beräknat anslag 2003	Beräknat anslag 2004
36:6 Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk ¹	10 432	20 000	0	20 000	20 000	20 000
36:11 Driftbidrag till kommunala flygplatser	102 443	101 000	101 000	99 500	94 900	81 100
Totalt för Verksamhetsområde Luftfart	112 875	121 000	101 000	119 500	114 900	101 100

¹ Redovisat belopp avser endast en anslagspost, anslaget i sin helhet redovisas i avsnitt 6.9.

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 2001 har totalt 111 miljoner kronor fördelats till 26 flygplatser, varav 101 miljoner kronor kom från anslaget. Regeringen

anser att Luftfartsverkets åtagande gentemot de kommunala flygplatserna bör öka fr.o.m. 2002. Anslaget sänks därför men det totala bidraget minskar inte mer än tidigare planerat.

8.3 Mål och resultat

Med utgångspunkt i de transportpolitiska delmålen har regeringen i regleringsbrev fastställt verksamhetsmål för Luftfartsverket. Även ekonomiska mål har fastställts. Resultatet för 2000 i förhållande till dessa mål framgår av den följande redovisningen.

Flygsäkerhet

Verksamhetsmål: Målet är att flygsäkerhetsstandarden lägst skall vara i nivå med den som finns i övriga välutvecklade luftfartsnationer. För den tunga kommersiella luftfarten bör målet vara, med hänsyn tagen till den förväntade trafikökningen, att minst halvera haverifrekvensen under perioden 1998–2007. Vidare bör antalet haverier inom privatflyget halveras under perioden.

Resultat: Målet har uppnåtts under 2000 vad gäller den tunga kommersiella luftfarten. Inom privatflyget har antalet haverier legat på en genomsnittlig nivå, dvs. 25 stycken. Antalet omkomna har dock minskat och nivån för 2000 var den lägsta under de senaste fem åren.

Verksamhetsmål: 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 som exempelvis kapningar eller sabotage har ägt rum under året. Händelser med ”oregerliga” passagerare ombord har under senare år ökat dramatiskt. Antalet rapporterade incidenter inom luftfartsskyddet ligger dock i övrigt på en låg nivå.

Miljö

Verksamhetsmål: Målet är att minimera luftfartens negativa miljöpåverkan. Vad gäller luftföreningar kräver målets infriande såväl nationella åtgärder som att miljöfrågorna drivs aktivt i det internationella arbetet.

Resultat: Målet följs fortlöpande upp. Luftfartsverket bedriver ett mycket aktivt och effektivt miljöarbete. Samtliga former av utsläpp har minskat under 2000. Ett koncernövergripande arbete med att införa miljöledningssystem baserat på ISO 14001 beräknas vara genomfört 2002. På flera flygplatser, framför allt Arlanda, har miljöinvesteringar och åtgärder genomförts under

året. Luftfartsverket har investerat i ett nytt beräknings- och uppföljningssystem för att förbättra kontroll- och uppföljningsmöjligheterna av flygbuller.

Verksamhetsmål: Målet är att följande riktvärden för trafikbuller normalt inte bör överskridas vid nybyggnation av bostadsbebyggelse eller vid nybyggnation eller vid väsentlig ombyggnad av infrastruktur:

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

Målet för åtgärdsprogram enligt den första av två etapper mot störningar av trafikbuller i befintlig bebyggelse syftande till att på sikt uppnå riktvärdena inomhus enligt ovan omfattar minst de fastigheter som exponeras av buller vid följande nivåer och därutöver:

- 60 dBA flygbullernivå
- 80 dBA maximalnivå, när området regelbundet exponeras för bullernivå i medeltal minst tre gånger per natt
- 90 dBA maximalnivå, när området regelbundet exponeras för bullernivå dag- och kvällstid
- 100 dBA maximalnivå, när området regelbundet exponeras för bullernivå endast dagtid vardagar och enstaka kvällar.

Resultat: Luftfartsverket har påbörjat arbetet med att genomföra åtgärder för att begränsa trafikbuller i befintlig bebyggelse enligt de av regering och riksdag uppsatta målen, (för mer information se Luftfartsverkets sektorsredovisning, Flygets utveckling 2000).

Tillgänglighet

Verksamhetsmål: Målet är att andelen funktionshindrade och andra grupper med särskilda behov som kan utnyttja luftfarten skall öka.

Resultat: Luftfartsverket utvecklar för närvarande en metod för att mäta förekomsten av resenärer som uppger att de har funktionshinder.

Transportkvalitet

Verksamhetsmål: Målet är att förseningarna i flygtrafiken fortlöpande skall minska bl.a. genom att statens flygplatsystem utvecklas, genom att flygtrafiktjänsten drivs effektivt samt genom att driva frågan inom ramen för internationellt luftfartssamarbete.

Resultat: Enligt statistik från det europeiska samarbetsorganet för flygtrafiktjänster, Eurocontrol, är förseningarna som genererats av flygledningssystemet i Sverige så små att de inte tas med i redovisningen för 2000. Åtgärder har vidtagits för att säkra drifttillförlitligheten i de tekniska systemen och överbelastningen i flygtrafikledningssystemet. Luftfartsverket har tagit fram ett nytt system för att rapportera förseningar och deras orsaker.

Luftfartsverkets ekonomiska resultat

Verksamhetsmål: Det långsiktiga målet för räntabilitet 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 uppgick till 17,3 procent efter inkomstskatt och skattemotsvarighet och soliditeten till 22,3 procent. Prishöjningen uppgick till 1,8 procent och rymdes under pristaket.

Luftfartsverkets resultat efter finansiella poster uppgick för 2000 till 633 miljoner kronor, att jämföra med 1999 års resultat (exklusive jämförelsestörande poster) på 689 miljoner kronor.

Försämringen av resultatet förklaras främst av bortfall av intäkter från försäljning av skattefria varor inom EU, vilken upphörde den 1 juli 1999, samt ökade avskrivningskostnader. Försämringen bromsades av ökade intäkter.

Luftfartsverket kommer enligt beräkningar att kunna inleverera 52 miljoner kronor till ägaren för 2000 (utdelning + skattemotsvarighet).

Rörelseintäkterna ökade med 6 procent jämfört med 1999 och uppgick till 5 000 miljoner kronor. Ökningen kan huvudsakligen förklaras med trafiktillväxten. Infrastrukturintäkterna steg

med 5 procent till 3 200 miljoner kronor varav högre pris svarade för ca 1 procent. Övriga rörelseintäkter ökade från 1 600 till 1 700 miljoner kronor främst till följd av ökade bilparkeringsintäkter och hyror.

Rörelsekostnaderna, exklusive jämförelsestörande poster ökade med 7 procent till ca 4 100 miljoner kronor. Personalkostnaderna ökade med drygt 114 miljoner kronor (6 procents ökning) vilket kan hänföras till större volym samt löne- respektive pensionskostnadsökningar. Övriga rörelsekostnader ökade med 3 procent och uppgick till 1 400 miljoner kronor.

Avtalstvisten mellan SAS och Luftfartsverket rörande hyresavtal för terminal 2 på Arlanda

Luftfartsverket förlorade i första instans. Verket överklagade men hovrätten fastställde domen. Luftfartsverket reserverade det omtvistade beloppet om 601 miljoner kronor i 1999 års bokslut.

Luftfartsverkets treårsplan

Luftfartsverket bedömer följande faktorer som viktiga för flygets utveckling; ett ökat tjänstesande, privatresenärer som ställer högre krav samt en pågående avreglering och globalisering vilket förändrar flygbranschens agerande på marknaden. Konkurrensen mellan lågprisflyg och övrig linjetrafik ökar, charterflyget utvecklas mot få dominerande aktörer i Europa. Luft- rumskapaciteten i Europa ökar och harmoniseras genom bl.a. ett bättre utnyttjande av luftrummet. Konkurrensen mellan flygplatser om flygbolag och interkontinental trafik ökar. Flygplatskoncerner bildas och flygtrafiktjänsten bolagiseras.

Flygtrafiken i Sverige fortsätter att växa. Den inrikes passagerartrafiken bedöms öka med 4,3 procent i genomsnitt årligen, den utrikes passagerartrafiken med 4,8 procent och den utrikes flygfrakten med 6,8 procent. Antalet kontrollerade luftrumsrörelser beräknas öka med 4,1 procent och överflygningarna med 5,1 procent.

Av Luftfartsverkets treårsplan framgår att det ekonomiska resultatet efter finansnetto för perioden 2001–2004 blir 610, 445, 573 respektive 660 miljoner kronor.

Investeringarna under perioden 2002–2004 beräknas uppgå till 5 600 miljoner kronor. Luftfartsverket räknar med att finansiera investeringarna så att en soliditet på 25 procent skall kunna uppnås. Den hittills använda externa finansieringen är upplåning via Riksgäldskontoret. Projektet Tredje banan och förnyelsen av flygtrafikledningssystemet (MATS) har kreditprövats av Europeiska Investeringsbanken (EIB). EIB har erbjudit finansiering på sammanlagt 1 600 miljoner kronor. Kreditvillkoren har inte varit bättre än de från Riksgäldskontoret varför krediten från EIB inte har utnyttjats.

För tredje banan har bidrag från Europeiska kommissionens program för transeuropeiska nät erhållits på cirka 35 miljoner kronor.

För att kunna uppnå soliditetsmålet under planeringsperioden bedömer Luftfartsverket att utdelningsfrihet är nödvändig för åren 2001–2003.

Pristaket medför under nuvarande omständigheter att kapaciteten – givet övriga variabler – inte kan utökas i den takt som kunderna efterfrågar. Luftfartsverket gör bedömningen att en prishöjning under de kommande åren på ca 10 procent utöver pristaket skulle kunna bidra till att lösa finansieringen. Fortsätter inflationen i Sverige på en låg nivå kommer pristakskonstruktionen att bli ett problem under planeringsperioden, menar Luftfartsverket. Verket avser att återkomma med ett detaljerat förslag i frågan.

Luftfartsverket har i sin treårsplan hemställt att verkets förslag till inriktning av verksamheten för perioden 2002–2004 godkänns, att utdelningsfrihet erhålls för åren 2001–2003, att avgiftshöjningar genomförs utöver pristaken inom perioden 2002–2004, att ett nytt pristak formuleras för perioden efter 2004, att till beredskap för civil luftfart anvisas 88 miljoner kronor för budgetåret 2002, att till bidrag till kommunala flygplatser anvisas 98,8 miljoner kronor för budgetåret 2002.

Regeringens överväganden

De verksamhetsmål som formulerats inom verksamhetsområdet Luftfart har i huvudsak uppfyllts. Luftfartsverkets räntabilitet nådde det uppsatta målet, medan däremot soliditeten ligger något under målet. Prishöjningen uppgick till 1,8 procent och rymdes inom pristaket.

Luftfartsverket är inne i en period av kostsamma investeringar vilket bidrar till verkets något låga soliditet. Investeringsbehovet har bl.a. uppstått som en följd av den starka utvecklingen på flygmarknaden.

Tabell 8.2 Ekonomisk utveckling

Miljoner kronor där ej annat anges

	Prognos 2001	Plan 2002	Plan 2003	Plan 2004
Resultat efter skattemotsvarighet	390	360	395	430
Räntabilitet på eget kapital efter skattemotsvarighet (%)	13	11	11	11
Soliditet (%)	21	20	20	21
Beräknad skattemotsvarighet ¹	130	120	125	150
Beräknad utdelning ²	130	120	130	140

¹Hänsyn tagen till bedömda periodiseringsfondavsättningar/upplösningar och skattemässiga avskrivningar.

²Hänsyn tagen till beräknad kompensation för Schengenåtgärder på statliga flygplatser varav 197 miljoner kronor (återstoden upp till 400 miljoner kronor) beräknas falla ut 2000.

8.4 Insatser

Garantiavgift

Regeringens förslag: Regeringen föreslår att Luftfartsverket debiteras en administrativ avgift för statens garantiåtagande. Regeringen föreslår dessutom att ett infriande av kapitaltäckningsgarantin i ett första led får belasta Riksgäldskontorets garantireserv och i ett andra led Luftfartsverket.

Skälen för regeringens förslag: Luftfartsverkets dotterbolag LFV AirportCenter AB förvaltar Sky Cityanläggningen på Arlanda sedan den 1 januari 1994 och 25 år framåt. Försäkringsbolaget Alecta, f.d. SPP, äger anläggningen och arrenderar fastigheten som anläggningen ligger på av staten. Genom ett optionsavtal har LFV AirportCenter AB rätt att vart femte år under förvaltningstiden förvärva anläggningen. Riksdagen bemyndigade 1994 regeringen att ge Luftfartsverket rätt att under perioden 1994–1998 ställa ut en kapitaltäckningsgaranti till förmån för LFV AirportCenter AB (rskr. 1993/94:437). I 1999 års budgetproposition föreslog regeringen att garantin skulle förlängas t.o.m. 2003. Riksdagen biföll regeringens begäran (rskr. 1997/98:104). Således har Luftfartsverket förbundit sig att dels svara för att de förpliktelser fullgörs som följer av LFV AirportCenter AB:s åtagande i förvaltningsavtalet, dels täcka de underskott som kan uppstå till följd av att antingen optionen i optionsavtalet utnyttjas eller att avtalet upphör.

En ny statlig garantimodell infördes emellertid 1998 och därmed överfördes det administrativa ansvaret för garantierna till Riksgäldskontoret (rskr. 1996/97:53).

För att åtagandet skall kunna hanteras enligt den nya garantimodellen föreslår regeringen att riksdagen godkänner att Luftfartsverket debiteras en administrativ avgift för garantierna i syfte att täcka Riksgäldskontorets administrativa kostnader för garantierna. Eftersom Riksgäldskontorets garantireserv i detta fall inte annat än initialt kommer att belastas vid ett eventuellt infriande, så kommer Riksgäldskontoret inte behöva värdera risker i detta engagemang för att bestämma en riskavvägd ga-

rantiavgift. Riksgäldskontorets ansvar för detta engagemang är således begränsat.

Garantiavgiften kommer fr.o.m. budgetåret 2002 att föras till Riksgäldskontorets garantireserv och garantins administrativa kostnader kommer att belasta reserven. Regeringen föreslår vidare att riksdagen godkänner att ett infriande av garantin i ett första led belastar Riksgäldskontorets garantireserv och i ett andra led belastar Luftfartsverket. (se vidare volym 1, kapitel 7, avsnitt 7.2).

Flygplatskapaciteten i Stockholm

På uppdrag av regeringen har Luftfartsverket gjort ett antal fördjupade analyser rörande flygplatskapaciteten i Stockholm på lång sikt. Frågan utreds för närvarande av Stockholmsberedningen (N2001:02).

8.5 Revisionens iakttagelser

Riksrevisionsverket har bedömt att årsredovisningen och koncernredovisningen i allt väsentligt är rättvisande och Riksrevisionsverket har tillstyrkt att resultaträkningen och balansräkningen samt motsvarande på koncernnivå fastställs.

8.6 Budgetförslag

8.6.1 36:11 Driftbidrag till kommunala flygplatser

Tabell 8.3 Anslagsutveckling

Tusental kronor

År	Slagslag	Belopp	Anslags-sparande	Utgifts-prognos
2000	Utfall	102 443		0
2001	Anslag	101 000		101 000
2002	Förslag	99 500		
2003	Beräknat	94 900		
2004	Beräknat	81 100		

Anslaget är avsett att finansiera driftbidrag till kommunala flygplatser. Flygplatser som ingår är sådana som har en icke säsongsbunden reguljär passagerartrafik samt 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. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266).

Regeringens överväganden

Anslaget infördes budgetåret 1999 i enlighet med prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266. Bidragets totala nivå var 115 miljoner kronor, varav 105 miljoner kronor betalades genom anslaget och 10 miljoner kronor direkt av Luftfartsverket i egenskap av sektorsmyndighet. En successiv nedtrappning av bidraget ansågs möjlig med hänsyn till en årlig produktivitetfaktor beräknad till 2 procent per år av det totala stödbehovet samt med hänsyn till volymtillväxten.

Anslagets totala nivå för 2001 är 111 miljoner kronor, av vilka Luftfartsverket bidrar med ca 10 miljoner kronor. Regeringen anser att Luftfartsverkets direkta åtagande i driftbidraget bör öka från och med 2002. Samtidigt bör den totala nivån trappas ned med 2 procent per år.

Tabell 8.4 Fördelning av kostnader för driftbidrag

Miljoner kronor

	2001	2002	2003	2004
Total volym	111	109	107	105
- varav 36:11	101	100	95	81
- varav Luftfartsverket	10	9	12	23

Från utgångsnivån 101 miljoner kronor, minskas anslaget 36:11 med 1,5 miljoner kronor 2002, 6,1 miljoner kronor 2003 och 19,9 miljoner kronor 2004. Dessa medel kommer att föras över till anslaget 3:3 Tullverket som kompensation för de ökade kostnader som Tullverket har på Arlanda (se vidare utgiftsområde 3 Skatteförvaltning och uppörd).

Tabell 8.5 Härledning av nivå 2002–2004

Tusental kronor

	2002	2003	2004
Anslagsnivå 2001	101 000	101 000	101 000
Förändring till följd av:			
Överföring till anslag 3:3 Tullverket.	-1 500	-6 100	-19 900
Summa förändring	-1 500	-6 100	-19 900
Förslag/beräknat anslag	99 500¹	94 900¹	81 100¹

¹Till detta kommer medel som betalas av Luftfartsverket.

8.6.2 Luftfartsverkets investeringsplan

Tabell 8.6 Investeringsplan

Miljarder kronor

	Total kostnad under perioden	Utfall 2000	Prognos 2001	Plan 2002	Plan 2003	Plan 2004
Terminalåtgärder Arlanda inkl. Schengen	7,0	1,7	1,5	1,4	1,5	0,9
Tredje banan	2,4	1,5	0,7	0,2	0	0
MATS	1,9	0,9*	0,4	0,2	0,3	0,1
Övriga projekt	2,4	-	0,7	0,8	0,4	0,5
Summa investeringar	13,7	4,1	3,3	2,6	2,2	1,5

* Varav kostnadsfört 0,2.

Luftfartsverket föreslår en investeringsnivå under perioden 2002–2004 på sammanlagt 6 300 miljoner kronor. De största planerade och pågående investeringarna sker på Arlanda flygplats. Tredje banan på Arlanda färdigställs vid årsskiftet 2001–2002. Den totala utgiften blir ca 2 500 miljoner kronor. Förnyelsen av flygtrafikledningssystemet (MATS) pågår. Utgiften beräknas till 2 000 miljoner kronor

och beräknas tas i drift i en första etapp sommaren 2002.

Regeringens överväganden

Regeringen konstaterar att Luftfartsverkets investeringar 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 kommer att ligga på ungefär dagens nivå under planeringsperioden. För åren 2001–2004 har soliditeten beräknats till 21, 20, 20 och 21 procent. Soliditetsmålet är ett långsiktigt mål. Mot denna bakgrund anser regeringen att investeringsplanen kan godkännas.

Förslag rörande Luftfartsverkets ekonomiska mål m.m.

Regeringen föreslår följande ekonomiska mål för Luftfartsverket under perioden 2002–2004: 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.

Regeringen föreslår att riksdagen bemyndigar regeringen att under 2002 låta Luftfartsverket få rätt att ta upp lån i och utanför Riksgäldskontoret inom en total ram på 6 000 miljoner kronor. Luftfartsverket föreslås vidare få rätt att teckna borgensförbindelser till

förmån för dotterbolaget LFV Holding AB inom en total ram på 60 miljoner kronor samt placera kassamässigt överskott i bank, i statsreglerade skuldebrev och hos motpart med kreditvärdighet motsvarande kategori K1 enligt Nordisk Ratings system eller motsvarande samt på räntebärande konto i Riksgäldskontoret. Luftfartsverket skall även kunna lämna likvid säkerhet vid utställandet av derivatinstrument. En ram även för utställandet av sådana säkerheter på 2 000 miljoner kronor bör fastställas för 2002.

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.

9 Interregional kollektiv persontrafik

9.1 Omfattning

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

9.2 Utgiftsutveckling

Tabell 9.1 Utgiftsutveckling inom verksamhetsområdet

	Utfall 2000	Anslag 2001 ¹	Utgifts- prognos 2001	Förslag anslag 2002	Beräknat anslag 2003	Beräknat anslag 2004
36:12 Rikstrafiken: Administration	11 714	11 179	12 007	11 104	11 382	11 590
36:13 Rikstrafiken: Trafikupphandling	713 699	775 000	766 000	786 000	790 000	790 000
Totalt för verksamhetsområde Interregional kollektiv persontrafik	725 413	786 179	778 007	797 104	801 382	801 590

¹ Inklusive förslag till tilläggsbudget i samband med 2001 års ekonomiska vårproposition och budgetpropositionen för 2002.

Enligt prognosen kommer anslaget 36:12 Rikstrafiken: Administration att överskridas. Det överskjutande beloppet täcks dock av anslags-sparande från 2000. Anslaget 36:13 Rikstrafiken: Trafikupphandling minskades med 15 miljoner kronor enligt förslag till tilläggsbudget till statsbudgeten i 2001 års ekonomiska vårproposition. Beloppet överfördes till anslaget 36:8 Bidrag till sjöfarten (se prop. 2000/01:100, 172).

9.3 Mål och resultat

Målen inom verksamhetsområdet är:

- *Ett tillgängligt transportsystem*, där ett samverkande interregionalt kollektivt persontrafiksystem utformas så att medborgarnas grundläggande transportbehov kan tillgodoses.
- *En positiv regional utveckling*, där ett samverkande interregionalt kollektivt persontrafiksystem främjar en positiv regional utveckling genom att dels utjämna skillnader i möjligheterna för olika delar av landet att utvecklas, dels motverka nackdelar av långa transportavstånd.
- *En hög transportkvalitet*, där ett samverkande interregionalt kollektivt persontrafiksystems utformning och funktion skall medge en hög transportkvalitet.
- *En säker trafik*, där ingen dödas eller allvarligt skadas inom ett samverkande interregionalt kollektivt persontrafiksystem genom att dess utformning och funktion anpassas till de krav som följer av goda miljö.
- *En god livsmiljö*, där ett samverkande interregionalt kollektivt persontrafiksystems utformning och funktion anpassas till krav på god och hälsosam livsmiljö för alla, där natur- och kulturmiljö skyddas mot skador och där en god hushållning med naturresurser främjas.

Rikstrafikens första hela verksamhetsår har inneburet att ett antal initiativ tagits som förväntas ge resultat på längre sikt. Bland annat har ett branschgemensamt kommunikationsprotokoll för biljettbokningssystem utvecklats. Ett samverkande interregionalt kollektivtrafiksystem kräver att biljettbokningsfunktionerna underlättas och att resenärerna kan boka biljett för hela resan oberoende av hur många operatörer som finns på marknaden. Detta har betydelse för målen om tillgänglighet, positiv regional utveckling och transportkvalitet.

Två konkurser inträffade under 2000: tågforetaget Sydvästen AB, som trafikerade sträckan mellan Göteborg och Malmö samt flygforetaget Reguljair AB som bedrev flygtrafik mellan Östersund och Umeå. Efter föredömligt snabbt genomförda förhandlingar mellan Rikstrafiken och SJ, vilka resulterade i att SJ övertog trafiken

på Västkustbanan, kunde trafikstörningarna minimeras. Beträffande flygtrafiken ledde förhandlingar med konkursförvaltaren om fortsatt drift till att trafiken kunde återupptas efter en månads stillestånd.

Merkostnaderna för staten som uppstod i samband med dessa konkurser uppgick till drygt 20 miljoner kronor. Dessa merkostnader kunde dock täckas inom Rikstrafikens ramanslag.

9.4 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 Rikstrafiken och delegationen har avvecklats. Upphandlingen för 2001 avser följande järnvägstrafik:

- Nattågen på Övre Norrland inkl. Malm-banan
- 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 samt flygtrafik mellan Östersund och Umeå.

Inför 2001 utlöste Rikstrafiken de optioner om ett års förlängning som fanns i gällande avtal avseende järnvägstrafik. Beträffande trafiken Göteborg–Malmö fanns ingen sådan option och SJ har meddelat att trafiken kan bedrivas på kommersiella grunder fr.o.m. 2001. Regeringen delar SJ:s bedömning och någon upphandling av den trafiken är därför inte aktuell för 2001.

Vad gäller upphandling av tågtrafik med trafikstart 2002 är det i princip samma sträckor som för innevarande år men flera av upphandlingarna

har skett/sker i samverkan med trafikhuvudmännen. Detta leder till en bättre samordning mellan den regionala och den interregionala trafiken.

Vidare har Rikstrafiken fått regeringens uppdrag att i samverkan med berörda trafikhuvudmän upphandla busstrafik längs norrlandskusten.

Rikstrafiken har även inkommit med ett förslag att staten skall upphandla flygtrafik till och från inlandskommuner som i dag upphandlas av kommunerna. Detta förslag bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Analys och slutsatser

I proposition Ändrad verksamhetsform för SJ m.m. (prop. 1999/2000:78, bet. 1999/2000:TU11, rskr. 1999/2000:238) 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 nya operatörer inte varit oproblematisk vilket framför allt visade sig genom de två tidigare nämnda konkurserna.

Tågresandet har under det senaste året haft en mycket positiv utveckling. Regeringen anser att denna utveckling bör 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 verkningfullt 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.

Utredningar och uppdrag

I propositionen 1999/2000:78 Ändrad verksamhetsform för SJ m.m. föreslog regeringen vissa åtgärder för att utveckla järnvägstrafiken och skapa stabilare förutsättningar för den av staten upphandlade järnvägstrafiken. Därför föreslog regeringen ett antal justeringar av förordningen (1996:734) om statens spåranläggningar i syfte att stärka den upphandlade trafikens ställning. Efter riksdagens godkännande beslutade regeringen den 1 november 2000 om en ändring av förordningen om statens spåranläggningar. Förändringarna innebär bl.a. att SJ inte automatiskt återfår trafiken efter en avtalsperiod.

Vidare konstaterades i propositionen, mot bakgrund av utvecklingen mot ökande konkurrens i den nationella järnvägstrafiken samt pågående arbeten inom EU och att en ökad internationalisering av järnvägstrafiken kan förväntas, att en översyn av järnvägslagstiftningen bör genomföras. Regeringen beslutade därför den 31 maj 2001 om direktiv (dir. 2001:48) för en utredning om järnvägssektorns organisation m.m. Utredaren skall göra en bred översyn av organisationen och lagstiftningen inom järnvägssektorn.

I propositionen Ändrad verksamhetsform för SJ m.m. behandlades även frågan om fordonsförsörjningen inom järnvägssektorn 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. Rikstrafiken har inkommit med en redovisning av sitt uppdrag. Redovisningen bereds för närvarande inom Regeringskansliet och regeringen avser återkomma till riksdagen i frågan.

Transportstöd till Gotland

Antalet passagerare i Gotlandstrafiken har ökat under senare år och uppgick 2000 till knappt 1,3 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 4,5 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 högtrafikperioden. Inför budgetåret 2000 beslutade regeringen att Rikstrafikens anslagsram skulle dimensioneras så att trafik med höghastighetsfärjan skulle kunna upprätthållas i princip hela året. Ambitionsnivån för Gotlandstrafiken har legat kvar för 2001 och bör bibehållas även för 2002.

Regeringen uppdrog i januari 2000 åt Sjöfartsverket och Rikstrafiken att analysera en separation av gods- och persontrafiken med fartyg till och från Gotland. Myndigheterna redovisade i juni 2000 sitt uppdrag. Myndigheternas rapport byggde på två konsultrapporter och redovisade ett antal olika alternativa trafiklösningar, utan att något slutligt ställningstagande gjordes. Alternativen byggde på två grundkoncept; ett tvåhamnsalternativ som i dag och ett enhamnsalternativ. Vidare framhölls att gotlandstillägget bör avvecklas på sikt men samtidigt förordades att det behålls tills man via förhandlingar med berörda parter kan uppnå en acceptabel avvecklingslösning.

Mot denna bakgrund beslutade regeringen i december 2000 om direktiv för en förhandlad helhetslösning för Gotlandstrafiken. Uppdraget gick ut på att genom förhandlingar med berörda parter finna och förankra en acceptabel lösning. Utredningen lämnade sitt betänkande till regeringen i augusti 2001. Regeringen avser att återkomma till riksdagen när betänkandet färdigberetts inom Regeringskansliet. Det är regeringens förhoppning att betänkandet skall leda till en slutlig, långsiktig lösning för Gotlandstrafiken.

Gotlandstillägget

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/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. Det var dock inte lämpligt att fortsätta göra ändringar i lagen eftersom detta skapar en komplicerad författningsstruktur. En ny lag (2000:1377) med bemyndigande om utjämning av taxor för vissa lastbilstransporter ersatte därför 1979 års lag i avvaktan på att frågorna avseende formerna för ett stöd till transporter till och från Gotland långsiktigt kan lösas. I direktiven till utredningen En förhandlad helhetslösning för Gotlandstrafiken var en av utgångspunkterna att gotlandstillägget skulle avvecklas.

Utveckling av kollektivtrafiken

Regeringen beslöt den 17 maj 2001 att tillsätta en kommitté för utveckling av kollektivtrafiken. Tyngdpunkten i kommitténs arbete skall ligga på den lokala och regionala kollektivtrafikens område. Det utesluter dock inte att kommittén också tar sig an frågor som även berör den interregionala kollektivtrafiken. Kommittén skall redovisa sitt slutbetänkande för regeringen den 31 december 2002.

9.5 Revisionens iakttagelser

Riksrevisionsverket har konstaterat att Rikstrafikens årsredovisning har upprättats i enlighet med förordningen om årsredovisning och budgetunderlag, regleringsbrev och övriga beslut för myndigheten. RRV har bedömt att Rikstrafikens årsredovisning i allt väsentligt är rättvisande.

9.6 Budgetförslag

9.6.1 36:12 Rikstrafiken: Administration

Tabell 9.2 Anslagsutveckling

Tusental kronor

2000	Utfall	11 714	Anslags-sparande	1 855
2001	Anslag	11 179 ¹	Utgifts-prognos	12 007
2002	Förslag	11 104		
2003	Beräknat	11 382 ²		
2004	Beräknat	11 590 ³		

¹ Inklusivt förslag till tilläggsbudget i samband med budgetpropositionen för 2002.

² Motsvarar 11 104 tkr i 2002 års prisnivå.

³ Motsvarar 11 104 tkr i 2002 års prisnivå.

Med anslaget finansieras kostnader för ledning, ekonomiadministration, personaladministration och andra interna kostnader.

Regeringens överväganden

Regeringen föreslår inte några förändringar av anslaget.

Tabell 9.3 Härledning av nivån 2002–2004

Tusental kronor

	2002	2003	2004
Anslagsnivå 2001 ¹	11 179	11 179	11 179
Förändring till följd av:			
Pris- och löneomräkning	171	449	657
Slutjustering avtalsförsäkringar ²	-246	-246	-246
Summa förändring	-75	203	411
Förslag/beräknat anslag	11 104	11 382	11 590

¹ Inklusivt förslag till tilläggsbudget i samband med budgetpropositionen för 2002.

² En närmare beskrivning finns i tilläggsbudgeten i samband med budgetpropositionen, avsnitt 9.2.

9.6.2 36:13 Rikstrafiken: Trafikupphandling

Tabell 9.4 Anslagsutveckling

Tusental kronor

2000	Utfall	713 699	Anslags-sparande	10 301
2001	Anslag	775 000 ¹	Utgifts-prognos	766 000
2002	Förslag	786 000		
2003	Beräknat	790 000		
2004	Beräknat	790 000		

¹ Inklusivt en minskning med 15 000 tkr på tilläggsbudget i samband med den ekonomiska vårpropositionen 2001.

Anslaget finansierar statens upphandling av transportpolitiskt motiverad interregional kollektiv persontrafik samt andra kostnader som går att hänföra till Rikstrafikens uppgifter. Anslaget får även användas för utredningar med anknytning till kollektiv persontrafik.

Regeringens överväganden

Regeringen anser att anslaget bör justeras tillbaka till den ursprungliga nivån på 790 miljoner kronor. För 2002 föreslås dock en överföring om 4 miljoner kronor till anslaget 7:1 Kustbevakningen (se vidare utgiftsområde 6 Totalförsvaret).

Rikstrafiken bör få sluta upp till fem år långa trafikeringsavtal. Regeringen föreslår därför att riksdagen bemyndigar regeringen att under 2002, i fråga om ramanslaget 36:13 Rikstrafiken: Trafikupphandling, ingå ekonomiska förpliktelser som omfattar högst fem år och som, inklusive tidigare åtaganden, innebär utgifter på högst 3 200 000 000 kronor.

Tabell 9.5 Härledning av nivån 2002–2004

Tusental kronor

	2002	2003	2004
Anslagsnivå 2001 ¹	775 000	775 000	775 000
Förändring till följd av:			
Beslut	15 000	15 000	15 000
Överföring till anslag 7:1 Kustbevakningen	-4 000	-	-
Summa förändring	11 000	15 000	15 000
Förslag/beräknat anslag	786 000	790 000	790 000

¹ Inklusivt förslag till tilläggsbudget i samband med 2001 års ekonomiska vårproposition.

Tabell 9.6 Bemyndigande om ekonomiska förpliktelser*Tusental kronor*

	2000 utfall	2001 prognos	2002 beräknat	2003 beräknat	2004 – beräknat
Utestående förpliktelser vid årets början	2 344 099	1 630 400	2 503 950	3 131 950	2 825 950
Nya förpliktelser	0	1 637 450	1 418 000	484 000	249 000
Infriade förpliktelser ¹	713 699	763 900	790 000	790 000	790 000
Utestående förpliktelser vid årets slut	1 630 400	2 503 950	3 131 950	2 825 950	2 284 950
Erhållen/föreslagen bemyndiganderam	2 000 000	2 700 000	3 200 000	2 900 000	2 300 000

¹ Utgiftsutfall till följd av ingångna förpliktelser.

10 Forskning och analys

10.1 Omfattning

Verksamhetsområdet omfattar forskning och analys inom transport- och kommunikationsområdet. Ansvariga myndigheter inom området är Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) samt Statens haverikommission (SHK). Under 2000 ingick även Kommunikationsforskningsberedningen (KFB) i verksamhetsområdet. KFB var en forskningsfinansierande myndighet inom transport- och kommunikationssektorn. Uppgiften var främst att lämna stöd till långsiktig forskning och därmed säkerställa tillgången till väl fungerande forskningsmiljöer och kompetenta forskare. KFB upphörde som självständig myndighet den 31 december 2000 och verksamheten övertogs av det nystartade Verket för innovationssystem (se utgiftsområde 24 Näringsliv).

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.

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.

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

I verksamhetsområdet ingår slutligen anslaget 36:14 Viss internationell verksamhet. Anslaget disponeras av Regeringskansliet för kostnader för bl.a. medlemsavgifter och resor förenade med Sveriges deltagande i internationella organisationer m.m.

10.2 Utgiftsutveckling

Tabell 10.1 Utgiftsutveckling

Tusental kronor

	Utfall 2000	Anslag 2001 ¹	Utgifts- prognos 2001	Förslag anslag 2002	Beräknat anslag 2003	Beräknat anslag 2004
36:14 Viss internationell verksamhet	6 006	7 500	12 503	7 500	7 500	7 500
36:15 Statens väg- och transportforskningsinstitut	32 791	30 716	32 680	32 682	33 485	34 100
36:16 Statens institut för kommunikationsanalys	44 033	45 086	46 615	45 625	46 780	47 614
Totalt för verksamhetsområde Forskning och Analys	82 830	83 302	91 798	85 807	87 765	89 214

¹ Inklusive förslag till tilläggsbudget i samband med 2001 års ekonomiska vårproposition och budgetpropositionen 2002.

Enligt prognoserna för 2001 kommer samtliga anslag inom verksamhetsområdet att överskridas. De överskjutande beloppen täcks dock av anslagssparande från 2000. SHK har inget eget anslag. En ram för förvaltningskostnaderna, enligt vilken medel överförs från Luftfartsverket, Sjöfartsverket, Banverket, Försvarsmakten och Statens räddningsverk, fastställs årligen av regeringen.

10.3 Mål och resultat

Målet för verksamhetsområdet är att producera analysarbete och forskning som behövs för att uppfylla de mål som regering och riksdag har lagt fast för transport- och kommunikationssektorns utveckling. Målet är vidare att producera relevant statistik inom nämnda sektorer.

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

Statens väg- och transportforskningsinstitut

Den samlade bedömningen är att måloppfyllelsen har varit god. VTI har under 2000 granskat trafikverkens miljörapporter och gjort en översikt av emissionsberäkningar för järnväg, sjöfart och flyg. Vidare har en sammanställning av bränsleleveransstatistik publicerats och en sammanställning av underlag för uppskattning av kallstartutsläpp har likaså genomförts. Övriga mål enligt regleringsbrevet har huvudsakligen uppfyllts.

VTI befinner sig dock i en ansträngd ekonomisk situation. Avgifts- och bidragsintäkterna har minskat kraftigt, huvudsakligen beroende på att den största uppdragsgivaren – Vägverket – dragit ner väsentligt på sina beställningar. Verksamheten genererade under 2000 ett underskott på 12,6 miljoner kronor. Som en följd av det negativa resultatet har VTI beslutat att genomföra ett sparprogram som bl.a. inneburit att 43 personer har sagts upp under 2000. Vidare avser VTI att kraftigt minska sina lokalytor. Målet är att uppnå balanserat resultat redan under 2001.

Under hösten 2000 inledde VTI en översyn av sin verksamhetsinriktning med avsikt att stärka institutets konkurrenskraft. De viktigaste pro-

blemområdena för transportsektorn har analyserats med syfte att kunna precisera vilka strategiska FoU-insatser som krävs.

Analyserna har visat att VTI behöver bredda och utveckla sin kompetens och till viss del bygga upp kompetens inom nya forskningsområden. En satsning på nya områden är nödvändig dels för att möta sviktande efterfrågan inom traditionella forskningsområden, dels för att förbättra möjligheterna att möta den turbulens i efterfrågan som ibland uppstår men även för att vidga kundunderlaget. 18,3 miljoner kronor av anslaget (45 procent) användes under 2000 för kompetensutveckling. Det är en ökning med 0,7 miljoner kronor jämfört med 1999. Däremot har den uppdragsfinansierade kompetensutvecklingen sjunkit från 28,0 miljoner kronor 1999 till 22,7 miljoner kronor 2000.

Statens institut för kommunikationsanalys

Den samlade bedömningen är att måloppfyllelsen varit mycket god. SIKa har under 2000 bl.a. genomfört en studie av företagens IT-användning, presenterat en översyn av förutsättningar för marginalkostnadsbaserad avgiftssättning för samtliga trafikslag och genomfört en reviderad prognos för utvecklingen för gods-transporter. I den senare har en ökad tillväxt för handeln i Östeuropa på bekostnad av USA och Asien antagits. SIKa har även under 2000 återupptagit publiceringen av statistik om färdtjänst som tidigare sköttes av Socialstyrelsen.

Statens haverikommission

SHK skall fastställa olycksorsaken i varje undersökning och om möjligt ge sådana synpunkter och rekommendationer att framtida olyckor förebyggs. Haverikommissionen har i samtliga slutrapporter som lämnades under 2000 fastställt den sannolika olycksorsaken. Dessutom har i de flesta fall rekommendationer kunnat lämnas. Därmed har SHK bidragit till framför allt det långsiktiga transportpolitiska målet om en säker trafik.

SHK har inte alltid kunnat slutföra utredningarna inom uppsatta tidsramar. Anledningen till detta skiljer sig från utredning till utredning. Särskilda omständigheter vid olycksförloppet kan dock ofta komplicera utredningarna så att dessa

tar avsevärt längre tid än vad som är målet. Beträffande utredningar inom järnvägstrafiken har förseningar uppkommit på grund av att SHK fram till hösten 2000 saknade en utredningschef med järnvägsteknisk kompetens. En sådan person finns nu tillgänglig och sålunda räknar SHK med förbättringar inom denna verksamhetsgren.

Kommunikationsforskningsberedningen

Riksdagen fattade den 14 juni 2000 beslut om en ny myndighetsorganisation för forskningsfinansiering (prop. 1999/2000:81, bet. 1999/2000:UbU17, rskr. 1999/2000:257). En av åtgärderna var att inrätta Verket för innovationssystem (VINNOVA), som den 1 januari 2001 övertog KFB:s uppgifter.

I avvaktan på att de organisatoriska frågorna skulle klaras ut fortsatte KFB att driva verksamheten i relativt oförändrad omfattning och enligt de normala rutinerna. Två ansökningsomgångar genomfördes och program på viktiga delområden togs fram, bl.a. ett forskningsprogram för godstransporter.

Ett ovanligt stort antal projekt har avslutats under 2000, bl.a. beroende på att el- och hybridfordonsprogrammet avslutades samt en allmän strävan att försöka avsluta projekt inom tidsplan för att undvika svårigheter i samband med organisationsförändringen.

KFB har lagt stor vikt vid den långsiktiga kunskapsuppbyggnaden, bl.a. för att kunna upprätthålla stabila forskningsmiljöer. Enligt KFB:s sätt att mäta har andelen långsiktigt kunskapsuppbyggande forskning under 2000 varit 56 procent, dvs. målet om 40 procent uppnåddes.

Liksom tidigare år har KFB även lagt ner stor möda på information om forskningsområden och forskningsresultat, samordning av resurser, internationellt deltagande och inte minst utvärdering av den forskning som myndigheten finansierat.

10.4 Analys och slutsatser

Regeringens samlade bedömning är att målen för verksamhetsområdet har uppfyllts. De ansvariga myndigheterna har genom den verksamhet de bedrivit under det gångna året medverkat till att förbättra möjligheterna att uppnå de transport-

politiska mål som regeringen eftersträvar. Forsknings- och analysarbetet inom transportområdet bidrar till uppfyllandet av samtliga fem transportpolitiska delmål. Av de enskilda forskningsprojekten som bedrivs hos VTI kan de flesta sägas vara relaterade till delmålen om en säker trafik samt en god miljö. Eftersom forskningen är behovsstyrd är det emellertid inte upp till VTI att styra forskningen i en viss riktning. Denna uppgift har snarare legat på KFB, och numera VINNOVA, i egenskap av fördelare av statliga forskningsmedel. Det är nu VINNOVA:s ansvar att föra vidare och förvalta det kunnande och den kompetens som byggts upp under årens lopp hos KFB (för information om VINNOVA:s verksamhet se utgiftsområde 24).

Statens haverikommission har med sin verksamhet främst bidragit till målet om en säker trafik. Detta har huvudsakligen skett genom de synpunkter och rekommendationer som SHK lämnat till tillsynsmyndigheterna. Myndigheternas följsamhet vad gäller ställningstagande till och genomförandet av rekommendationerna är överlag god och har förbättrats. Försvarsmakten skärpte under 2000 sina rutiner för hanteringen av SHK:s rekommendationer.

SIKA har med sin verksamhet bl.a. ökat kunskapen om företags användning av informationsteknologi och genomfört en andra uppföljning av riksdagens beslutade transportpolitiska mål.

10.5 Revisionens iakttagelser

Riksrevisionsverket har för samtliga myndigheter inom verksamhetsområdet konstaterat att årsredovisningar har upprättats i enlighet med förordningen om årsredovisning och budgetunderlag, regleringsbrev och övriga beslut för de aktuella myndigheterna. RRV har bedömt att myndigheternas årsredovisningar i allt väsentligt varit rättvisande.

10.6 Budgetförslag

10.6.1 36:14 Viss internationell verksamhet

Tabell 10.2 Anslagsutveckling

Tusental kronor

År	Utfall		Anslags-sparande	
2000	Utfall	6 006		5 225
2001	Anslag	7 500	Utgifts-prognos	12 503
2002	Förslag	7 500		
2003	Beräknat	7 500		
2004	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.), luftfarten (ICAO m.m.) samt EU.

Regeringens överväganden

Regeringen föreslår inte någon förändring av anslaget.

10.6.2 36:15 Statens väg- och transportforskningsinstitut

Tabell 10.3 Anslagsutveckling

Tusental kronor

År	Utfall		Anslags-sparande	
2000	Utfall	32 791		1 877
2001	Anslag	30 716 ¹	Utgifts-prognos	32 680
2002	Förslag	32 682		
2003	Beräknat	33 485 ²		
2004	Beräknat	34 100 ³		

¹ Inklusive förslag till tilläggsbudget i samband med budgetpropositionen för 2002.

² Motsvarar 32 682 tkr i 2002 års prisnivå.

³ Motsvarar 32 682 tkr i 2002 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.

Budget för avgiftsbelagd verksamhet

Tabell 10.4 Uppdragsverksamhet

Tusental kronor

Uppdragsverksamhet	Intäkter	Kostnader	Resultat (Intäkt - kostnad)
Utfall 2000	115,8	128,4	-12,6
Prognos 2001	114,0	114,0	0
Budget 2002	114,0	114,0	0

Regeringens överväganden

Regeringen föreslår inte någon förändring av anslaget.

Tabell 10.5 Härledning av nivån 2002–2004

Tusental kronor

	2002	2003	2004
Anslagsnivå 2001 ¹	30 716	30 716	30 716
Förändring till följd av:			
Pris- och löneomräkning	984	1 787	2 402
Slutjustering avtalsförsäkringar ²	982	982	982
Summa förändring	1 966	2 769	3 384
Förslag/beräknat anslag	32 682	33 485	34 100

¹ Inklusive förslag till tilläggsbudget i samband med budgetpropositionen för 2002.

² En närmare beskrivning finns i tilläggsbudgeten i samband med budgetpropositionen, avsnitt 9.2.

10.6.3 36:16 Statens institut för kommunikationsanalys

Tabell 10.6 Anslagsutveckling

Tusental kronor

År	Utfall		Anslags-sparande	
2000	Utfall	44 033		1 795
2001	Anslag	45 086 ¹	Utgifts-prognos	46 615
2002	Förslag	45 625		
2003	Beräknat	46 780 ²		
2004	Beräknat	47 614 ³		

¹ Inklusive förslag till tilläggsbudget i samband med budgetpropositionen för 2002.

² Motsvarar 45 625 tkr i 2002 års prisnivå.

³ Motsvarar 45 625 tkr i 2002 års prisnivå.

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

Regeringens överväganden

SIKA har anmält ett ökat medelsbehov på 1,5 miljoner kronor för ökade statistikuppgifter för 2002 och ytterligare 1 miljon kronor för respektive 2003 samt 2004. Det ökade medelsbehovet uppkommer av ett nytt gemensamt system för järnvägsstatistik inom Europeiska unionen och ny förbättrad statistik över kollektivtrafikresande i Sverige. Det är i dag osäkert när i tiden de nya statistikkraven inom EU kan uppkomma. SIKA har en anslagskredit som under 2002 väl täcker det ökade behovet. Den kan användas i den mån den ökade statistikverksamheten inte kan tillgodoses genom omprioriteringar i SIKAs nuvarande verksamhet. Uppbyggnaden av ett system för statistik om nationell kollektivtrafik är en gemensam angelägenhet för såväl staten som kommuner och branschorganisationer. En grundstruktur har definierats av SIKA och denna har även funnit gehör hos branschens aktörer. Ett samarbete kommer därför att initieras kring former för samfinansiering av kollektivtrafikstatistiken. En ordentlig dialog kommer också att föras med SIKA om kostnadsutvecklingen för de nya uppgifterna och eventuella medelsbehov.

Tabell 10.7 Härledning av nivån 2002–2004

Tusental kronor

	2002	2003	2004
Anslagsnivå 2001 ¹	45 086	45 086	45 086
Förändring till följd av:			
Pris- och löneomräkning	652	1 807	2 641
Slutjustering avtalsförsäkringar. ²	-112	-112	-112
Summa förändring	540	1 695	2 529
Förslag/beräknat anslag	45 625	46 780	47 614

¹ Inklusive förslag till tilläggsbudget i samband med budgetpropositionen för 2002.

² En närmare beskrivning finns i tilläggsbudgeten i samband med budgetpropositionen, avsnitt 9.2.

10.6.4 Statens haverikommission

Statens haverikommission (SHK) har inget eget anslag. Regeringen beslutar om en ram för myndighetens förvaltningskostnader. För 2001 har ramen fastställts till 10 500 000 kronor. I budgetunderlaget för 2002–2004 begär SHK att ramen höjs till 11 560 000 kronor till följd av ökade löne- och lokalkostnader.

Förvaltningskostnaderna skall enligt 2001 års regleringsbrev betalas av de fem nedanstående myndigheterna enligt följande såvida myndigheterna inte kommer överens om något annat:

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

Försvarmakten har under en längre tid begärt att dess andel av förvaltningskostnaderna borde sänkas. Som motiv har bl.a. anförts att säkerhetsarbetet inom Försvarmakten har lett till att antalet olyckor och därmed haveriutredningar har minskat. SHK har på uppdrag av regeringen sett över fördelningen av förvaltningskostnaderna mellan de betalande myndigheterna och kommit fram till att Försvarmaktens andel bör sänkas från 20 procent till 10 procent och att Luftfartsverkets andel bör öka i motsvarande grad.

Regeringens överväganden

Mot bakgrund av vad SHK anført i sitt budgetunderlag anser regeringen att förvaltningskostnaderna för budgetåret 2002 får uppgå till högst 11 560 000 kronor. Beträffande fördelningen av förvaltningskostnaderna avser regeringen att i 2002 års regleringsbrev för SHK fastställa de fem betalande myndigheternas andelar enligt följande:

Luftfartsverket	60 %
Försvarmakten	10 %
Statens räddningsverk	15 %
Sjöfartsverket	10 %
Banverket	5 %

11 Länsstyrelsernas roll och verksamhet inom transportpolitiken

11.1 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 skall 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. Ansvar för genomförande av planerna ligger dock på trafikverken.

I den kommande propositionen om infrastrukturpolitiken för perioden 2004–2015 kommer regeringen att behandla länsstyrelsernas och självstyrelseorganens roll i den långsiktiga infrastrukturplaneringen.

11.2 Resultatbedömning

Yrkestrafik

Ett mål är att länsstyrelsernas handläggning av yrkestrafik skall vara effektiv. Under 2000 har nya mallar, rutiner och användningen av ny teknik effektiviserat handläggningen av dessa ärenden. Tillgången till Rikspolisstyrelsens misstanke och brottsregister och PRV:s företagsregister anges i några fall ha förbättrat resultatet ytterligare. Samverkan mellan länsstyrelser och andra myndigheter är ett viktigt instrument i denna verksamhet.

Ytterligare ett mål för länsstyrelsernas verksamhet på det transportpolitiska området är att den yrkesmässiga trafiken skall bedrivas under lika konkurrensvillkor mellan företagen. Länsstyrelserna skall därför prioritera uppföljning av lämpligheten av dem som har tillstånd till yrkesmässig trafik. Länsstyrelsernas insatser för att uppnå lika konkurrensvillkor mellan företagen i den yrkesmässiga trafiken sker i huvudsak i samverkan med andra myndigheter. Många länsstyrelser har även ett utvecklat samarbete med branschen och några samarbetar med arbetstagarorganisationer. Denna samverkan i olika former har år 2000 liksom tidigare varit ett effektivt instrument. Några länsstyrelser har genomfört informationsinsatser i olika former och media, både mot branschen och mot kunderna. Dessa har varit framgångsrika i några fall.

Skatteskulderna i näringen har överlag minskat som en följd av länsstyrelsernas tillsynsverksamhet.

Körkort

Länsstyrelsernas handläggning av körkortsärenden skall vara effektiv. Hanteringen av körkortsärenden har under året effektiviserats ytterligare. Användningen av ny teknik har ökat. Som exempel kan nämnas att fler blanketter numera återfinns på länsstyrelsernas hemsidor. Även nya mallar, rutiner och system har effektiviserat handläggningen. Till det positiva resultatet har även bidragit att länsstyrelserna i slutet av året fått tillgång till Rikspolisstyrelsens misstanke och brottsregister. Resultatet av detta har redan visat sig på några länsstyrelser, andra förväntar sig att resultatet kommer att visa sig först nästa år.

Vid körkortsingripanden skall de från trafik-säkerhetssynpunkt allvarligaste trafikbrotten inom länet prioriteras och hanteringen av körkortsingripanden i landet skall vara enhetlig. Bedömningen av vilka brott som anses allvarligast utifrån trafiksäkerhetshänsyn varierar något. Dessa bedömningar diskuteras dock ofta med andra myndigheter och varierar möjligtvis utifrån regionala skillnader. I huvudsak prioriteras dock ärenden där körkortet beslagtogs av polisen, och fall där körkortsinnehavarens pålitlighet i nykterhetshänseende kan betvivlas.

Infrastruktur

Länsstyrelserna ska i arbetet med planeringen av transportinfrastruktur, i samverkan med kommuner, statliga myndigheter och andra intressenter, verka för ett långsiktigt hållbart transportsystem inom länet.

Under år 2000 har i stort sett samtliga länsstyrelser prioriterat uppgiften att genomföra gällande länstransportplaner för perioden 1998–2007 samt att ta fram underlag för nästkommande planer. Utöver detta är flertalet länsstyrelser även aktiva i olika regionala samverkansgrupper för att medverka till att projekt genomförs. Det handlar framförallt om att ta fram analyser och underlag samt på andra sätt verka för att beslut fattas. De åtgärder från länsplanerna som genomförts under år 2000 bedöms bidra till ökad måluppfyllelse av de transportpolitiska målen. Ett problem som nästan alla länsstyrelser tar upp är bristande kvalitet på vägnätet. Bristerna i vägnätet medför att möjligheterna att uppnå flera av de nationella målen påverkas negativt.

Nästan alla länsstyrelser har tagit upp problemet med eftersläpningar i planerna. Förutom att kvaliteten i infrastrukturen inte når upp till de uppsatta målen så pekar ett par län också på att det leder till orealistiska förväntningar på investeringar. Anslagen för att genomföra fastställda planer har, med ett par undantag, legat lägre än nivån i planerna.

12 Politikområde IT, tele och post

12.1 Omfattning

Politikområdet omfattar post- och telekommunikation, informationsteknik samt en grundläggande kassaservice. De åtgärder som vidtas inom politikområdet syftar till att skapa en effektiv, säker och tillgänglig infrastruktur och därtill hörande samhällstjänster inom IT-, tele-, och postområdena samt till att upprätthålla en grundläggande kassaservice.

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 samt att inom ramen för sitt sektorsansvar följa utvecklingen inom området.

Posten AB (publ) och SOS Alarm AB är två bolag som är verksamma inom området.

Politikområdet omfattar också den statliga satsningen på IT-infrastruktur och övriga åtgärder som syftar till att Sverige som första land skall bli ett informationssamhälle för alla. Denna inriktning redovisades i propositionen Ett informationssamhälle för alla (prop. 1999/2000:86), i fortsättningen benämnd IT-propositionen.

12.2 Utgiftsutvecklingen

Tabell 12.1 Utgiftsutvecklingen inom politikområdet

	Utfall 2000	Anslag 2001 ¹	Utgifts- prognos 2001	Förslag anslag 2002	Beräknat anslag 2003	Beräknat anslag 2004
37:1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter	10 024	11 649	28 300	22 664	12 014	12 243
37:2 Upphandling av samhällsättaganden	147 246	150 484	150 000	153 484	153 484	153 484
37:3 Ersättning till Posten AB (publ) för grundläggande kassaservice	200 000	200 000	200 000	400 000	400 000	400 000
37:4 Ersättning till SOS Alarm Sverige AB för alarmeringstjänst enligt avtal	144 000	147 000	147 000	144 000	144 000	144 000
37:5 Informationsteknik: Telekommunikation m.m.	37 828	50 000	53 000	25 000	25 000	25 000
Totalt utgiftsområde 22 Kommunikationer	539 098	559 133	578 300	745 148	734 498	734 727
Anslag inom utgiftsområde 19 Regional utjämning och utveckling	0	450 000	125 000	250 000	450 000	450 000
37:1 IT-infrastruktur: Regionala transportnät m.m.						
Totalt politikområde IT, tele och post	539 098	1 009 133	703 300	995 148	1 184 498	1 184 727

¹ Inklusive beslut till följd av förslag till tilläggsbudget till statsbudgeten för budgetåret 2001 i samband med den ekonomiska vårpropositionen 2001 och budgetpropositionen för 2002.

Prognosen för anslaget 37:1 *Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter* för budgetåret 2001 ligger över det tilldelade anslaget då regeringen disponerar ett anslagssparande på detta anslag för en satsning på IT-kompetens i småföretag. Anslaget föreslås förstärkas budgetåret 2002 med 10 938 870 kronor. Summan är lika stor som det balanserade kapital vid årsskiftet 1999/2000 som PTS återbetalat till inkomsttitel under budgetåret 2000. Dessa medel är avsedda att användas till åtgärder som projekt och stöd till IT-infrastruktur med syfte att stödja utvecklingen inom delar av IT-området.

Regeringen föreslår att ersättningen till Posten AB (publ) höjs. Den årliga ersättningen genom anslaget 37:3 *Ersättning till Posten AB (publ) för grundläggande kassaservice* bör fr.o.m. budgetåret 2002 höjas till 400 miljoner kronor.

Anslaget 37:5 *Informationsteknik: Telekommunikation m.m.* föreslås återgå till 25 miljoner kronor, dvs. den storlek anslaget hade innan det under åren 1999, 2000 och 2001 höjdes till 50 miljoner kronor.

12.3 Mål för 2002

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.

Riksdagen har preciserat detta mål i det IT-politiska målet, i de telepolitiska målen och i det postpolitiska målet. Därutöver skall det finnas en grundläggande kassaservice i hela landet.

Resultatbedömning och analys görs mot de nedan preciserade målen.

Det postpolitiska målet

Enligt det postpolitiska målet 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 (prop. 1997/98:127, bet. 1997/98:TU13, rskr. 1997/98:304).

Mål för elektronisk kommunikation

Det telepolitiska målet

Enligt de telepolitiska målen 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 (prop. 1996/97:61, bet. 1996/97:TU5, rskr. 1996/97:201).

Målet för IT-politiken

Enligt det IT-politiska målet skall Sverige som första land skall bli ett informationssamhälle för alla (prop. 1999/2000:86, bet. 1999/2000:TU9, rskr. 1999/2000:256).

Handlingsplanen eEurope 2002 ligger till grund för EU:s mål inom IT-politiken. Målen i denna handlingsplan är i linje med målen i IT-propositionen och syftar till att öka IT-användningen inom Europeiska unionen.

Målet för den grundläggande kassaservicen

Alla i hela landet skall ha möjlighet att verkställa och ta emot betalningar till enhetliga priser.

12.4 Politikens inriktning

Post

Regeringens insatser på området är inriktade på att skapa förutsättningar för en väl fungerande postmarknad med effektiva posttjänster, tillgängliga för alla till en servicenivå som motsvarar användarnas behov.

Elektronisk kommunikation

Tele

Telepolitiken inriktas i stor utsträckning på att skapa väl fungerande marknader med en effektiv konkurrens. Konkurrensen är ett av de viktigaste medlen för att uppnå de telepolitiska målen om att enskilda och myndigheter ska få tillgång till effektiva telekommunikationer till lägsta samhällsekonomiska kostnad. Konkurrensen skall

bidra till mångfald och valfrihet för användarna och skapa kostnadseffektiva teletjänster.

Den tekniska utvecklingen, i synnerhet den s.k. konvergensen mellan tele, IT och media, medför att regleringsbehoven förändras. Ett arbete pågår inom EU med att utforma ny reglering på området, vilken skall genomföras i svensk lagstiftning sannolikt under 2003. Detta framtida regelverk för elektronisk kommunikation är en sektorspecifik reglering som omfattar alla former av elektroniska kommunikationsnätverk och tillhörande tjänster. Således kommer t.ex. telenät, bredbandsnät och nät för rundradio att täckas av den nya regleringen. I regelverket finns begrepp som liknar konkurrensrättens. Det underlättar en gradvis övergång från sektoriell reglering till generell reglering såsom konkurrens- och konsumentlagstiftning vilket är den långsiktiga politiska inriktningen.

IT

Inriktningen för IT-politiken är att främja tillväxt, sysselsättning, regional utveckling, demokrati och rättvisa, livskvalitet, jämställdhet och mångfald, effektiv offentlig förvaltning samt ett hållbart samhälle. Vidare fastställdes i IT-propositionen prioriterade uppgifter inom områdena regelsystem, utbildning och infrastruktur. Staten skall prioritera att öka tilliten till IT, kompetensen att använda IT samt tillgängligheten till informationssamhällets tjänster. I det fortsatta redovisas insatser inom IT-området uppdelat på IT-tillgänglighet, IT-kompetens, IT-tillit och användningen av IT.

IT - Tillgänglighet

En av de prioriterade uppgifterna för staten är tillgänglighet. I 2000 års IT-proposition angav regeringen följande. Hushåll och företag i alla delar av Sverige bör inom de närmaste åren 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 denna infrastruktur 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.

I samma proposition redovisades förslag till åtgärder för utbyggnad av IT-infrastruktur i landsbygd och glesbygd för att förbättra till-

gängligheten. Åtgärderna var bl.a. stöd till regionala och lokala telenät i områden som inte förses med IT-infrastruktur genom marknadens försorg, skattereduktion till fysiska och juridiska personer för bredbandsanslutning samt ett stamnät med hög tillgänglighet till landets alla kommuner. En redovisning av det aktuella läget avseende dessa åtgärder lämnas under avsnitt 12.5 Insatser.

IT - Kompetens

I IT-propositionen angavs att IT-kompetens är ett av regeringens prioriterade områden för att främja en god och bred användning av IT i samhället. Regeringen anser att en både bred och specialiserad IT-kompetens behövs för att Sverige även i fortsättningen ska tillhöra de länder som leder utvecklingen och användningen av IT. Uppbyggnaden av IT-kompetensen är ett resultat av utbildningsinsatser på flera nivåer, och av att IT används praktiskt i arbetslivet och vardagen.

IT - Tillit

I IT-propositionen skrev regeringen att regler och system på IT-området bör vara sådana att de skapar förtroende genom att vara säkra, förutsägbara, teknikneutrala, internationella och genom att 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 vara aktivt i det internationella arbetet inom området. Regeringen prioriterar följande tre områden: skydd mot informationsoperationer, ett säkrare Internet samt elektroniska signaturer och annan säkerhetsteknik.

Användningen av IT

Politiken inriktas på åtgärder som syftar till att Sverige som första land skall bli ett informationssamhälle för alla. Regeringen arbetar för att fördelarna med elektronisk handel skall kunna utnyttjas av så många som möjligt. Elektronisk handel skall också bidra till ökad tillväxt.

Internet är ett nätverk för kommunikation som omfattas av såväl IT-politiken som telepolitiken. Därför är regeringens arbete på Internet-området i huvudsak inriktat på att övergripande följa utvecklingen av Internet för att identifiera behov av eventuella insatser inom politikområ-

dena IT eller tele utöver de insatser som redan görs.

Grundläggande kassaservice

Regeringens insatser på området syftar till att säkerställa att alla i hela landet kan verkställa och ta emot betalningar till enhetliga priser.

12.5 Insatser

Post

Europeiska kommissionen presenterade under våren 2000 ett förslag till ändringar i det gällande postdirektivet (97/67/EG). Syftet med förslaget är att ytterligare öka konkurrensen inom postsektorn i EU samtidigt som de samhällsomfattande tjänsterna fortsatt garanteras. Regeringen har under året fortlöpande deltagit i arbetet med kommissionens förslag och framfört svenska ståndpunkter.

Den 17 maj 2001 gav regeringen Post- och telestyrelsen (PTS) i uppdrag att följa upp och utvärdera resultatet av de ändringar i postlagen (1993:1684) beträffande postnummersystemet och tillgången till anläggningar för postöverlämning, som trädde i kraft den 1 juli 1999. Enligt uppdraget skall PTS, om tillfredsställande lösningar inte anses ha uppnåtts, föreslå vilka ytterligare åtgärder som bör vidtas för att säkerställa ett konkurrensneutralt samutnyttjande av dessa delar av den postala infrastrukturen. Resultatet av uppdraget skall redovisas senast den 31 december 2001.

PTS har på det internationella planet arbetat aktivt för att på olika sätt verka för en så snabb och långtgående liberalisering som möjligt av den europeiska postmarknaden. Bland annat har PTS tillsammans med sin brittiska motsvarighet på teleområdet, OFTEL, drivit ett EU-finansierat projekt i Polen. Syftet med projektet är att bistå Polen i det pågående arbetet med att anpassa sin nationella lagstiftning på postområdet till de krav som följer av EG-direktivet 97/67/EG.

Nio tillståndsärenden har handlagts och åtta nya operatörer har beviljats tillstånd av PTS under år 2000. Vidare har nya och för alla postoperatörer utom Posten AB (publ) likalydande tillståndsvillkor utfärdats. Tillsyn har utövats över samtliga postoperatörer med tillstånd. Det har skett dels genom generella åtgärder som omfat-

tar samtliga tillståndshavare, dels genom åtgärder riktade mot enskilda tillståndshavare. Dessutom har PTS handlagt obeställbara brev under året.

PTS har också genom upphandling tillhandahållit posttjänster för personer med funktionshinder. Exempel på sådana tjänster är befordran av blindskriftsförsändelser och utsträckt postservice via lantbrevbärare för äldre och funktionshindrade.

Elektronisk kommunikation

Tele

Inom EU pågår ett arbete med att formulera det nya regelverket för elektroniska kommunikationer. Arbetet att se över gällande lagstiftning inleddes under 1999 och 2000. Kommissionen presenterade i juli 2000 sitt förslag till nytt regelverk bestående av fem direktiv, ett beslut och en förordning och arbetet har sedan dess bedrivits med hög intensitet. Det nya regelverket ska ersätta den samlade gemenskapslagstiftningen bestående av ett 20-tal direktiv och beslut och är tänkt att genomföras i medlemsstaterna sannolikt under första halvåret 2003.

Det föreslagna regelpaketet är en del av e-Europe och målsättningen såsom den formulerades i Lissabon i mars 2000 är att regelverket skall antas så snart som möjligt under 2001. Europeiska rådet har såväl i Stockholm som i Göteborg understrukit betydelsen av att det nya regelverket kommer på plats. Stora framsteg för att nå detta mål har gjorts under det svenska ordförandeskapet.

Vid ministerrådet den 4 april 2001 nåddes en politisk överenskommelse om tre av direktiven: ramdirektivet som är tänkt att utgöra ett grunddirektiv i paketet och bl.a. innehåller mål för hela regelverket, direktivet om tillträde och samtrafik som innehåller bestämmelser om rättigheter och skyldigheter vad gäller tillträde till och samtrafik mellan nät samt auktorisationsdirektivet som bl.a. innehåller regler som gäller för tillhandahållandet av elektroniska kommunikationstjänster och nätkapacitet.

Vid ministerrådet den 27 juni 2001 nåddes en politisk överenskommelse om direktivet om samhällsomfattande tjänster och användares rättigheter. Direktivet fastställer bl.a. det minimiutbud av tjänster till vilka alla medborgare skall ha tillgång, till ett överkomligt pris. I regelpaketet ingår också ett direktiv om behandling av personuppgifter och skydd för privatlivet inom

elektronisk kommunikation. Politisk enighet om en gemensam inriktning uppnåddes härvid beträffande allt utom frågan om icke-beställd e-post skulle få sändas till användare som inte i förväg lämnat samtycke till detta. Rådet enades också om en gemensam inriktning beträffande ett beslut om radiospektrumpolitiken som bl.a syftar till, där det är lämpligt, harmonisering av villkor avseende tillgänglighet och effektiv användning av radiospektrum. Eftersom Europaparlamentet då ännu inte hade yttrat sig över kommissionens förslag, kunde emellertid inte rådet nå en politisk överenskommelse angående dessa två sistnämnda rättsakter. Beslut om gemensam ståndpunkt kommer att fattas tidigt under hösten.

Europaparlamentet förväntas att yttra sig över den gemensamma ståndpunkten och avsikten är att det nya regelverket skall antas i sin helhet före årets slut. Medlemsstaterna kommer därefter att ha 15 månader på sig att genomföra lagstiftningen i nationell rätt.

Regeringen tillkallat en särskild utredare som skall lämna förslag på ny lagstiftning och myndighetsorganisation inom området för elektronisk kommunikation för att anpassa framförallt den svenska telelagen och lagen om radiokommunikation och för att påbörja genomförandet av de kommande direktiven i svensk lagstiftning (Dir. 2001:32). Utredaren skall se över nuvarande politiska mål inom området och lämna förslag till ny lagstiftning med inriktning på en horisontell och samordnad reglering av elektronisk kommunikationsinfrastruktur och elektroniska kommunikationstjänster. Uppdraget skall redovisas senast den 1 april 2002.

Från årsskiftet skall, enligt en EG-förordningen om tillträde till accessnät, operatörer i det fasta allmänt tillgängliga telefonnätet vilka har ett betydande inflytande på marknaden för fasta telefonnät och tjänster, tillhandahålla tillträde till sitt accessnät (Local loop unbundling, LLUB). Skyldigheten träffar i Sverige f.n. endast Telia AB.

Förordningen (1997:400) om taxor för telefonitjänst mellan fasta nätanslutningspunkter upphörde att gälla den 1 januari 2001. Förordningen innehöll bestämmelser om pristak på fasta abonnemang. Tillsammans med EG-förordningen om tillträde till accessnätet kommer borttagandet av pristaket att möjliggöra en effektiv konkurrens på abonnemangsmarknaden inom såväl det traditionella accessnätet som al-

ternativa infrastrukturer. Detta kommer att leda till fler aktörer och ett större utbud till gagn för konsumenterna. Det är dock viktigt att avskaffandet av pristaket på Telias abonnemangsvgifter inte leder till stora prisvariationer mellan olika delar av landet. I samband med att förordningen upphörde att gälla uppdrog därför regeringen åt Post- och telestyrelsen (PTS) att följa konsekvenserna med avlägsnandet av pristaket, särskilt vad gäller prisutvecklingen i glesbygden.

I mars 2001 fattade riksdagen beslut om ändrade ersättningsregler för nummerportabilitet i telelagen (1993:597) samt om regler för en central referensdatabas (prop. 2000/01:74, bet. 2000/01:TU10, rskr. 2000/01:173). Med nummerportabilitet avses här att en abonnent behåller sitt telefonnummer när denne byter teleoperatör. Denna möjlighet är av stor betydelse för att åstadkomma en fungerande telemarknad med konkurrens på lika villkor. Ändringarna främjar användandet av nummerportabilitet och möjliggör en effektiv dirigering av meddelanden.

Regeringen beslutade i april 2000 att tillkalla en utredare med uppdrag att analysera frågan om tvistlösning på teleområdet och föreslå de lagändringar som analysen föranledde. Utredaren föreslog i departementspromemorian Effektivare tvistlösning på teleområdet (Ds 2000:56) att PTS befogenhet att besluta vad som skall gälla mellan parterna vid tvist utvidgas till alla tvister mellan teleoperatörer som rör tillämpningen av telelagen. Promemorian har remitterats. Den tidigare nämnde utredaren som skall lämna förslag på ny lagstiftning och myndighetsorganisation inom området för elektronisk kommunikation skall emellertid enligt direktiven (Dir. 2001:32) bl.a. genomföra en fullständig översyn av telelagen (1993:597) och lämna förslag till hur de EG-direktiv och EG-beslut som kommer att antas inom området för elektronisk kommunikation skall genomföras i svensk lagstiftning. Detta regelverk innefattar även regler för tvistlösning på området. Promemorian och inkomna remissvar beaktas naturligen i det sammanhanget. Mot denna bakgrund och av att utredaren den 1 april 2002 skall redovisa sitt uppdrag avser regeringen inte att nu föreslå ändrade regler med anledning av promemorian.

Utbyggnaden av den tredje generationens mobiltelefonisystem, UMTS (Universal Mobile Telecommunications System) har börjat i Sverige. I december 2000 meddelade PTS tillstånd för

Europolitan AB, Tele2 AB, Orange Sverige AB och HI3G Access AB. Sex ansökningar lämnades utan bifall. Det är av stor betydelse för konkurrensen på marknaden för mobilteletjänster att antalet marknadsaktörer ökar. Det gäller såväl nuvarande GSM-marknad som den kommande marknaden för UMTS-tjänster.

I samband med den s.k. skönhetstävling i vilken PTS avgjorde vilka operatörer som skulle meddelas tillstånd, gjorde operatörerna omfattande utfästelser vad gäller befolkningstäckning och utbyggnadstakt.

PTS beslut överklagades. Länsrätten i Stockholms län lämnade i dom i juni 2001 överklagandena utan bifall. Domen har vunnit laga kraft.

PTS har under våren 2001 lämnat förslag till föreskrifter avseende meddelande av ett nytt GSM-tillstånd.

PTS har på regeringens uppdrag utrett en samlad katalogtjänst och referensdatabas. Uppdraget redovisades den 1 september 2000 i rapporten "Upplysning om teleadresser". Rapporten har därefter remitterats och bereds för närvarande inom Regeringskansliet. PTS har under första halvåret 2001 fattat beslut om en föreskrift som närmare reglerar hur uppgifter om teleadresser skall lämnas.

PTS fortsatte under 2000 arbetet med att ta fram en långsiktigt hållbar övergripande struktur för den svenska nummerplanen för telefoni. Under året har ändringar gjorts beträffande nummer för dirigerings till röstbrevlåda och av serie 071 och 072 för betalteletjänster. Vidare har PTS föreskrifter om tilldelning och reservering av nummerkapacitet ur nummerplanen ändrats. Huvudanledningen till ändringen var att införa striktare principer för tilldelning av teleoperatörsprefix.

Inom verksamhetsgrenen funktionshindrade har PTS bedrivit en fortlöpande översyn av tjänsteutbudet. PTS har även drivit standardiseringsfrågor samt strävat efter att öka förståelsen hos operatörer och tillverkare för funktionshindrades behov.

PTS har upphandlat ett flertal tjänster inom teleområdet för personer med funktionshinder. Som exempel kan nämnas nummerupplysning för synskadade, förmedlingstjänst för texttelefoni och drift av en databas med samhällsinformation för personer med funktionshinder.

I en utredning som överlämnades till regeringen den 26 februari 2001 redovisar PTS flera förslag till åtgärder med syfte att minska felring-

arna till SOS Alarmering. Förslagen bereds i Regeringskansliet.

Post- och telestyrelsen har inom verksamhetsgren radio som mål att arbet för ett effektivt utnyttjande av spektrum för radiokommunikation, tillse att radioanvändare erhåller en rimligt störningsfri radiokommunikation samt verka för ändamålsenliga regler för fri rörlighet för radioutrustning. I linje med dessa verksamhetsmål har PTS handlagt ansökningar om radiotillstånd, anmälningar om radiostörning samt bedrivit förebyggande radiotillsyn.

PTS har också utfört en revidering av den svenska frekvensplanen, genomfört ett inbjudningsförfarande avseende fast yttäckande radioaccess och hållit nationella förberedelsemöten inför the World Radio Conference 2003. PTS har aktivt deltagit i internationellt arbete inom Internationella teleunionen (ITU) och EU och därigenom verkat för fortsatt internationell harmonisering av frekvenser, tjänster och produkter. Vidare har PTS medverkat i CEPT (Conférence Européenne des Administrations des Postes et de Télécommunications) för att bl.a. säkerställa att svenska intressen och krav tillgodoses i upprättandet av en gemensam europeisk frekvensplan.

Utöver direktiven och frekvensanvändningen utgör digital-TV, inklusive videoutsändningar, och digital radio samt fast yttäckande radioaccess aktuella frågor. Den digitala teknikens fördelar är dess frekvenseffektivitet, förbättrade ljud samt vissa sidotjänster. Sändningar med digital-TV planeras i hela Europa och har införts i vissa länder. För att kunna förstärka konkurrensen i bland annat lokalnätet pågår arbete med att ta fram ett antal alternativa lösningar t.ex. yttäckande radioaccess.

Inom PTS har arbetet pågått sedan 1999 och den 20 december 2000 godkände styrelsen ett förslag att utlysa fyra tillstånd för landstäckande verksamhet. Utvärderingsfasen pågår för närvarande och beräknas vara avslutad den 1 oktober 2001 då PTS avser att meddela tillstånd.

Regeringen har uppdragit åt Statskontoret att upphandla ett gemensamt radiokommunikationssystem för samhällsviktig verksamhet, baserat på s.k. TETRA-standard. Uppdraget skall vara slutfört den 1 februari 2002. I mars i år lämnade Statskontoret en delrapport till regeringen bl.a. innehållande förslag till användarkrets, omfattning och finansiering av nätet. Frågan bereds f.n. i Regeringskansliet. Regeringen avser vidare

att uppdra åt PTS att utreda hur kraven i telelagen och lagen om radiokommunikation på ett allmänt inbjudningsförfarande vid viss frekvens-tilldelning förhåller sig till möjligheten att genomföra upphandling av radiokommunikationssystem enligt lagen om offentlig upphandling.

IT - Tillgänglighet

I 2000 års IT-proposition redovisades de åtgärder regeringen avsåg att vidta för att förbättra tillgängligheten till IT-infrastruktur i gles- och landsbygd. I det följande redovisas de insatser regeringen vidtagit.

- En ändring av ledningsrättslagen i syfte att underlätta utbyggnad av infrastruktur för kommunikation med hög överföringskapacitet har genomförts. Lagen trädde i kraft den 1 juli 2000 (prop. 1999/2000:86, bet. 1999/2000:TU9, rskr. 1999/2000:256).
- Sverige har mycket aktivt medverkat i EU:s arbete med ett nytt regelverk för elektronisk kommunikation vilket ger den yttre ramen för ett program även för infrastruktur med hög överföringskapacitet.
- I augusti 2000 lämnade regeringen ett uppdrag till Affärsverket svenska kraftnät att bygga ett öppet stomnät i form av optokabel på Svenska kraftnäts befintliga stamnät. Utbyggnaden skall ske på kommersiella villkor och nå varje kommunhuvudort senast i december 2002. Utbyggnaden skall finansieras av Svenska kraftnät. Investeringsplanerna för Svenska kraftnät återfinns inom UO 21 Energi.
- I januari 2001 trädde lagen (2000:1335) om kreditering på skattekonto av stöd till kommuner för anläggande av lokala telenät samt förordningen i samma ämne (2000:1469) i kraft. Författningarna innebär att kommuner kan få stöd till lokala teleområdesnät med hög överföringskapacitet. Stödet avser glest bebyggda områden där utbyggnaden inte bedöms komma till stånd på marknadsmässig grund.
- Den 1 januari 2001 trädde lagen (2000:1380) om skattereduktion för utgifter för vissa anslutningar för tele- och datakommunikation i kraft. Enligt lagen kan skattereduktion ges till fastighetsägare och företagare. Skattereduktion ges med 50 procent av vissa utgifter överstigande 8 000 kronor, dock med högst 5 000 kronor. Vid riksdagsbehandlingen ändrades regeringens förslag att reduktionen till näringsidkare inte skulle vara skattepliktig till att vara skattepliktig. Skattereduktionen är tidsbegränsad under två år, 2001-2002, och kan sökas vid taxeringen 2002 och 2003.
- Den 1 juli trädde förordningen (2001:350) om stöd till kommuner för anläggande av ortssammanbindande telenät m.m. samt förordningen (2000:349) om stöd till kommuner för upprättande av IT-infrastrukturprogram i kraft. Kommunerna måste själva svara för en viss finansiering av det stödberättigande underlaget. Vid remissbehandlingen av betänkandet IT-infrastruktur för stad och land (SOU 2000:111) framförde bl.a. kommunförbundet och ett antal kommuner att kommunernas medfinansieringskrav måste vara lägre, eftersom kommunerna inte skulle ha råd att utnyttja stödet i annat fall. Regeringen har tagit intryck av dessa synpunkter och sänkt medfinansieringskravet på kommunerna till fem procent av det stödberättigande underlaget. Kravet på medfinansiering i förordningen (2000:1469) om stöd till kommuner för anläggande av lokala telenät har ändrats till samma nivå. Ytterligare krav för att erhålla stöd är att kommunerna upprättar ett IT-infrastrukturprogram enligt förordningen (2001:349) om stöd till kommuner för upprättande av IT-infrastrukturprogram.
- Sedan årsskiftet gäller enligt EG-förordningen om tillträde till accessnät en skyldighet för operatörer i det fasta allmänt tillgängliga telefönnätet att tillhandahålla tillträde till sitt accessnät (Local loop unbundling, LLUB). Skyldigheten gäller den som är anmäld till kommissionen för att ha ett betydande inflytande på marknaden för fasta telefönnät och tjänster. I Sverige träffar skyldigheten f.n. endast Telia AB.
- Post- och telestyrelsen (PTS) avlämnade våren 2000 en rapport till regeringen om risker för monopolisering av bredbandstjänster till flerfamiljshus. Rapporten har beretts inom Regeringskansliet i samband med utformandet av EU:s direktiv om elektronisk kommunikation. Den vidare beredningen kommer att ske sedan den särskilde utredare med uppgift att utreda ny lagstiftning och myndighetsorganisation inom området för elek-

- tronisk kommunikation (Dir 2001:32) har avlämnat sitt betänkande.
- Regeringen uppdrog den 19 oktober 2000 till PTS att utreda och lämna förslag till utformning av försöksverksamhet avseende funktionshindrades tillgång till produkter och tjänster inom telekommunikationsområdet som kräver hög överföringskapacitet. Förslaget har remissbehandlats och bereds för närvarande i regeringskansliet.
 - Regeringen har i en skrivelse till riksdagen den 30 augusti i år redovisat sin bedömning av utvecklingen av elektroniska informationstjänster och en strategi för att effektivisera och underlätta tillhandahållandet av den offentliga informationen.
 - Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) lämnade i januari 2001 en publikation av befintlig IT-statistik. SIKA har utöver detta bl.a. haft i uppdrag att utreda uppbyggnaden av ett samlat system för statistik om modern informations- och kommunikationsteknik. Uppdraget redovisades i juni 2001 och remissbehandlas för närvarande.

IT - kompetens

I IT-propositionen föreslog regeringen åtgärder för att öka IT-kompetensen. I det följande redovisas de insatser regeringen vidtagit.

- I budgetpropositionen för 2001 aviserade regeringen en förlängning av den särskilda satsningen på IT i skolan (ITiS) t.o.m. år 2002 och att ytterligare ca 13 000 lärare skall kunna delta i programmet för kompetensutveckling.
- Högskolan byggs under en sexårsperiod (1997-2002) ut med sammanlagt över 89 000 nya permanenta platser. År 2000 inrättades 20 000 platser och åren 2001-2002 inrättas ytterligare drygt 10 500 nya högskoleplatser om året. Tyngdpunkten inom utbyggnaden skall ligga inom naturvetenskap och teknik.
- I budgetpropositionen för år 2000 avsatte regeringen medel för nya permanenta platser vid Kungliga Tekniska högskolan (KTH) för åren 2000-2002. KTH planerade att avsätta ungefär hälften, motsvarande 1 275 helårsstudenter, för IT-universitetet i Kista.
- Regeringen har fattat beslut om att betala ut 20 miljoner kronor till Verket för innovationssystem (VINNOVA) för att finansiera uppbyggnaden av ett kompetenscentrum för

Internetteknik inom högskolesektorn som etablerats vid KTH och som ska ta till vara kompetens som är spridd nationellt. Ett viktigt mål för centret är att bli en nationell resurs för utbildning inom Internetområdet i Sverige.

- Regeringen har avsatt 25 miljoner kronor för att stödja utbyggnaden av industriforskningsinstitutet ACREO:s verksamhet inom kiselteknik. Regeringen har avsatt 100 miljoner kronor för ny forskning inom området under perioden 2000-2005. Mot denna bakgrund har de aktuella lärosätena valt att inrätta 100 nya högskoleplatser för utbildning inom kiselteknik.
- Verket för Näringslivsutveckling (NUTEK) har i samråd med Företagarnas Riksorganisation och andra berörda organisationer formulerat ett nationellt program för att höja IT-kompetensen i småföretag. Regeringen har avsatt 20 miljoner kronor 2001 och 10 miljoner kronor 2002 för satsningen.
- NUTEK har på regeringens uppdrag utformat ett förslag till program för att stimulera IT-användning i företag i regionalpolitiskt prioriterade områden. Regeringen avser inom kort ta ställning till förslaget.
- Socialfondens mål 3-program för perioden 2000-2006 har IT som ett genomgående tema. Det finns emellertid inga konkreta IT-åtgärder beskrivna, dessa skall utformas regionalt. I programmet ges bl.a. stöd till kompetensutvecklingsanalyser i små och medelstora företag. Företagen skall i sina analyser ta upp i vilken utsträckning IT kan utveckla verksamheten.
- Rådet för jämställdhetsfrågor som rör transporter och IT-tjänster, JÄMIT, (dir. 1999:83) lämnade den 30 juni 2000 ett delbetänkande om jämställdhet och IT och ett slutbetänkande (SOU 2001:44) den 19 juni 2001. Utredningens förslag bereds i Regeringskansliet.

IT - Tillit

I IT-propositionen föreslog regeringen tre prioriterade områden för informations säkerhetsarbetet: skydd mot informationsoperationer, ett säkrare Internet samt elektroniska signaturer och annan säkerhetsteknik. I det följande redovisas de insatser regeringen vidtagit. Vad gäller området skydd mot informationsoperationer hänvisas till politikområde försvarspolitik.

- PTS lämnade den 28 november 2000 rapporten "Förutsättningar för att inrätta en särskild funktion för IT-incidenthantering" till regeringen. I rapporten föreslår PTS att det inrättas en särskild funktion för IT-incidenthantering för statliga myndigheter. Rapporten har remissbehandlats och överlämnats till Säkerhets- och sårbarhetsutredningen som har lämnat sitt betänkande Säkerhet i en ny tid (SOU 2001:41).
- Regeringen har givit PTS i uppdrag att verka för ett oberoende Internet. PTS skall bl.a. utreda vilka förändringar av organisatorisk och rättslig karaktär som behöver genomföras för att myndigheten skall kunna verifiera eller säkerställa att Internet i Sverige kan drivas oberoende av funktioner utomlands. Uppdraget skall redovisas till regeringen senast den 1 oktober 2001.
- Fr.o.m. budgetåret 2001 är medel avsatta för en säker nationell tidsangivelse på Internet. Tidsservrar har placerats vid tre knutpunkter för Internet i Sverige. Med ytterligare två knutpunkter, som planeras tas i drift under 2002, beräknas systemet vara utbyggt.
- Lagen (2000:832) om kvalificerade elektroniska signaturer trädde ikraft den 1 januari 2001. Lagen genomför EG-direktivet 1999/93/EG om ett gemenskapsramverk för elektroniska signaturer.
- Regeringen har den 21 december 2000 givit i uppdrag åt Riksskatteverket att under ett inledningsskede ha ett sammanhållande ansvar för administration och certifikat för elektronisk identifiering och elektroniska signaturer inom statsförvaltningen. En utvärdering av verksamheten skall redovisas till regeringen senast den 1 mars 2003.
- Statskontoret genomför för närvarande en upphandling av certifikat och tillhörande tjänster för elektronisk identifiering och elektroniska signaturer. Upphandlingen beräknas vara klar i november 2001 och skall resultera i ramavtal som myndigheterna har möjlighet att använda sig av för att tillgodose sina behov av säkerhetslösningar.
- Arbetet med översyn av lagstiftningsåtgärder för att undanröja onödiga hinder mot en ökad elektronisk kommunikation har påbörjats. Exempel på områden där översyn har påbörjats är skatte- och socialförsäkringslagstifningen och ytterligare initiativ för att

påskynda utvecklingen bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Användningen av IT

I IT-propositionen föreslog regeringen åtgärder för att främja användningen av IT. I det följande redovisas de insatser regeringen vidtagit inom de olika områden som ligger inom Näringsdepartementets ansvarsområde.

- Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/31/EG om vissa rättsliga aspekter på informationssamhällets tjänster, särskilt elektronisk handel på den inre marknaden "Direktiv om elektronisk handel", antogs den 8 juni 2000. Inom Regeringskansliet tillsattes en interdepartemental arbetsgrupp för att förbereda genomförandet av detta direktiv. Arbetsgruppen presenterade i mars 2001 en promemoria, E-handelsdirektivet (Ds 2001:13). Promemorian har remissbehandlats och regeringen avser att under riksdagsåret lämna en proposition.
- Under våren 2001 har regeringen givit tre myndigheter i uppdrag att följa och främja utvecklingen av den elektroniska handeln. Post- och telestyrelsen har i sitt regleringsbrev fått till uppgift att rapportera till regeringen angående myndighetens möjligheter att inom sitt sektorsområde stimulera elektronisk handel och rapportera eventuella hinder för en utveckling i riktning mot en ökad elektronisk handel. Verket för näringslivsutveckling har fått i uppgift att följa hur elektronisk handel påverkar små och medelstora företags verksamhet och om det finns hinder för dessas möjlighet att använda sig av elektronisk kommunikation. Slutligen har Statskontoret fått i uppdrag att företräda statens intressen i föreningen Gemenskapen för Elektroniska Affärer, GEA.
- Näringsdepartementet har presenterat broschyren "Elektronisk handel – och självreglering i Sverige". I denna sammanfattas regeringens syn på självreglering och de synpunkter som framfördes vid det rundabordsamtal som hölls den 6 juni 2000.
- EU-kommissionen presenterade år 2000 förslag till nytt regelverk för elektronisk kommunikation. Regelpaketet bestod av fem direktiv och ett beslut om regelverk för radiospektrumpolitik vilka skall ersätta dagens 20-tal direktiv och beslut på området.

- Förslag till direktiv redovisas i sin helhet under avsnitt 12.5 Insatser, Tele.
- I IT-propositionen föreslog regeringen en ändring av lagen (1982:80) om anställningsskydd så att anställningstryggheten blir oberoende av var den distansarbetande arbetstagen bor i förhållande till huvudarbetsplatsen. Denna ändring trädde i kraft den 1 januari 2001 (prop.1999/2000:86, 1999/2000:144, bet. 2000/01:AU4, rskr. 2000/01:3).
 - Telia börsintroducerades i juni 2000 varvid statens ägande minskade till drygt 70 procent av samtliga aktier. I juni i år beslutade riksdagen att ge regeringen bemyndigande att minska statens ägande ytterligare och även att helt och hållet avveckla statens ägande.

Internetmarknaden

Regeringen följer kontinuerligt utvecklingen på Internetmarknaden. På internationell nivå har detta skett genom deltagande i arbetsgrupper inom EU och genom deltagande i den mellanstatliga rådgivande kommittén (GAC) till Internet Corporation for Assigned Names and Numbers (ICANN). ICANN:s uppgift är bl.a. att främja Internets stabilitet och att samordna frågor kring adressering på Internet.

På nationell nivå har PTS analyserat utvecklingen på Internetmarknaden. Myndigheten publicerade i mars rapporten "Konkurrens på Internetmarknaden". Tyngdpunkten i rapporten ligger på konkurrensförutsättningarna för att erbjuda Internetaccess, dvs. tillgång till Internet.

Den 14 december 2000 uppdrog regeringen åt Post- och telestyrelsen (PTS) att lämna förslag på hur regeringen kan medverka till att ENUM, en funktion för översättning av telefonnummer till Internetadresser, kan genomföras i Sverige. Uppdraget redovisades till regeringen i april och rapporten remissbehandlas för närvarande.

Domännamnsutredningen (Dir. 1998:71) lämnade i mars 2000 sitt betänkande .se? (SOU 2000:30). Betänkandet har remissbehandlats. De direktiv rörande elektronisk kommunikation som framförhandlas inom EU är tillämpliga även på Internet. Detta gör att det är naturligt att samordna domännamnsfrågor med genomförandet av direktiven. Enligt kommittédirektiven (Dir. 2001:32) om ny lagstiftning och myndighetsorganisation inom området för elektronisk kommunikation skall utredaren även lämna de

författningsförslag som anses nödvändiga för att möjliggöra statlig tillsyn av domännamshanteringen. Betänkandet skall lämnas den 1 april 2002.

Grundläggande kassaservice

Statens ansvar för en grundläggande kassaservice har säkerställts genom ett avtal med Posten AB (publ) (Posten). Enligt avtalet har Posten förbundit sig att tillhandahålla kassaservice i hela landet. Till den del alternativ saknas och det inte är kommersiellt motiverat att bedriva kassaserviceverksamhet har en ersättning om 200 miljoner kronor utgått till Posten under 2000. Avtalet löpte till den 1 april 2001. Något nytt avtal har ännu inte ingåtts mellan staten och Posten men bolaget upprätthåller fortsatt en kassaservice i hela landet.

Ett arbete om hur den grundläggande kassaservicen skall regleras närmare framöver pågår för närvarande inom Näringsdepartementet. Som ett led i detta arbete remitterades en promemoria om grundläggande kassaservice till den 20 augusti 2001. I promemorian föreslås att det statliga ansvaret för en grundläggande kassaservice skall kvarstå men att detta skall regleras i en ny särskild lag. Vidare föreslås att det i denna lag också anges att kassaservicen skall tillhandahållas genom Posten. Regeringen kommer att ta ställning till förslagen under hösten 2001 och bedömer att ändrade villkor för den grundläggande kassaservicen även behöver anmälas till EG-kommissionen i enlighet med statsstödsreglerna innan de kan verkställas.

Post- och telestyrelsen har genom upphandling under året säkrat äldre och funktionshindrades tillgång till en grundläggande kassaservice via lantbrevbärare.

12.6 Resultatbedömning

12.6.1 Resultat

Verksamhetsresultat

Post

Utvecklingen på den svenska marknaden har både vad gäller antalet postoperatörer och volymen försändelser varit fortsatt stabil under året.

Antalet postoperatörer har minskat något och uppgick vid årsskiftet 2000/01 till 45 lokalpostföretag. Post- och telestyrelsens (PTS) bedöm-

ning är emellertid att alla nuvarande tillståndshavare, till skillnad mot tidigare, bedriver någon form av verksamhet. Under 2000 har det skett en fortsatt stabilisering av de lokalpostföretag som är väletablerade på marknaden medan ett antal verksamheter har avvecklats under ordnade former.

Posten AB (publ) (Posten) har fortfarande en särställning på den svenska postmarknaden p.g.a. sin dominans samt åläggandet att tillhandahålla en samhällsomfattande posttjänst. Posten har under året genomfört en mycket genomgripande omorganisation av hela koncernen.

CityMail Group AB, som av de övriga postoperatörerna är det i särklass största företaget, har också genomgått en grundläggande omstrukturering. CityMail Group AB:s tidigare kärnverksamhet CityMail Sweden, med den svenska utdelningsverksamheten, har sålts till ett nytt bolag, CityMail Sweden AB. Det nya bolaget ägs till 67 procent av det brittiska postverket, Consignia, och till 33 procent av CityMail Group AB. Med bl.a. ekonomiskt stöd av den nye huvudägaren har CityMail Sweden AB expanderat sin verksamhet i västra och södra Sverige under året.

Utvecklingen under 2000 visar att av Posten distribuerade volymer brev har ökat med ca 0,5 procent jämfört med förra året. CityMail Group AB har däremot minskat sin volym. Minskningen är troligtvis en följd av att CityMail Swedens verksamhet i Göteborg och Malmö var nedlagd under ett antal månader i mitten på året innan verksamheten övergick till Citymail Sweden AB. Posten har fortfarande över 95 procent av brevmarknaden och CityMail ca 4,5 procent medan övriga tillståndshavare tillsammans har mindre än en halv procent av den totala brevmarknaden.

Brevmarknaden indelas traditionellt i enstaka brev och sändningar. Enstaka brev är styckförsändelser med olika format och vikt medan sändningar består av minst 500 - 1 000 försändelser av samma format och vikt. Sändningar är i de flesta fall sorterade i postnummerordning och avser dessutom utskick till mottagarkategorier som t.ex. TV-innehavare eller kontohavare i en bank. Av den totala brevmarknaden utgörs 40-45 procent av enstaka brev medan 55-60 procent består av sändningar. Andelen privatbrev av den totala brevmarknaden är ungefär 10 procent. Det torde innebära att nära 80 procent av de enstaka breven utgörs av företagspost.

CityMail Sweden AB utgör i praktiken den enda konkurrenten till Posten på delmarknaden för sändningar. Även om Posten och CityMail Sweden AB konkurrerar om sändningar från hela landet är konkurrensen i utdelningsledet geografiskt begränsad till Stockholmsområdet, Göteborg med sex kringliggande kommuner, Malmö med 11 kringliggande kommuner samt Gotland, genom anlitande av en entreprenör. Detta innebär att närmare 40 procent av landets mottagare omfattas. I övriga delar av landet är Posten i princip den enda aktören. De lokalt och regionalt verksamma postoperatörerna konkurrerar i viss omfattning med Posten när det gäller lokala och regionala sändningar. Enligt PTS bedömning hade CityMail Sweden AB ca 19 procent av marknaden för stora sändningar i storstadsområdena under 2000. Överfört till hela marknaden för sändningar skulle CityMail Sweden AB:s andel för samma period vara ca 8 procent.

Posten är den enda aktören på marknaden som har ett rikstäckande distributionsnät och som därmed erbjuder postservice i hela landet. Avseende riksdistribution av enstaka brev föreligger i princip ingen konkurrens. Däremot råder en viss konkurrens avseende lokalbrev, vilka utgör ca 15 procent av all post. Konkurrensen kommer dels från ett flertal förhållandevis små postföretag som endast erbjuder lokal service, dels från ett antal större lokalpostföretag som bedriver verksamhet inom flera angränsande orter.

Det finns inga säkra uppgifter på hur stor del av respektive lokal marknad som dessa företag har. På några orter torde de emellertid ha varit relativt framgångsrika och ha tillskansat sig en betydande del av lokalposten inom sitt verksamhetsområde. Eftersom lokalposten svarar för 15 procent av det totala antalet brev och det endast är på ett mindre antal orter i landet som Posten har konkurrens om lokalposten torde Posten totalt sett ha förlorat mindre än 3 procent av lokalpostmarknaden till konkurrenterna.

Prisutvecklingen

Posten har inte genomfört några höjningar av portot för enstaka brev med undantag för tjänsten ESS-brev VÄRDE. Prisökningen uppgår till 30 procent jämfört med föregående år. Enligt Posten har höjningen skett till följd av att kostnaderna för distributionen av denna typ av försändelser har ökat kraftigt. Kostnadsökningen beror på ett ökat krav på säkerhet till följd av att

antalet brottsliga tillgrepp mot värdetransporter har ökat under de senaste åren.

Under året ökade priserna på Postens osorterade och sorterade sändningstjänster med någon procent. Även de prisjusteringar som CityMail Sweden AB genomfört under året har medfört prisökningar med 2-3 procent för den sorterade sändningstjänsten.

Servicenivån

Enligt tillståndsvillkoren skall Posten tillhandahålla postservice till alla hushåll, företag och organisationer fem dagar i veckan. Ett antal avlägsna hushåll har inte daglig postutdelning utan får sin post två till fyra dagar i veckan med postväska. Antalet hushåll med begränsad postservice uppgick till 1 153 vid årsskiftet 1999/2000 och har inte förändrats under året.

Enligt kvalitetskravet på övernattbefordrade brev inom ramen för den samhällsomfattande posttjänsten skall 85 procent av de brev som lämnats in för befordran över natt komma fram i tid och 97 procent skall komma fram inom tre arbetsdagar. Mätningar utförda av Price Waterhouse Coopers visar att 95 procent av de försändelser som lämnats in för övernattbefordran kom fram över natt och 99,8 procent inom tre arbetsdagar. Motsvarande siffror för år 1999 var 94,7 procent respektive 99,8 procent.

I övrigt är PTS bedömning att Posten inte har vidtagit några åtgärder beträffande brevdistributionen som har gett generella effekter på servicenivån, utan den anses vara minst lika hög som förra året.

Klagomålshantering

De till PTS insända klagomålen har varit mycket få under år 2000. De emottagna klagomål där den missnöjda kunden inte har kontaktat operatören i första hand har vidarebefordrats till respektive operatör för åtgärd. De återstående klagomålen har oftast berört frågor av principiell art vilka föranleder en fördjupad utredning från PTS sida.

Postoperatörerna skall enligt sina tillståndsvillkor utforma rutiner för klagomålshantering. Antalet klagomål och hur de har hanterats skall årligen redovisas till PTS.

Postoperatörernas klagomålshantering skiljer sig åt från operatör till operatör i förhållande till verksamhetens omfattning och utdelningsområdets storlek. De privata postoperatörernas kla-

gomålsvolymerna under år 2000 har varit mycket små.

Posten har infört ett system för reklamationshandling som innebär att kunderna kan vända sig till en brevbärare eller ett postkontor eller ringa kundtjänst, som är öppet dygnet runt, för att framföra sina klagomål. Posten har redovisat gentemot PTS genom att använda den standard som utarbetats av det europeiska standardiseringsorganet CEN. En sammanställning finns redovisad i PTS rapport "Service och konkurrens 2001".

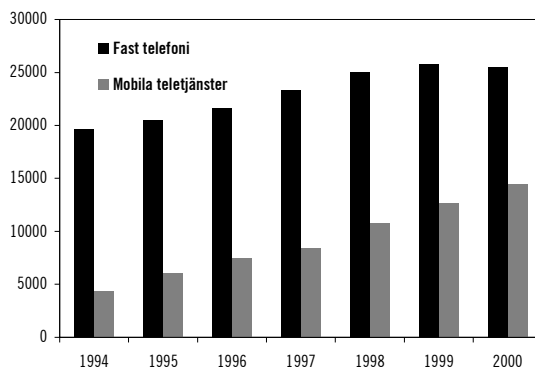
Elektronisk kommunikation

Tele

Utvecklingen på marknaden

Den svenska telemarknaden fortsätter att utvecklas positivt. Sammantaget omsatte fast telefoni och mobila teletjänster 39,9 miljarder kronor under 2000, vilket motsvarar en tillväxt på 4 procent jämfört med föregående år. Sedan 1994 har marknaden värde vuxit med 67 procent. De mobila teletjänsternas andel av marknaden har sedan 1994 ökat från 18 till 36 procent. Telia är fortfarande den största operatören men bolagets andel av den totala marknaden för fast telefoni och mobila teletjänster har sjunkit från 96 procent 1994 till 73 procent 2000. Allt tyder på att konkurrensen kommer att hårdna ytterligare.

Diagram 12.1 Intäkter (mkr) för fast telefoni och mobila teletjänster från slutkund 1994-2000



Bilden visar en kraftig marknadstillväxt där mobila teletjänster utgör en allt större andel av den totala marknaden.

Fast telefoni

För första gången sedan Post- och telestyrelsen (PTS) 1994 inledde årliga analyser av telemark-

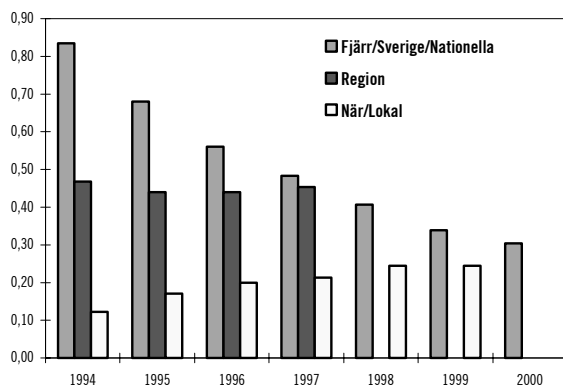
namen, minskar värdet av marknaden för fast telefoni. Under 2000 uppgick värdet till 25,5 miljarder kronor vilket är en minskning med 1 procent sedan 1999. Även antalet abonnemang minskade under året med ca 106 000 till ca 5 786 000. En trolig orsak till denna minskning är att fler väljer att använda ISDN. En annan är att vissa väljer att inte ha något fast abonnemang utan endast ett mobilabonnemang.

Förvalsreformen som genomfördes hösten 1999 har givit mycket gott resultat och möjligheten att välja ett bolag är väl känd bland hushållen. Vid årsskiftet 2000 hade ungefär en fjärdedel av alla privata direktanslutna abonnenter valt en annan operatör än Telia.

Av de ca 125 företag som är anmälda eller som har tillstånd att tillhandahålla fast telefoni är det ca ett trettiotal som aktivt tillhandahåller tjänster. Telia är fortfarande den helt dominerande operatören men fortsätter att förlora marknadsandelar årligen. Vid årsskiftet 2001 hade bolaget ca 85 procent av marknadsvärdet. Om man räknar bort intäkter på abonnemang, där konkurrensen i princip fortfarande är obefintlig, har Telia en marknadsandel på ca 76 procent.

Vad gäller prisutvecklingen på fast telefoni kan man konstatera att de geografiska avstånden får allt mindre betydelse. Detta är en trend också internationellt. Redan under 1999 och 2000 införde flertalet operatörer enhetlig taxa inom Sverige. Vid årsskiftet 2001 var det endast tre operatörer som hade skilda priser mellan lokalsamtal och Sverigesamtal.

Diagram 12.2 Prisutveckling (kr/min) fast telefoni – enl. Telias prislista, 1994 - 2000



Bilden visar att priserna på nationella och internationella samtal har sjunkit kraftigt sedan 1994 medan priset för lokalsamtal stigit. De svenska hushållens kostnad för telefoni är bland de absolut lägsta i OECD.

Priset för samtal från fasta nät till mobilnät har börjat sjunka något. Den främsta orsaken till detta är att PTS ålagt Telia att sänka sina s.k. samtrafikavgifter för samtal till mobilnätet. Vidare har vissa operatörer skickat samtal via utlandet och på så sätt kunnat utnyttja prisskillnader mellan nationella samtrafikavgifter och internationella avräkningstaxor (s.k. hubbing eller tromboning). Denna möjlighet har dock minskat under fjolåret.

Fram till utgången av 2000 fanns ett pristak på abonnemangavgifter och kringtjänster som är förknippade med abonnemang t.ex. flyttning. Endast Telia berördes av pristaket som hade varit i kraft sedan 1 juli 1997 och som reglerades i regeringens förordning (1997:400) om taxor för telefonitjänst mellan fasta nätanslutningspunkter. Av förordningen framgick att avgifterna för tjänster som ingår i pristaket i genomsnitt per kalenderår inte fick överstiga förändringen i nettoprisindex, NPI, under närmast föregående år. PTS konstaterar att Telia uppfyllde förordningen under år 2000. Pristaket upphörde dock gälla vid årsskiftet och Telia höjde abonnemangavgiften med 20 procent från den 1 mars 2001. Från den 1 oktober 2001 höjer Telia abonnemangavgiften för privatkunder med ytterligare 28 procent och för företag med 24 procent.

Vid årsskiftet trädde Europaparlamentets och rådets förordning om tillträde till accessnät i kraft. Denna innebär en skyldighet för operatörer i det fasta allmänt tillgängliga telefonnätet som har ett betydande inflytande på marknaden för fasta telefonnät och tjänster, att tillhandahålla tillträde till sitt accessnät (Local loop unbundling, LLUB). Skyldigheten träffar i Sverige f.n. endast Telia AB. Hittills har dock antalet fall där tillträde lämnats till Telias nät för annan operatör varit begränsat. I februari 2001 hade enligt Post- och telestyrelsens uppgifter 416 fall noterats. Den 31 maj 2001 fanns 1 080 anslutningar där annan operatör erhållit tillträde till Telias accessnät.

Tidigare har det i Telias tillståndsvillkor angivits vissa krav om kvalitet vad avser ett antal områden men från den 1 januari 2000 har dessa utgått. Telia skall i dagsläget i enlighet med ett kommissionsbeslut från den 22 december 2000 (2001/22/EG) i stället sammanställa information om bolagets prestationer på grundval av andra parametrar m.m. (specificeras i det s.k. taltelefonidirektivet, 98/10/EG). Denna information skall på begäran sändas till PTS. Telia har emel-

lertid börjat mäta enligt den nya metoden först under 2001 och rapporteringen för 2000 följer därför de tidigare gällande villkoren.

PTS konstaterar att Telia inte lever upp till målen vad gäller leveranstid för abonnemang (får inte överstiga 17 dagar utom i särskilda fall). Resultatet är sämre i tätort än i glesbygd. Som förklaring anges bl.a. väderförhållandena som har medfört en överföring av resurser från installations- till driftsverksamhet.

Vad gäller felavhjälpning så uppfyller Telia målet att 55 procent av felen skall vara åtgärdade inom åtta arbetsstimmar. Övriga fel ska vara åtgärdade inom två arbetsdagar och detta krav uppfyllde inte bolaget, vare sig i tätort eller glesbygd. En orsak var återigen, enligt Telia, vädersituationen.

Telia uppfyller målen avseende framkomlighet (antal lyckade uppkopplingsförsök för nationella samtal får endast i undantagsfall underskrida 98 procent). Slutligen vad gäller driftssäkerhet så är målet att antalet kundanmälda fel utanför bostaden inte skall överstiga 160 per 1 000 terminalpunkter och år. Telia når detta mål i både tätort och glesbygd med undantag av det tredje kvartalet då gränsen inte nåddes i glesbygd. Vidare är målet att enskilda stationsområden ska ha högst 600 kundanmälda fel per 1 000 terminalpunkter och år. Telia når inte upp till detta mål. En möjlig orsak är det ökade antalet kabelavgrävningar under år 2000.

PTS konstaterar att Telia förvisso inte fullt ut uppfyller de angivna målsättningarna men att bristerna inte varit av den digniteten att PTS funnit skäl att vidta särskilda tillsynsåtgärder.

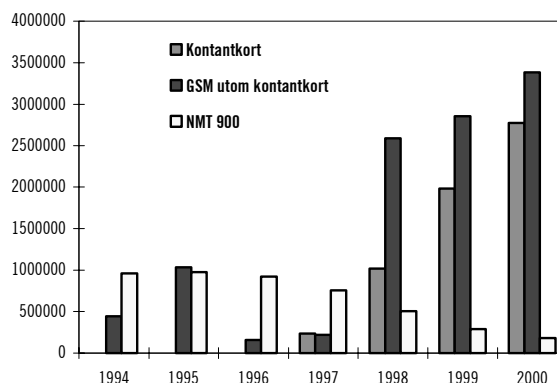
Mobiltelefoni

Mobilmarknaden fortsätter att utvecklas starkt. Om man ser till omsättningen för mobila tele-tjänster så växte marknaden från 12,7 miljarder kronor till 14,4 miljarder kronor mellan 1999 och 2000, en ökning med nära 14 procent.

Sverige är bland de länder som har den högsta penetrationen av mobiltelefoner i OECD. Under år 2000 ökade antalet mobilabonnemang med 24 procent till 6 338 000 stycken. Av dessa är 73 procent privata abonnemang. Eftersom många har dubbla abonnemang så är det svårt att korrekt mäta penetrationen. Med måttet antal abonnemang som andel av hela befolkningen blir dock siffran ca 71 procent vid slutet av 2000, en ökning på 13 procentenheter sedan föregående år. Av samtliga GSM-kunder är 44 procent kon-

tantkortskunder, en ökning med fem procentenheter sedan 1999. Den mycket kraftiga tillväxttakten vad gäller antalet kontantkort de senaste åren har därmed avtagit.

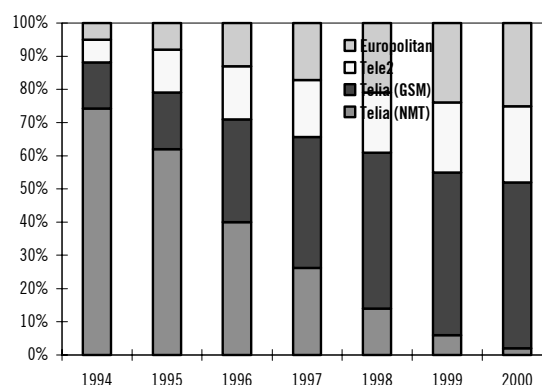
Diagram 12.3 Antal abonnemang och kontantkort för mobila tele-tjänster 1994-2000



Diagrammet visar att antalet abonnemang kraftigt stigit under perioden och att andelen kontantkort ökat.

Det finns fortfarande endast tre operatörer med egna mobilnät: Telia, Comviq/Tele2 och Europolitan. Telia hade vid det senaste årsskiftet en marknadsandel avseende marknadsomsättning på knappt 53 procent, Comviq/Tele2 ca 23 procent och Europolitan ca 25 procent.

Diagram 12.4 Utveckling marknadsandelar (procent) mobiltelefoni 1994-2000



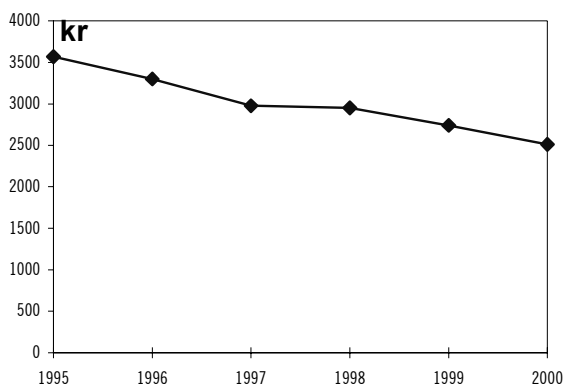
Diagrammet visar att Telias marknadsandel avseende antal abonnemang sedan 1994 sjunkit från 89 procent (75 procent NMT, 14 procent GSM) till 52 procent (2 procent NMT, 50 procent GSM.)

PTS konstaterar att en relativt tydlig attityd-förändring skett under fjolåret. Nätägarna förefaller vara mer öppna för att acceptera andra tjänstetillhandahållare i sina nät. Så erbjuder t.ex. Song Networks AB, Sense Communications

AB, Glocalnet AB, HemEl, Dial n'Smile AB samt LunarWorks AB tjänster. Det finns dessutom tre företag som erbjuder mobil kommunikation mellan maskiner. Regeringen menar att en bidragande orsak till denna attitydförändring kan vara den ändring i telelagen som trädde i kraft den 1 maj 2000 och som kräver att innehavare av mobila telenät säljer överkapacitet i näten till företag som efterfrågar detta. PTS har påbörjat en utredning för att utarbeta definitioner på begreppet tillgänglig nätkapacitet och ta fram metoder för mätning av denna. Utredningen beräknas slutföras under hösten 2001 då PTS också kommer att presentera en utredning om hur inträdet av nya tjänstetillhandahållare har och kan komma att påverka konkurrensen och utvecklingsförhållanden på mobilmarknaden.

Vad gäller prisutvecklingen så finns det sedan mitten av 1999 tecken på sjunkande priser vilket regeringen anser är glädjande. På mobilmarknaden finns det dock många olika abonnemangsformer och det är svårt att göra prisjämförelser. Emellertid kan man konstatera att den genomsnittliga intäkten per abonnent har sjunkit under de senaste åren samtidigt som det är rimligt att anta att den genomsnittliga förbrukningen av antalet trafikminuter ökat.

Diagram 12.5 Genomsnittlig intäkt (kr) per GSM-kund 1995-2000



Bilden visar att den genomsnittliga intäkten per abonnent sjunkit från 3 569 kronor 1995 till 2 511 kronor 2000.

Under fjolåret skedde också en mycket kraftig ökning av användningen av SMS. Ungefär 494 miljoner SMS sändes från mobiltelefoner under året vilket kan jämföras med 141 miljoner under hela 1999. Priset sjönk under början av år 2000 men PTS bedömer att priset fortfarande är allt för högt. SMS stod för ca 4,4 procent av den to-

tala omsättningen för mobila teletjänster under 2000.

Ett viktigt steg mot att kunna erbjuda mobila datatjänster är införandet av GPRS, General Packet Radio Service. Med denna teknik kan operatörerna uppdatera GSM-näten och möjliggöra en högre överföringskapacitet (upp till 115 kbp/s). I GSM-näten är överföringskapaciteten upp till 14,4 kbp/s. Samtliga tre mobiloperatörer har uppgraderat sina nät men endast Europlatan erbjuder sina kunder tjänster. En orsak till detta är att tillgången till terminaler som kan hantera GPRS är begränsad. GPRS betraktas i allmänhet som ett steg på vägen mot UMTS.

Nätkapacitet

Antalet operatörer som tillhandahåller nätkapacitet på marknaden har ökat under 2000. Vid årsskiftet fanns ca 120 företag som var anmälda eller hade tillstånd (8 stycken) att tillhandahålla nätkapacitet. I begreppet inbegrips allt från oförädlad nätkapacitet till hyrda förbindelser avsedda för slutanvändare. Det är inte helt enkelt att värdera marknaden eftersom försäljning sker i flera led och beräkningsmetoden leder till att viss dubbelräkning sker. Totalt omsattes drygt 6,1 miljarder kronor under 2000. Telia är den största nätoperatören och har en marknadsandel för nätkapacitet på drygt 50 procent. Cirka 91 procent (5,6 miljarder kronor) utgörs av försäljning av hyrda förbindelser. Resten utgörs av svart fiber och annan oförädlad nätkapacitet. Hyrda förbindelser säljs både till andra teleoperatörer och till slutanvändare. Marknaden för hyrda förbindelser direkt till slutanvändaren motsvarar ca 3,6 miljarder kronor och den del som går till teleoperatörer motsvarar 2 miljarder kronor.

Allmänhetens klagomål

PTS skall enligt sin instruktion årligen redovisa arten och omfattningen av de klagomål från allmänheten som framförts till teleoperatörer och till myndigheten. I egenskap av sektorsmyndighet får PTS ta emot klagomål från allmänheten. PTS har emellertid inte något uttalat uppdrag att hantera allmänhetens klagomål. Klagomålen kan dock vara av principiell natur och då kan PTS agera inom ramen för sin tillsyn. Vidare utgör klagomålen en viktig informationskälla för myndigheten. Många klagomål faller dock utanför ramen och i sådana fall hänvisas till respektive operatör, den kommunala konsumentvägledaren eller till annan instans som berörs av frågan. Vid

principfrågor om abonnemangsvillkor, marknadsföring m.m. hänvisas till Konsumentverket. Rena tvister hänvisas till Allmänna reklamationsnämnden (ARN) eller till allmän domstol.

Under 1999 skedde en markant ökning av klagomålen och under förra året ökade antalet med ytterligare 15 procent. Totalt inkom 230 skriftliga klagomål till myndigheten, ett tiotal gällde mobiltelefoni, övriga fast telefoni. Av naturliga skäl riktas flest klagomål mot Telia. Olika faktorer har enligt PTS bedömning sannolikt påverkat det ökade antalet klagomål: förvalsreformen, PTS ökade exponering i media samt telesektorns generellt sett ökade betydelse. Den största andelen klagomål rör förval. Många abonnenter anser att de blivit anslutna till en förvalsoperatör mot sin vilja.

Konsumentverket har under 2000 tagit emot ungefär 490 skriftliga anmälningar. Anmälningarna rör bl.a. bristande eller felaktig information i marknadsföring, tvister om fakturor och ifrågasatta avtalsvillkor. Under året har Konsumentverket också haft fortsatt översyn av avtalsvillkor för mobiltelefonabonnemang. Verket vann i oktober 2000 en dom i Marknadsdomstolen mot Telia om att avtalsvillkoret "Abonnenten äger inte rätt till återbetalning av periodisk avgift" i vissa allmänna abonnemangsvillkor är ett oskäligt villkor. Domen har medfört att både Telia och Europolitan har beslutat att återbetala de inbetalda potterna till abonnenterna när avtalen upphör.

ARN har under året haft 153 ärenden som rör köp av mobiltelefoner och 109 ärenden som rör köp av mobilteletjänster, t.ex. abonnemang.

PTS redovisar också arten och omfattningen av de klagomål som inkommer till teleoperatörerna. Under 2000 har PTS valt att inhämta information från Telia, Tele2 och Europolitan. Knappt 2 400 klagomål har inkommit till dessa tre operatörer från hushållskunder. Ungefär 1 000 av dessa rör fakturaärenden. PTS konstaterar att det är svårt att dra några slutsatser av antalet klagomål, bl.a. beroende på att operatörerna definierar klagomålen på olika sätt. PTS menar att det är viktigt att fortsätta att utveckla myndighetens arbete med att hantera klagomål.

IT - Tillgänglighet

IT-infrastruktur

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 denna. En sådan redovisning skulle lämpligen kunna ske varje år i budgetpropositionen enligt utskottet. Nedan följer en redovisning av vad som hittills skett inom området.

Den ändring som skett av ledningsrättslagen har enligt uppgift från en av de större elnätsägarna betydligt underlättat utbyggnadsarbetet.

Stöden till kommunerna har nyligen trätt i kraft. Post- och telestyrelsen har fått i uppdrag att följa utvecklingen och användningen av stöden. Två kommuner hade fram till sommaren 2001 lämnat in bidragsansökningar till en länsstyrelse. En skattning tyder på att det kommun- och kommunbolagsägda nätet uppgår till ca 9 000 km i år. Detta innebär en ökning med minst 50 procent sedan 1999.

Enligt en redovisning från ett forskningsprojekt vid Linköpings universitet om bredbandsutbyggnaden finns olika tendenser varav i huvudsak två är av intresse. Det ena är att kommuner med glesbygdsstöd och tillgång till EU-strukturfondsstöd kan använda sådana stöd som offentlig motfinansiering för att nyttja infrastrukturbidragen. Kommuner som inte har andra stöd har därmed mindre gynnsamma förutsättningar. Den andra tendensen är att det i många kommuner råder ett vänta och se läge mellan dem som bygger infrastruktur och tjänsteleverantörerna. Båda parter avvaktar vem som skall betala.

Affärsverket svenska kraftnät har påbörjat sin utbyggnad. Om man räknar de kommuner som nås av Svenska kraftnät, regionnätägare, STOKAB och Utfors, nåddes den sista juni 2001 cirka 55 procent, eller 159 kommunhuvudorter. Detta motsvarar cirka 84 procent av invånarna i landets kommunhuvudorter.

Skattereduktionen avser 2001 och 2002 vilket innebär att ansökningar inte lämnas förrän vid taxeringen 2002. Någon redovisning om utfallet kan därför inte lämnas ännu.

Den skyldighet att ge tillträde till accessnätet som trädde i kraft vid årskiftet (LLUB) har hittills gett ett begränsat resultat. Endast i ett fåtal fall har tillträde enligt förordningen beviljats.

Elektronisk handel

Enligt Sifo använde ca 53 procent av den svenska befolkningen i åldrarna 12 - 79 år Internet under mars 2000. Av dessa hade cirka 45 procent besökt en shopping- webbplats. Antalet som fak-

tiskt handlade på Internet var 509 000 personer under januari 2000 vilket är en ökning med 42 000 personer jämfört med januari 1999.

Sverige ligger tillsammans med Finland i frontlinjen vad gäller beställning av varor och tjänster via Internet. Knappt tre procent av den svenska befolkningen hade beställt varor och tjänster via Internet under 1998 vilket kan jämföras med 1,2 procent i hela Västeuropa.

Musik, böcker och programvaror tycks fortfarande vara de varugrupper som är de mest köpta via Internet av svenskarna.

Det är betydligt fler män än kvinnor som gör sina inköp på nätet. Skillnaden är särskilt stor när det gäller inköp av CD-skivor, 13 procent av männen mot 5 procent av kvinnorna. Även när det gäller beställning av mat och dagligvaror leder männen statistiken. Endast när det gäller resebeställningar och bokning av hotell är det kvinnorna som överväger. Skillnaden är störst i åldrarna 18-19 år där 22 procent av männen men endast 6 procent av kvinnorna beställer varor och tjänster via Internet.

Den samlade hushållsinkomsten har betydelse vid inköp över Internet. Hos hushåll med över 300 000 kronor i samlad inkomst är det förhållandevis många som använt Internet till att beställa biljetter, resor och boka hotell samt sköta sina bankaffärer. Köpbeteendet varierar också efter bostadsortens storlek. Storstadsbor utnyttjar oftare Internet för bokningar av biljetter osv. än de som bor i resten av landet. Däremot utmärker sig inte storstadsborna när det gäller inköp av fackhandelsvaror via Internet.

Under år 1999 bedrev knappt hälften av alla företag handel via Internet. Omsättningen var dock låg och endast för 0,1 procent av dessa företag kom mer än 50 procent av omsättningen från elektronisk handel. År 2000 har andelen företag, som har någon omsättningsandel från elektronisk handel, ökat till ca 88 procent. Dessutom har andelen företag med över hälften av sin omsättning från Internet ökat till 12 procent.

Internetmarknaden

Internetmarknaden fortsätter att bli en allt mer betydelsefull delmarknad på den svenska telemarknaden. Det är dock en fragmenterad marknad som är svår att analysera. PTS intryck är att marknaden för Internetanslutning generellt präglas av hård konkurrens med ett flertal aktörer, en mångfald i utbudet samt en sjunkande prisnivå. Våren 2001 fanns mer än 100 Internet-

leverantörer som erbjöd Internättjänster. Av dessa riktar flera sina tjänster till hushållen. De största Internetleverantörerna för närvarande är Telia, Tele2, Telenordia och Spray/BIP. Tillsammans innehade dessa 77 procent av den svenska Internetabonnemangsmarknaden vid slutet av 2000. PTS undersökning visar att de större operatörerna tappar marknadsandelar. Enligt PTS finns det sannolikt utrymme för fler typer av aktörer på marknaden, både helhetsleverantörer som specialiserade aktörer.

De flesta kunder som ansluter sig till Internet har hittills gjort det via någon form av uppringd anslutning, även om olika former av höghastighetsabonnemang nu börjat tillta.

Marknaden för uppringd Internetanslutning (modem upp till 56 kbit/s) uppgick vid halvårsskiftet 2000 till 2,1 miljoner abonnemang, vilket motsvarar ca 90 procent av det totala antalet Internetkunder. Internetoperatörerna är för förmedlingen av denna trafik i stor utsträckning beroende av Telias accessnät. Telias prissättning blir därmed styrande för viken debiteringsmodell dessa operatörer kan tillämpa mot slutkunderna.

Efter att antalet Internetabonnemang i Sverige ökat snabbt under de senaste åren, kan nu en viss avmattning anas. Under 1999 ökade antalet abonnemang med ca 30 procent till 2 020 000 st. Under 2000 ökade antalet abonnemang med 25 procent. Vid årets slut fanns det totalt 2 530 000 Internetabonnemang. Antalet privata Internetkunder var vid slutet av 2000 ca 2 158 000 och antalet företagskunder ca 369 000. Enligt PTS undersökning beräknas närmare 83 procent av samtliga Internetkunder vid slutet av 2000 vara uppkopplade till Internet via uppringt modem och runt 7 procent via ISDN. Endast 2 procent var uppkopplade via GSM och 8 procent var anslutna till Internet via någon form av access med högre bandbredd såsom kabel-TV, ADSL eller annan fast access.

Internetmarknaden omsatte under år 2000 ca 3,4 miljarder kronor vilket är en ökning med ca 25 procent från föregående år. Den högsta årsomsättningen har Telia med en årsomsättning om 1,4 miljarder kronor och en marknadsandel på ca 42 procent.

Vid årsskiftet uppskattar PTS att det fanns cirka 100 000 bredbandsuppkopplade hushåll, vari inkluderas alla former av accesstekniker med en kapacitet högre än ISDN. Den i princip enda bredbandstjänst som funnits att tillgå för hushåll

under 2000 har dock varit en bastjänst innefattande höghastighets-Internet.

Karakteristiskt för marknaden har varit att tillgången varierat över landet. Tillgången styrs i hög grad av platsens befolkningstäthet. Telia erbjöd i slutet av 2000 ADSL på 25 större orter. I en del större städer finns en relativt väl utbyggd IT-infrastruktur i form av s.k. statsnät. Ibland finns även en kabel-TV-infrastruktur som kan användas för höghastighets-Internet.

Sedan årsskiftet har Telia en skyldighet att erbjuda andra operatörer tillgång till sitt accessnät. Det gör att flera operatörer kan erbjuda bl.a. ADSL-tjänster. Telia har sedan våren 2000 erbjudit en sådan accesstjänst. Det har emellertid visat sig att ett antal operatörer funnit att priset för tjänsten är för högt och att det därför inte finns något reellt utrymme för konkurrens.

Den 2 januari 2001 trädde EG-förordningen om tillträde till accessnätet i kraft. Förordningen syftar till att öka konkurrensen när det gäller produkter och tjänster inom accessnätet såsom abonnemang, ISDN, lokaltelefoni och bredbands-access till Internet genom s.k. xDSL-teknik. Förordningen innebär att Telia påförs en skyldighet att under vissa villkor hyra ut sitt accessnät intill dess att marknaden för accessnät bedöms vara tillräckligt konkurrensutsatt. Vidare ska Telia tillgodose varje rimlig begäran om tillträde till accessnätet, tillämpa likvärdiga villkor mot den egna organisationen som mot externa operatörer samt tillhandahålla tillträde till kostnadsbaserade prissättning.

Internationella jämförelser

Analysföretaget IDC rankar Sverige som IT-land nummer ett i världen, tätt följt av USA och övriga nordiska länder (Island ingick inte i undersökningen). IDC:s analys, som jämför ett 50-tal länder med avseende på hur långt de kommit i utnyttjandet av informationstekniken, visar att Sverige har ett gott utgångsläge i "den nya ekonomin". Svenska företag har under lång tid legat i frontlinjen när det gäller utnyttjande av informationstekniken och är ledande på vissa teknikområden. Sverige har också en relativt bra IT-infrastruktur. Men Sveriges kanske största styrka ligger i det goda användarkunnandet både i företagen och bland hushållen.

Informationsteknikens spridning kan mätas med hushållens och företagets konsumtion av IT-produkter och IT-tjänster. I publikationen European Information Technology Observatory

(EITO) presenteras årligen statistik över IT-utgifter i Västeuropa, USA och Japan. Enligt denna statistik är det bara USA som har en högre IT-konsumtion som andel av BNP än Sverige. Gapet mellan Sverige och USA har dock krympt under de senaste åren.

Enligt Eurobarometern var 61 procent av Sveriges befolkning Internetanvändare i oktober 2000. Detta placerar Sverige på första plats bland EU-länderna före Danmark, där 53 procent av befolkningen uppgav att de använde Internet. Annan statistik på tillgång till och användning av Internet tyder på att Sverige och de övriga nordiska länderna ligger före USA.

Även när det gäller användning av dator på arbetsplatsen ligger Sverige i absoluta toppen bland EU-länderna. Enligt Eurobarometern använde tre av fyra av de sysselsatta i Sverige dator i arbetet.

År 2000 var cirka 70 procent av svenskarna användare av mobiltelefon. Enligt International Telecom Union var andelen mobiltelefonanvändare högre i endast fem länder, bl.a. i Taiwan och Finland.

Utbyggnaden av bredband går långsammare än vad man förväntade sig för ett par år sedan. Enligt en OECD-studie ligger Sverige på sjunde plats när det gäller spridning av "bredband" (kabelmodem, ADSL och fiberoptik/LAN), efter Korea, Kanada, USA, Österrike, Nederländerna och Belgien. Enligt studien fanns i Sverige 107 000 bredbandsabonnemang i slutet av december 2000. Detta motsvarar 1,2 abonnemang per 100 invånare. OECD:s siffror bör dock tolkas med försiktighet eftersom studien enbart inbegriper de stora kommersiella operatörernas abonnenter. Här ingår inte kommunernas och de kommunala bolagens abonnenter. Kommunala bolag som erbjuder access kan vara såväl kommunala bostadsbolag som energibolag och renodlade IT-infrastrukturbolag. PTS uppskattar att det i juli 2001 totalt fanns mellan 380 000 och 420 000 hushåll som är bredbandsabonnenter i Sverige. Detta ger en penetration bland hushållen på mellan 10 och 11 procent. Enligt PTS innebär detta mer än en fördubbling under loppet av ett halvår.

IT - Kompetens

Sveriges kompetens inom IT-området höjs kontinuerligt genom insatser på flera olika nivåer, t.ex. i grundskolan, på högskolan och i arbetslivet.

Det största initiativet för IT-användning i skolan är den nationella satsningen ITiS, IT i skolan. Under år 2000 har ca 3 500 arbetslag, tillsammans mer än 25 000 lärare, påbörjat och/eller genomfört kompetensutveckling som syftar till att ge kunskaper i hur IT kan användas som ett pedagogiskt verktyg. Närmare 900 seminarier, där ett antal arbetslag från olika skolor deltar, genomfördes under året. En särskild satsning för funktionshindrade har utformats och initierats under året. Satsningen består av tre delar; produktion av läromedel för döva och gravt hörselskadade, resurspersoner till stöd för arbetslag och särskild utbildning för specialpedagoger.

I en internationell jämförelse framstår svenska lärare som aktiva användare av datorer i undervisningen. Enligt en EU-undersökning, Eurobarometern, från juni 2001 använde 65 procent av svenska lärare Internet minst någon gång i veckan i icke datorrelaterad undervisning. Endast Finland, Danmark och Irland visade högre andelar, och EU-genomsnittet var 36 procent av lärarna.

Tillgång till personer med specialiserad IT-kompetens är av stor vikt för Sveriges utveckling som kunskapsnation. Utbud och efterfrågan på IT-specialister mäts ofta med arbetsmarknads- och utbildningsstatistik. Ett problem är dock att statistikens indelning inte alltid följt med i utvecklingen av yrken och utbildningar inom IT-området. Högskoleverket (HSV) har studerat arbetsgivares efterfrågan på IT-kompetens, och konstaterar att efterfrågan är störst på personer med både akademisk examen och arbetslivserfarenhet. SCB visar i arbetskraftsbarometern för år 2000 liknande resultat. Rapporten visar att arbetsgivarna upplever stor brist på yrkeserfarna civilingenjörer inom teknisk fysik och elektronik och på yrkeserfarna högskoleingenjörer inom datateknik. Även för programmerare och systemerare bedömer SCB att efterfrågan på personer med IT som huvudämne kommer vara större än tillgången. Arbetsmarknadsstyrelsen anser också att det råder brist på kvalificerad IT-kompetens och att bristen är särskilt stor vad gäller yrken som kräver längre högskoleutbildningar. Däremot har det utbildats relativt många personer inom kortare IT-utbildningar bl.a. inom det nationella IT-programmet SwIT och tillgången bedöms där som relativt god.

Universitet och högskolor har varit lyhörda för arbetsmarknadens behov. Antalet antagna

på IT-utbildningar har ökat kraftigt under senare år och många nya tvärvetenskapliga utbildningar har startats. Läsåret 1999/00 antogs 11 521 personer till programutbildningar inom IT, enligt Verket för Högskoleservice (VHS). Detta var en ökning med 62 procent från 1994/95. Under samma period ökade det totala antalet antagna med 49 procent.

HSV pekar också på viss skillnad mellan arbetsgivarnas önskemål på utbildning och på kunskap och kompetens. I första hand efterfrågar arbetsgivare traditionella utbildningar, medan kompetenskraven stämmer väl överens med innehållet i nya utbildningar. Slutsatsen är att arbetsgivarna är i behov av mer kunskap om de nya högskoleutbildningarna.

Folkbildningen och vuxenbildningen har bidragit till att höja IT-kompetensen hos allmänheten. Inom kvalificerad yrkesutbildning anordnas 69 utbildningar fr.o.m. år 2000 med sammanlagt 7 377 platser med IT-inriktning. Ett förändringsarbete berörande Statens skolor för vuxna har inletts. Det syftar till att utveckla ett nationellt centrum för flexibelt lärande och distansutbildning inom vuxenutbildningen och folkbildningen.

För kunna ta del av de möjligheter som IT ger behöver alla ha en bred IT-kompetens. Av stor betydelse för den grundläggande IT-kompetensen är tillgången till datorer och Internet. En stor del av Sveriges befolkning har dator i hemmet, vilket bl. a. den så kallade personaldatorreformen har bidragit till. Enligt Eurobarometern från juni 2001 hade Sverige högst datorpenetration i hemmet. Detta kan ses som en indikation på att den svenska befolkningens grundläggande IT-kompetens är hög internationellt sett. Tillgång till och användning av Internet är också omfattande i Sverige.

Även användningen av dator i arbetet är utbredd. I Sverige använde 74 procent av de sysselsatta datorer i arbetet enligt Eurobarometern från nov 2000. Detta placerar Sverige i täten, följt av Danmark och Holland. Inom EU var genomsnittet 45 procent. För de personer som saknar den baskompetens som arbetslivet förutsätter finns i Sverige bl. a. den kommunala gymnasiala vuxenutbildningen. Denna innehåller ett stort utbud av kurser med IT-inriktning på olika nivåer. Kunskapslyftet är en del av den kommunala vuxenutbildningen, och omfattade hösten 2000 drygt 120 000 heltidsplatser. Drygt 11 procent av deltagarna studerade ämnet datakunskap.

IT - Tillit

Det finns många olika sätt att undersöka tillit till IT. Ett är att titta på den elektroniska handelns utbredning som måttstock även på konsumenternas förtroende för Internet och den nya tekniken.

Fortfarande är utvecklingen av elektronisk handel förhållandevis långsam. Köpmönstren idag verkar motsvara dem hos traditionella postorderkunder, där det främst är personer i glesbygd som utnyttjar e-handel för att komma åt varor och tjänster på ett enklare sätt. I en Demoskopundersökning sade 62 procent av de tillfrågade att de ansåg att säkrare alternativ för betalning skulle göra att de handlade mer över Internet. Färre av de tillfrågade ansåg att lägre priser var det som skulle öka deras e-handlande. En under våren utförd Sifoundersökning visade att endast Internetanvändare i åldersgruppen 18–25 år känner sig relativt trygga från eventuella hot på Internet. I övriga åldersgrupper finns en betydande oro för virus, elektroniska spår, dataintrång, avlyssning m.m.

En europeisk jämförelse pekar på att användare i Sverige i vissa avseenden finner det svårare att lita på Internet än övriga européer. Trots att Internetpenetrationen är hög i Sverige och att andelen som handlar on-line ligger över medelvärdet i Europa, kan endast 18 procent av Internetkunderna i Sverige tänka sig att också betala direkt över Internet. Detta är den lägsta andelen i Europa. I Finland är motsvarande siffra 21 procent, i Tyskland 25 procent och i Norge 26 procent. Som skäl för tveksamheten att sköta betalningar över Internet nämns särskilt integritetsaspekter och oro för e-handelsföretag med finansiella problem och att dessa skall släppa vidare känslig information om kunderna.

Företagen möter också allvarliga hot mot IT-säkerheten. På senare tid har hotet från externa aktörer ökat, men de interna hoten är fortfarande de som överväger. Småföretagarna är en grupp som inte känner sig tillräckligt informerade om säkerhetsfrågor trots att dessa ofta kan vara centrala för verksamheten.

Bristen på kompetent personal är ett problem. Enligt Högskoleverkets rapport Högskoleutbildade inom IT är det enligt de tillfrågade arbetsgivarna inte brist på utbildad personal, utan snarare på personal som också har praktisk erfarenhet av informationssäkerhetsfrågor.

Myndigheter och andra offentliga organisationer beskriver hotbilden som mångfasetterad,

där allt från hot mot system och känslig information till "Internetberoende" nämns.

Ett ökat internationellt samarbete rörande informations säkerhet är nödvändigt, inte minst på grund av Internets gränsöverskridande natur. Aktuella områden är virus, informationsoperationer och IT-relaterad brottslighet. Här har Sverige varit aktivt under ordförandeskapet i EU vilket resulterat t.ex. i en rådsresolution om Informations- och nätsäkerhet och att arbetet på cyberbrottsområdet drivits vidare.

Användningen av IT

Resultatbedömningen av insatser vidtagna inom detta område görs inom ramen för resultatbedömningen av IT-tillgänglighet.

Grundläggande kassaservice

Enligt ett avtal om särskilda åtaganden mellan staten och Posten AB (publ) (Posten) åtog sig Posten att tillhandahålla daglig kassaservice, i normalfallet fem dagar i veckan, till alla fasta hushåll, företag och organisationer. Ett antal avlägset belägna hushåll har emellertid inte haft tillgång till daglig kassaservice. Vid årsskiftet 2000/01 uppgick antalet hushåll med tillgång till kassaservice två till fyra dagar i veckan till 1 153 stycken. Antalet är oförändrat i förhållande till föregående år.

Det totala antalet kassatransaktioner har minskat kraftigt under de senaste 10 - 15 åren och sjunker för närvarande med ca 14 procent årligen. Den dominerande orsaken till detta är att hushåll och företag väljer andra, billigare och bekvämare former för sina transaktioner.

Enligt statistik från Posten har antalet kassatransaktioner sjunkit från 190 miljoner år 1989 till under 90 miljoner år 1999, vilket innebär mer än en halvering de senaste tio åren. Antalet kassatransaktioner som utförs via lantbrevbärare har sjunkit med två tredjedelar under de senaste 15 åren. Antalet kassatransaktioner per avlämningsställe skiftar över landet. I gleset befolkade områden görs det fler transaktioner per avlämningsställe än i mer tätbefolkade regioner. Genomsnittet för hela landet ligger för närvarande runt en transaktion i månaden per avlämningsställe.

För att möta den vikande efterfrågan på kassatjänster har Posten under åren omstrukturerat sitt servicenät. Det totala antalet serviceställen har minskat under året från 1 775 stycken år 1999 till 1 741 år 2000. Vid årsskiftet 2000/01

utgjordes 851 av Postens serviceställen av egna postkontor, 523 av entreprenadlösningar, 256 av försändelsekontor, där kassaservice inte erbjuds, och resterande 111 av lantbrevbärräställen. Utöver detta finns det ca 2 700 lantbrevbärare genom vilka grundläggande kassaservice erbjuds. De förändringar av nätet som skett under år 2000 har inte påverkat rikstäckningen av kassaservice. De alternativa serviceställen som invånarna hänvisats till bedöms av Post- och telestyrelsen (PTS) finnas inom ett sådant avstånd att kassaservicen betraktas som tillgänglig. På landsbygden ersätts indragna serviceställen med lantbrevbäring, vilket får bedömas som en förbättring av servicen.

För att närmare undersöka allmänhetens vanor 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 januari 2001 och omfattade ett riksrepresentativt urval av 1 100 svenskar i åldern 16 år och uppåt.

Undersökningen visar att drygt hälften (55 procent) av de tillfrågade går till Posten åtminstone en gång om året för att utträta ett kassaärende medan 43 procent aldrig går till Posten av denna anledning. Av dem som över huvud taget går till ett postkontor för att betala räkningar eller ta ut pengar är det något färre än hälften (47 procent) som gör det minst en gång i månaden eller oftare. Även om denna fråga, som ställts i år, inte är direkt jämförbar med tidigare års kan ändå konstateras en klar ökning av antalet tillfrågade som aldrig går till Posten för att utträta kassaärenden.

När det gäller frågan om på vilket sätt räkningar vanligen betalas har antalet som gör detta över post- eller bankgiro gradvis minskat från 85 procent år 1997 till 68 procent år 2001. Antalet som betalar över disk på postkontor eller i Post i butik har också minskat från 9 procent år 1997 till 3 procent år 2001. Värt att notera är att medan giro- och över diskbetalningarna minskat med tillsammans 23 procent mellan åren 1997 och 2001 har de som betalade sina räkningar via Internet ökat från 2 procent år 1998 till 23 procent år 2001. Det är främst personer i åldersgruppen 30-44 år som använder datorer för att betala sina räkningar. Bland de som betalar sina räkningar över disk finns en större andel bland de yngsta, 16-29 år.

Det absolut vanligaste sättet att ta ut kontanter är via bankautomat. Drygt åtta av tio av de tillfrågade gör detta. Uttag över disk mellan åren 1997 och 2000 har minskat från 14 procent till 6 procent för postkontor och Post i butik. Uttag från ICA-konto har ökat från 2 procent mellan åren 1997 och 2000 till 4 procent år 2001. Av de som tar ut kontanter från bankautomater återfinns större andelen bland dem mellan 16 och 44 år medan det bland överdiskkunder finns en större andel av dem som är 60 år eller äldre.

Undersökningen visar också att över 70 procent är nöjda med både öppetiderna och tillgängligheten, dvs. den tid det tar för att komma till något av Postens serviceställen. Över 80 procent är dessutom nöjda med kassapersonalens service.

PTS bedömning är att de förändringar som Posten successivt genomfört till följd av den påtagligt sjunkande efterfrågan på kassatjänster, mätt i såväl antalet transaktioner som antalet besök vid Postens serviceställen, inte har påverkat tillgängligheten över lag och att servicenivån på kassatjänsterna fortsatt uppfyller de uppställda kraven.

Ekonomiskt resultat

Utfallet år 2000 uppgick till knappt 540 miljoner kronor. Utfallet år 1999 uppgick till knappt 710 miljoner kronor. Den minskade resursåtgången beror i huvudsak på att Post- och telestyrelsen fr.o.m. budgetåret 2000 till största delen inte finansieras genom anslag utan genom avgifter.

Resursåtgången inom politikområdet budgetåret 2001 beräknas uppgå till drygt 700 miljoner kronor. Ökningen jämfört med 2000 beror huvudsakligen på att det statliga stödet utbyggnaden av IT-infrastruktur med hög överföringskapacitet trädde i kraft den 1 juli 2001.

12.6.2 Analys och slutsatser

Post

Regeringens bedömning är att de åtgärder som vidtagits på postområdet under året har bidragit till att upprätthålla en stabil marknad med en väl fungerande postdistribution som medfört att en god postservice har funnits tillgänglig för alla enligt de mål som uppställdes i postlagen.

Vidare anser regeringen att de åtgärder som vidtagits av Post- och telestyrelsen med syfte att skapa tillgänglighet till posttjänster för personer med funktionshinder har bidragit till att underlätta för dessa personer att utnyttja posttjänsterna och att kommunicera med omvärlden.

Elektronisk kommunikation

Tele

Regeringen bedömer att den utveckling som skett under föregående år, de lagändringar som genomförts och de åtgärder som PTS vidtagit medverkat till att uppfylla de telepolitiska målen. Många insatser syftar till att främja konkurrensen på de olika delmarknaderna vilket är ett viktigt medel för att uppnå målen.

På den svenska marknaden finns ett mycket stort antal operatörer som erbjuder tjänster. Telias marknadsandelar fortsätter att minska och konsumenterna utnyttjar de möjligheter som införts att välja andra operatörer.

Regeringen förväntar sig att konkurrensen på marknaden för abonnemang kommer öka då regeringen om tillträde till accessnät (LLUB) får genomslag. Vidare sker en utveckling av andra typer av accessnät, t.ex. radiobaserade sådana som också kommer att bidra till en ökad konkurrens.

Sverige har internationellt sett låga priser. Även på mobilmarknaden, som tidigare visat tecken på att konkurrensen inte fungerat tillfredsställande, förefaller konkurrensen skärpas. Priserna visar en tendens att sjunka och fler tjänstetillhandahållare får tillträde till de mobila näten för att tillhandahålla tjänster och kan på så sätt bidra till att konkurrensen främjas.

Regeringen menar att det är viktigt att borttagandet av pristaket inte leder till stora geografiska prisskillnader, och följer därför noga utvecklingen.

Regeringen kan generellt konstatera att trenden inom fast telefoni är ett minskat antal samtalstyper och prisklasser. Utöver att flertalet operatörer numera erbjuder ett pris för samtal inom Sverige är det också vanligt att utlandssamtalen grupperas i prisklasser, där exempelvis samtal till länder inom samma kontinent prissätts lika.

Det finns inga indikationer på geografiska skillnader när det gäller tillgång till tjänster m.m. I stället motverkar införandet av geografiskt oberoende taxor sådana skillnader.

Den servicekvalitet som tillhandahålls av Telia är varken bättre eller sämre i glesbygd än i tätort. Sammantaget bidrar detta till att uppfylla målet om att enskilda och myndigheter i landets olika delar ska få tillgång till effektiva telekommunikationer.

Regeringen bedömer att de åtgärder som vidtagits av PTS med syfte att skapa tillgänglighet för personer med funktionshinder till teletjänster i allt väsentligt medverkat till att underlätta för dessa personer att utnyttja olika teletjänster.

IT Tillgänglighet

I Sverige är användningen av IT hög. Mer än två tredjedelar av de som arbetar i Sverige i dag kan använda dator och Internet på arbetet. Nästan alla hushåll har tillgång till telefoni och över hälften av hushållen har mobiltelefon. Det skapar bra förutsättningar för att den elektroniska handeln ska kunna öka.

Utvecklingen mot en kraftigt ökad användning av IT kan sägas ha inletts med användningen av Internet som ökade från 3 procent av befolkningen till 46 procent år 2000. I och med detta uppstod också behov dels av åtgärder för att bredda gruppen av användare för att undvika att det uppstår en informationsklyfta i samhället, dels av teknikutveckling för att förbättra kvalitet och hastighet i kommunikationen och att denna teknikutveckling kommer till nytta i hela samhället.

Den, vid sidan om utbildningssektorns insatser, ekonomiskt mest omfattande insatsen inom IT-politiken är det stöd till IT-infrastruktur med hög överföringskapacitet som föreslogs i IT-propositionen. Den sista förordningen i detta stödprogram beslutades av regeringen den 31 maj 2001. Effekten av detta stödprogram, som riktades till kommunerna, är ännu för tidigt att utvärdera.

IT-Kompetens

Regeringens bedömning är att den pågående satsningen på IT i skolan (ITiS) bidrar till att utveckla undervisningen och nya roller för elever och lärare samt ökar tillgängligheten till IT.

För att IT skall kunna vara ett reellt stöd för den enskilda eleven i lärosituationen, krävs att all pedagogisk personal i skolan, inte minst skollära, är medvetna om den potential verktuget har och att arbetssätt och arbetsformer anpassas. På det området finns det fortfarande mycket att göra. Skolledarnas kunskaper i att använda IT

som ett kommunikations- och administrativt verktyg bör också stärkas. Regeringens bedömning är vidare att ITiS i hög grad har bidragit till det växande intresset i lärarutbildningarna för hur IT kan vara ett verktyg för lärande.

Regeringen bedömer att det råder brist på vissa typer av specialiserad IT-kompetens. Den största bristen rör personer med både en längre högskoleutbildning och arbetslivserfarenhet. Universitet och högskolor har svarat med att öka antalet utbildningsplatser kraftigt och skapa nya utbildningar. Dessa studenter kommer under de närmsta åren ut på arbetsmarknaden. För att möta bristen behövs kompetenshöjande insatser inom IT-området både på kort och lång sikt. Ansvaret för kompetensutvecklingen delas mellan såväl staten som arbetsgivare och individen.

IT- Tillit

Regeringens bedömning är att arbetet med att öka informationssäkerheten, både inom Sverige och internationellt, tagit fart. Det är dock tydligt att det fortfarande finns stora behov av åtgärder på detta område. De undersökningar som gjorts pekar på att förtroendet och tilliten till tekniken och till dem som ansvarar för systemen påverkar Internetanvändningen.

Huvudansvaret för informationssäkerheten bör fortsatt ligga hos respektive systemägare, men regeringen måste fortsatt arbeta för att skapa förutsättningar för en hög säkerhet.

Användningen av IT

Analysen av redovisade resultat inom detta område görs inom ramen för analysen av IT-tillgänglighet.

Sammanfattande bedömning

Tillgänglighet, tillit och kompetens ger tillsammans goda förutsättningar för en bred användning av IT-samhället. Inom alla dessa områden har insatser pågått under lång tid vilket skapat grunden till Sveriges ställning som ledande IT-nation.

Målet att Sverige som första land skall bli ett informationssamhälle för alla uttalades av riksdagen i juni 2000. Sverige är på god väg att uppnå detta mål när det gäller möjligheterna för var och en till ett relativt enkelt utnyttjande av Internet, som nås via telefonnätet. Mer kvalificerade användningar av informationssamhällets tjänster som kräver särskild utbildning och utrustning, är dock ännu inte möjliga för var och en. Vidare

sätter konstaterade brister i säkerhet och integritet, som sammanfattas under begreppet tillit, gränser för användningen.

Det är ännu för tidigt att säga något säkert om de åtgärder som vidtagits sedan dess verkligen har lett till att detta mål kommit närmare. De utvärderingar, den mer systematiska statistiksammanställning och den forskningsbevakning som nu inlett avses dock efter hand kunna ge underlag för en sådan bedömning.

Regeringen bedömer dock att de åtgärder som vidtas inom regeringens IT-politik och IT-infrastrukturutbyggnad kommer att medverka till att informationsteknikens möjligheter utnyttjas på ett aktivt sätt. Därigenom främjas tillväxt och sysselsättning vilket stärker Sveriges konkurrenskraft och bidrar allas lika möjligheter värnas. Därmed kan IT bli ett medel för ökad kunskap, demokrati och rättvisa.

Grundläggande kassaservice

Regeringen bedömer att Posten AB (publ) (Posten) har uppfyllt åtagandena enligt avtalet med staten. Därigenom har en god grundläggande kassaservice upprätthållits i hela landet. Ersättningen som har utgått till Posten under året har bidragit till att trygga tillgången till denna kassaservice.

Regeringens bedömning är att de åtgärder som Post- och telestyrelsen vidtagit i syfte att underlätta för personer med funktionshinder att utnyttja kassatjänster har bidragit till att upprätthålla tillgängligheten för dessa personer.

Måluppfyllelse mot målet för politikområdet

Regeringen bedömer mot bakgrund av de analyser som gjorts mot de specificerade målen inom områdena post, elektronisk kommunikation och kassaservice att regeringens insatser och den nu pågående utvecklingen bidrar till att skapa förutsättningar för att alla skall få tillgång till en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar infrastruktur och därtill hörande samhällstjänster. Därutöver bedömer regeringen att alla har tillgång till en grundläggande kassaservice.

12.7 Revisionens iakttagelser

Riksrevisionsverket har inte haft några invändningar i revisionsberättelsen för år 2000 avseende myndigheten inom verksamhetsområdet.

12.8 Förslag till lag om ändring i lagen (2000:1335) om kreditering på skattekonto av stöd till kommuner för anläggande lokala telenät

Regeringens förslag: Möjligheten att ge kommunerna stöd till lokala telenät genom att deras skattekonto krediteras förlängs med ett år så att perioden omfattar 1 juli 2000–31 december 2005.

Skälen för regeringens förslag: Bredbandsutredningen föreslog i delbetänkandet Kommunstöd till lokal IT-infrastruktur (SOU 2000:68) att kommuner skulle kunna ge stöd till anläggande av lokala telenät. Betänkandet remissbehandlades och efter förslag av regeringen i prop. 2000/2001:1 (utg. omr. 22) antog riksdagen lagen (2000:1335) om kreditering på skattekonto av stöd till kommuner för anläggande av lokala telenät. Enligt denna avser stödet åtgärder som har utförts under perioden 1 juli 2000–31 december 2004. De närmare villkoren för stödet framgår av förordningen (2000:1469) om stöd till kommuner för anläggande av lokala telenät.

Bredbandsutredningen lämnade i sitt slutbetänkande IT-infrastruktur för stad och land (SOU 2000:11) förslag till stöd till kommuner för anläggande av det ortssammanbindande nätet. Betänkandet remissbehandlades varefter regeringen inrättade stödet genom förordningen (2001:350) om stöd till kommuner för anläggande av ortssammanbindande telenät m.m. Även detta stöd avser åtgärder som utförts under tiden fram till den 31 december 2004 (utgångstidpunkten är dock i detta fall den 1 januari 2001).

När regeringen i IT-propositionen (prop. 1999/2000:86) redovisade ett nationellt IT-infrastrukturprogram avsågs stödet till kommuner för anläggande av telenät omfatta tiden fram till utgången av 2004. Sedan propositionen i mars 2000 förelagts riksdagen har förutsättningarna för en snabb bredbandsutbyggnad emellertid förändrats. Marknadsaktörernas intresse har sjunkit väsentligt under det senaste året. Redan under remissbehandlingen av Bredbandsutredningens slutbetänkande framfördes skäl för att förlänga stödperioden. Dessa var framförallt att kommunerna kommer att få svårt att utnyttja stödet bl.a. eftersom de formella förutsättning-

arna i sin helhet inte var klara förrän långt in under innevarande år. Vidare framfördes att marknadens förutsättningar har förändrats det senaste året vilket kan leda till förseningar på grund av att de kommersiella aktörernas intresse kan vara lägre än vad som tidigare förväntades. Leverantörer av bredbandsmaterial, t.ex. av fiberkabel, kan vidare ha svårt att uppfylla efterfrågan. I landets norra delar är grävsäsongen kort vilket försenar genomförandet. Vissa kommuner befinner sig ännu i ett mycket förberedande skede i sin planering och i dessa kan det bli mycket svårt att hinna planera och genomföra en utbyggnad av någon betydelse fram till och med 2004. En längre genomförandetid innebär också mindre påfrestning på kommunernas ekonomi. En kort genomförandetid kan, påpekades det, vara kostnadsdrivande genom att utbyggnaden sker samtidigt i hela landet.

Regeringen delar uppfattningen att tiden måste utsträckas ytterligare ett år för att möjliggöra för alla kommuner som så önskar att planera och genomföra planerna och därmed kunna utnyttja stödet. Därmed tillgodoses i allt väsentligt behovet av en snabb utbyggnad samtidigt som man kan undvika den kostnadsdrivande effekt och de svårigheter att leverera bredbandsmaterial som är risken av en alltför forcerad utbyggnad. Regeringen föreslår därför att lagen (2000:1335) om kreditering på skattekonto av stöd till kommuner för anläggande av lokala telenät ändras så att stödet avser perioden 1 juli 2000–31 december 2005.

Regeringen avser att också ändra tidsperioden i förordningen (2001:350) om stöd till kommuner för anläggande av ortssammanbindande telenät m.m.. De båda nätdelarnas utbyggnad samordnas eller sammanfaller normalt. Kommunernas planering av utbyggnaden underlättas därför om regelverket för de olika delarna av nätet överensstämmer så långt möjligt.

Förlängningen av tidsperioden för dessa stöd innebär inte någon förändring av den beräknade ekonomiska ramen.

12.9 Budgetförslag

12.9.1 37:1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter

Tabell 12.2 Anslagsutveckling

Tusental kronor

År	Slagslag	Belopp	Slagslag	Belopp
2000	Utfall	10 024	Anslags-sparande	36 267
2001	Anslag	11 649 ¹	Utgifts-prognos	28 300
2002	Förslag	22 664		
2003	Beräknat	12 014 ²		
2004	Beräknat	12 243 ³		

¹Varav 284 000 tkr på tilläggsbudget i samband med budgetpropositionen för 2002.

²Motsvarar 11 726 tkr i 2002 års prisnivå.

³Motsvarar 11 726 tkr i 2002 års prisnivå.

Post- och telestyrelsen (PTS) är till största delen avgiftsfinansierad, dvs. myndigheten förfogar fr.o.m. budgetåret 2000 själv över de avgifter som den tar ut av operatörer inom dess olika verksamhetsområden.

Den del av anslaget som disponeras av 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.

Post- och telestyrelsen får vidare disponera en del av anslaget för att täcka för befarade kundförluster, vilka härrör från den anslagsfinansierade verksamheten t.o.m. 1999, för att finansiera uppgiften att följa utvecklingen av kassaservicen och bevaka att denna motsvarar samhällets behov samt för att finansiera vissa projekt och uppdrag, vilka syftar till att förverkliga delar av den IT-politiska inriktningen avseende tillit och delar av IT-propositionens handlingsprogram som beskrivs i regeringens proposition (1999/2000:86) Ett informationssamhälle för alla.

Anslaget finansierar också administrativa kostnader för verksamhet som Riksskatteverket och Skattemyndigheterna bedriver med stöd av lagen (2000:1380) om skattereduktion för utgifter för vissa anslutningar för tele- och datakommunikation och ytterligare åtgärder i form av utredningar, kompetensstöd, uppföljning, projektbidrag och utbyggnad av viss IT-infrastruktur vilket bidrar till att förverkliga regeringens IT-politik.

Budget för avgiftsbelagd verksamhet

Tabell 12.3 Offentligrättslig verksamhet

Tusental kronor

	Offentlig-rättslig verksamhet	Intäkter till inkomsttitel (Som inte får disponeras)	Intäkter som får disponeras	Kostnader	Resultat (intäkt - kostnad)
Utfall 2000			167 655	156 568	11 087
Prognos 2001			183 700	191 100	-7 400
Budget 2002			196 200	202 300	-6 100

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. Denna bedömning är något osäker vad gäller den verksamhet som bedrivs med stöd av lagen (2000:832) om kvalificerade elektroniska signaturer. Denna verksamhet finansieras delvis med avgifter enligt förordningen (1999:832) om finansiering av Post- och telestyrelsens verksamhet. Inkomsterna disponeras av myndigheten. För den del verksamheten avseende elektroniska signaturer inte täcks av avgifter skall Post- och telestyrelsen utnyttja sin räntekontokredit. Regeringen avser att, avseende finansieringen av denna verksamhet, utvärdera resultatet av den rapport som Post- och telestyrelsen skall lämna till regeringen senast den 1 juni 2002.

Revisionens iakttagelser

Riksrevisionsverket har inte haft några invändningar i revisionsberättelsen för år 2000 avseende myndigheten inom verksamhetsområdet.

Regeringens övervägande

Regeringen bedömer att Post- och telestyrelsen på ett förtjänstfullt sätt bidragit till samtliga mål inom IT-, tele-, radio- och postområdet samt tillgången till en grundläggande kassaservice.

Myndighetens anslag skall även fortsättningsvis användas till de ändamål som angivits ovan. Anslaget förstärks engångsvis med 10 938 870 kr. Summan är lika stor som det balanserade kapitalet vid årsskiftet 1999/2000 som PTS återbetalat till inkomsttitel under budgetåret 2000. Dessa medel är avsedda att användas till åtgärder som projekt och stöd till IT-infrastruktur med

syfte att understödja utvecklingen inom delar av IT-området.

Tabell 12.4 Härledning av nivån 2002–2004

Tusentals kronor

	2002	2003	2004
Anslagsnivå 2001¹	11 649	11 649	11 649
Förändring till följd av:			
Beslut	10 938		
Pris- och löneomräkning	219	507	736
- Spå-justering ²	-142	-142	-142
Summa förändring	11 016	365	594
Förslag/beräknat anslag	22 664	12 014	12 243

¹ Inklusivt förslag till tilläggsbudget i samband med budgetpropositionen för 2002.

² Inklusivt slutjustering med anledning av de statliga avtalsförsäkringarna. En närmare beskrivning av detta finns i avsnitt 9.2.

12.9.2 37:2 Upphandling av samhällsättaganden

Tabell 12.5 Anslagsutveckling

Tusental kronor

2000	Utfall	147 246	Anslags-sparande	60 915
2001	Anslag	150 484 ¹	Utgifts-prognos	150 000
2002	Förslag	153 484		
2003	Beräknat	153 484		
2004	Beräknat	153 484		

¹ Inklusivt en minskning med -3 000 tkr på tilläggsbudget i samband med budgetpropositionen för 2002.

Anslaget disponeras av Post- och telestyrelsen och regeringen och används till att trygga funktionshinderade behov av effektiva telekommunikationer, posttjänster samt grundläggande kassaservice genom upphandling. Vidare får anslaget användas till olika satsningar för att tillgodose funktionshinderade tillgång till produkter och tjänster inom telekommunikationsområdet vilka kräver hög överföringskapacitet (bredband).

Handikappåtgärderna är relaterade till volym dvs. antalet funktionshinderade som är i behov av tjänsten. Detta innebär svårigheter att i förhand skatta utfallet.

Bemyndiganden om ekonomiska förpliktelser

Tabell 12.6 Bemyndiganden om ekonomiska förpliktelser

Tusental kronor

	2000 utfall	2001 prognos	2002 beräknat	2003 beräknat	2004 – beräknat
Utestående förpliktelser vid årets början	147 414	169 223	275 000		
Nya förpliktelser	168 623	244 000	37 500		
Infriade förpliktelser*	-146 814	-138 223	-112 500	-102 500	-97 500
Utestående förpliktelser vid årets slut	169 223	275 000	200 000		
Erhållen/föreslagen bemyndiganderam	250 000	290 000	200 000		

* Utgiftsutfall till följd av ingångna förpliktelser.

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 funktionshinderade personers behov av effektiva telekommunikationer, posttjänster samt tillgången till en grundläggande kassaservice.

Regeringen bedömer att nuvarande inriktning av upphandlingen, inom ramen för anslaget, täcker behovet för personer med funktionshinder. Regeringen gav den 19 oktober 2000 PTS i uppdrag att utreda och lämna förslag till utformning av försöksverksamhet avseende funktionshinder tillgång till produkter och tjänster inom telekommunikationsområdet vilka kräver hög överföringskapacitet. Uppdraget redovisades till regeringen den 5 juni 2001. Förslagen i utredningen bereds av Regeringskansliet. Efter genomförandet av detta projekt kan inriktningen på upphandlingen komma att förändras.

Anslaget minskas budgetåret 2001 engångsvis med 3 miljoner kronor. Dessa medel föreslås av regeringen i tilläggsbudget användas till en mycket angelägen höjning av anslaget 37:4 *Ersättning till SOS Alarm Sverige AB för alarmringstjänst enligt avtal* för att SOS Alarm Sverige AB skall kunna upprätthålla en säker alarmringstjänst i enlighet med avtalet.

Tabell 12.7 Härledning av nivån 2002–2004

Tusentals kronor

	2002	2003	2004
Anslagsnivå 2001¹	150 484	150 484	150 484
Förändring till följd av:			
Beslut			
Engångsvis sänkning TB ²	3 000	3 000	3 000
Summa förändring	0	0	0
Förslag/beräknat anslag	153 484	153 484	153 484

¹ Inklusivt förslag till tilläggsbudget i samband budgetpropositionen för 2002.

² På tilläggsbudget i samband med budgetpropositionen för 2002 föreslår regeringen en tillfällig sänkning av anslaget med 3 miljoner kronor.

12.9.3 37:3 Ersättning till Posten AB (publ) för grundläggande kassaservice

Tabell 12.8 Anslagsutveckling

Tusental kronor

År	Utfall	Anslags- sparande	Utgifts- prognos
2000	200 000		0
2001	Anslag	200 000	200 000
2002	Förslag	400 000	
2003	Beräknat	400 000	
2004	Beräknat	400 000	

För tillhandahållande av denna tjänst till den del alternativ saknas och det inte är kommersiellt motiverat att bedriva verksamhet erhåller Posten

AB (publ) en ersättning om 400 miljoner kronor.

Staten ansvarar för att det skall finnas en grundläggande kassaservice i hela landet som innebär att alla har möjlighet att verkställa och ta emot betalningar till enhetliga priser. Statens ansvar för den grundläggande kassaservicen framgår för närvarande av 1 a § postlagen (1993:1684).

Regeringens överväganden

Regeringens bedömning är att statens ansvar för en grundläggande kassaservice säkerställs genom den verksamhet som Posten AB (publ) (Posten) bedriver. Detta styrks också av att Post- och telestyrelsen, som har till uppdrag att följa utvecklingen av kassaservicen, gör bedömningen att en acceptabel servicenivå upprätthållits under år 2000.

T.o.m. den 31 mars 2001 säkerställdes det statliga ansvaret genom ett avtal med Posten.

Enligt avtalet åtog sig bolaget att erbjuda kassaservice i hela landet. Ersättning har utgått till Posten för att tillhandahålla kassaservice där alternativ saknas och det inte är kommersiellt motiverat att bedriva verksamheten. Ersättningen fastställdes i samband med att riksdagen beslutade om statsbudget för budgetperioden och är 200 miljoner kronor för 2001.

För närvarande har inget nytt avtal ingåtts med Posten. Posten har dock framhållit att bolaget avser att, i samma utsträckning som under avtalsperioden, fortsätta tillhandahålla denna tjänst under budgetåret 2001.

Enligt en promemoria om grundläggande kassaservice som varit på remiss till den 20 augusti 2001 föreslås att det statliga ansvaret framöver skall regleras i en ny särskild lag. Vidare föreslås att det i denna lag också anges att kassaservicen skall tillhandahållas genom Posten. Förslagen och remissyttrandena bereds för närvarande i regeringskansliet.

Den ersättning som hittills utgått till Posten har inte givit täckning för bolagets kostnader för kassaserviceverksamheten, enligt tidigare nämnda kriterier. För att Postens framtida kostnader för kassaservicen inte skall ha en negativ inverkan på, och på sikt äventyra, övriga delar av bolagets verksamhet föreslår regeringen att ersättningen till Posten höjs. Den årliga ersättningen

till Posten bör fr.o.m. budgetåret 2002 höjas med 200 miljoner kr till 400 miljoner kronor.

Tabell 12.9 Härledning av nivå 2002–2004

Tusental kronor

	2002	2003	2004
Anslagsnivå 2001	200 000	200 000	200 000
Förändring till följd av:			
Beslut	200 000	200 000	200 000
Överföring från andra anslag m.m.			
Summa förändring	20 0000	200 000	200 000
Förslag/beräknat anslag	400 000	400000	400 000

12.9.4 37:4 Ersättning till SOS Alarm Sverige AB för alarmeringstjänst enligt avtal

Tabell 12.10 Anslagsutveckling

Tusental kronor

År	Utfall	Anslags- sparande	Utgifts- prognos
2000	144 000		0
2001	Anslag 147 000 ¹		147 000
2002	Förslag 144 000		
2003	Beräknat 144 000		
2004	Beräknat 144 000		

¹ Varav 3 000 tkr på tilläggsbudget i samband budgetpropositionen för 2002.

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 Sverige Alarm 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 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.

För 2001 äskar SOS Alarm Sverige AB en höjd ersättning till 147 miljoner kronor och att ersättningen i fortsättningen pris- och löneomräknas. Ökningen hänförs till en kostnadsök-

ning för vidarekoppling av larmsamtalen från SOS-centralen till utföraren av begärd tjänst.

Regeringen föreslog i tilläggsbudget i den ekonomiska vårpropositionen för budgetåret 2000 en höjning av ersättningen till SOS Alarm Sverige AB med 4 miljoner kronor till 144 miljoner kronor.

För budgetåret 2001 har regeringen på tilläggsbudget föreslagit en förstärkning om 3 miljoner kronor vilket finansieras genom en motsvarande neddragning på anslaget 37:2 *Upphandling av samhällsättaganden*.

Regeringen föreslår för 2002 en ersättning om 144 miljoner kronor.

Tabell 12.11 Härledning av nivå 2002–2004

Tusental kronor

	2002	2003	2004
Anslagsnivå 2001¹	147 000	147 000	147 000
Förändring till följd av:			
Beslut			
Engångsvis höjning TB ²	-3 000	-3 000	-3 000
Summa förändring	-3 000	-3 000	-3 000
Förslag/beräknat anslag	144 000	144 000	144 000

¹ Inklusive förslag till tilläggsbudget i samband med budgetpropositionen för 2002.

² På tilläggsbudget i samband med budgetpropositionen för 2002 föreslår regeringen en tillfällig höjning av anslaget med 3 miljoner kronor.

Regeringens förslag: Regeringen föreslår att Riksdagen godkänner att regeringen från och med år 2002 tidsbegränsar statens garantiåtagande till SOS Alarm Sverige AB med upp till 10 års löptid och debiterar garantitagaren riskavspeglande avgift för garantin.

Skälen för regeringens förslag: Statens äldre garantiåtaganden till SOS Alarm behöver omvandlas för att kunna hanteras i enlighet med garantimodellen. Regeringen föreslår därför att riksdagen skall godkänna att regeringen omvandlar de ekonomiska förpliktelser staten har i form av kreditgaranti till SOS Alarm till en kreditgaranti med upp till 10 års löptid. SOS Alarm kommer att debiteras riskavspeglande avgift för garantin. Avgiften kommer att föras till Riksgäldskontorets garantireserv, och eventuella infrianden kommer att belasta reserven. (se vidare volym 1, kapitel 7, avsnitt 7.2).

12.9.5 37:5 Informationsteknik: Telekommunikation m.m.

Tabell 12.12 Anslagsutveckling

Tusental kronor

År	Slagslag	Belopp	Slagslag	Belopp
2000	Utfall	37 828	Anslags-sparande	43 893
2001	Anslag	50 000	Utgifts-prognos	53 000
2002	Förslag	25 000		
2003	Beräknat	25 000		
2004	Beräknat	25 000		

Anslaget används till att finansiera IT-kommissionens verksamhet, upphandling av Telegramtjänst, administrativa kostnader för verksamhet som Riksskatteverket och av Skattemyndigheterna bedriver med stöd av lagen (2000:1380) om skattereduktion för utgifter för vissa anslutningar för tele- och datakommunikation och ytterligare åtgärder i form av utredningar, kompetensstöd, uppföljning, projektbidrag och utbyggnad av viss IT-infrastruktur vilket bidrar till att förverkliga regeringens IT-politik. Anslaget höjdes fr.o.m. 1999 med 25 miljoner kronor under tre år.

Regeringens övervägande

Regeringen bedömer att de utredningar och projekt som genomförts under året bidragit till att förverkliga regeringens IT-politik.

Medelsförbrukningen understeg den tilldelade ramen. Anslagssparandet vid utgången av 2000 uppgick till drygt 43 mkr. En del av dessa medel kommer att förbrukas under 2001. Ytterligare en del kommer att förbrukas under 2002 till följd av fattade beslut inom ramen för regeringens IT-politik.

Tabell 12.13 Härledning av nivån 2002-2004

Tusental kronor

	2002	2003	2004
Anslagsnivå 2001	50 000	50 000	50 000
Förändring till följd av:			
Beslut	-25 000	- 25 000	-25 000
Överföring till andra anslag m.m.			
Summa förändring	-25 000	- 25 000	-25 000
Förslag/beräknat anslag	25 000	25 000	25 000

