

Kommunikationer

22



Förslag till statsbudget för 2005

Kommunikationer

Innehållsförteckning

1	Förslag till riksdagsbeslut	11
2	Kommunikationer	15
2.1	Omfattning.....	15
2.2	Utgiftsutveckling	15
2.3	Skatteavvikelser	16
3	Transportpolitik.....	19
3.1	Omfattning.....	19
3.2	Utgiftsutveckling	20
3.3	Skatteavvikelser	21
3.4	Politikens inriktning	21
3.5	Mål och resultat.....	22
3.6	Revisionens iakttagelser.....	24
4	Vägar	25
4.1	Omfattning.....	25
4.2	Utgiftsutveckling	25
4.3	Politikens inriktning	26
4.4	Insatser	26
4.4.1	Insatser inom verksamhetsområdet	26
4.4.2	Insatser utanför verksamhetsområdet	30
4.5	Resultatbedömning.....	30
4.5.1	Mål	30
4.5.2	Resultat	30
4.5.3	Analys och slutsatser	34
4.5.4	Revisionens iakttagelser.....	34
4.6	Budgetförslag	34
4.6.1	36:1 Vägverket: Administration.....	34
4.6.2	36:2 Väghållning och statsbidrag	35
5	Järnvägar.....	45
5.1	Omfattning.....	45
5.2	Utgiftsutveckling	46
5.3	Politikens inriktning	46
5.4	Insatser inom verksamhetsområdet	47
5.5	Resultatbedömning.....	50

5.5.1	Mål	50
5.5.2	Resultat.....	50
5.5.3	Revisionens iakttagelser	53
5.5.4	Analys och slutsatser	53
5.6	Budgetförslag	54
5.6.1	36:3 Banverket: Administration.....	54
5.6.2	36:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter.....	54
5.6.3	Bemyndigande om ekonomiska åtaganden	61
5.6.4	SVEDAB	61
5.7	Järnvägsstyrelsen	62
5.7.1	Omfattning	62
5.7.2	Mål	62
5.7.3	Budgetförslag	62
5.7.3.1	36:16 Järnvägsstyrelsen	62
5.8	Statens järnvägar	63
5.8.1	Omfattning	63
5.8.2	Resultatbedömning.....	63
5.8.3	Revisionens iakttagelser	64
5.8.4	Budgetförslag	64
5.9	Transeuropeiska Nätverk (TEN)	66
5.9.1	36:5 Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk.....	67
6	Sjöfart.....	69
6.1	Omfattning	69
6.2	Utgiftsutveckling.....	70
6.3	Politikens inriktning.....	70
6.4	Insatser	71
6.5	Resultatbedömning.....	72
6.6	Revisionens iakttagelser	80
6.7	Budgetförslag	81
6.7.1	Sjöfartsverkets ekonomiska mål	81
6.7.2	Finansiella befogenheter	81
6.7.3	Investeringsplan för Sjöfartsverket	81
6.7.4	36:6 Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m.	83
6.7.5	36:7 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.....	83
6.7.6	36:8 Sjöfartsregistret.....	83
6.7.7	36:9 Rederinämnden: Administration	84
6.7.8	Handelsflottans kultur- och fritidsråd	84
6.7.9	Kostnader med anledning av M/S Estonias förlisning	84
7	Luftfart	87
7.1	Omfattning	87
7.2	Utgiftsutveckling.....	87
7.3	Politikens inriktning.....	87
7.4	Insatser	88
7.5	Resultatbedömning.....	89
7.6	Revisionens iakttagelser	92
7.7	Budgetförslag	92
7.7.1	Luftfartsverkets ekonomiska mål	92
7.7.2	Luftfartsverkets finansiella befogenheter.....	92

7.7.3	Luftfartsverkets investeringsplan.....	93
7.7.4	36:10 Driftbidrag till icke statliga flygplatser.....	94
7.7.5	Luftfartsstyrelsen.....	94
8	Interregional kollektiv persontrafik.....	97
8.1	Omfattning.....	97
8.2	Utgiftsutveckling.....	97
8.3	Politikens inriktning.....	97
8.4	Resultatbedömning.....	98
8.5	Insatser.....	99
8.6	Revisionens iakttagelser.....	100
8.7	Budgetförslag.....	100
8.7.1	36:11 Rikstrafiken: Administration.....	100
8.7.2	36:12 Rikstrafiken: Trafikupphandling.....	101
9	Forskning och analys.....	103
9.1	Omfattning.....	103
9.2	Utgiftsutveckling.....	104
9.3	Politikens inriktning.....	104
9.4	Insatser.....	104
9.5	Resultatbedömning.....	105
9.6	Revisionens iakttagelser.....	106
9.7	Budgetförslag.....	107
9.7.1	36:13 Viss internationell verksamhet.....	107
9.7.2	36:14 Statens väg- och transportforskningsinstitut.....	107
9.7.3	36:15 Statens institut för kommunikationsanalys.....	108
9.7.4	Statens haverikommission.....	108
10	Politikområde IT, elektronisk kommunikation och post.....	109
10.1	Omfattning.....	109
10.2	Utgiftsutveckling.....	110
10.3	Skatteavvikelser.....	110
10.4	Mål.....	111
10.5	Politikens inriktning.....	111
10.6	Insatser.....	114
10.6.1	Insatser inom politikområdet.....	114
10.6.2	Insatser utanför politikområdet.....	118
10.7	Resultatbedömning.....	119
10.7.1	Resultat.....	119
10.7.2	Analys och slutsatser.....	128
10.8	Revisionens iakttagelser.....	131
10.9	Budgetförslag.....	131
10.9.1	37:1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter.....	131
10.9.2	37:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade.....	132
10.9.3	37:3 Ersättning till Posten AB (publ) för grundläggande kassaservice.....	133
10.9.4	37:4 Ersättning till SOS Alarm Sverige AB för alarmeringstjänst enligt avtal.....	133
10.9.5	37:5 Informationsteknik: Telekommunikation m.m.....	134

Tabellförteckning

Anslagsbelopp.....	13
2.1 Utgiftsutveckling inom utgiftsområdet.....	15
2.2 Härledning av ramnivån 2005-2007. Utgiftsområde 22 Kommunikationer.....	16
2.3 Ramnivå 2005 realekonomiskt fördelad. Utgiftsområde 22 Kommunikationer ...	16
2.4 Skatteavvikelser inom utgiftsområdet Kommunikationer, netto	17
3.1 Utgiftsutveckling inom politikområdet.....	20
3.2 Härledning av ramnivån 2005-2007. Politikområde 36 Transportpolitik	20
3.3 Skatteavvikelser inom politikområdet Transportpolitik, netto	21
3.4 Sammanfattande bedömning av måluppfyllelsen av transportpolitiken	23
4.1 Utgiftsutveckling inom verksamhetsområdet	26
4.2 Uppföljning av åtgärder i nationell väghållningsplan (exkl. storstadsöverenskommelsen)	27
4.3 Uppföljning av åtgärder i regionala planer (exkl. länsjärnvägar).....	27
4.4 Uppföljning av länsfördelning i regional plan (exkl. länsjärnvägar)	28
4.5 Uppföljning av kostnader samt redovisning av kalkylerad samhällsnytta för objekt större än 50 miljoner kronor som öppnats för trafik under 2003	29
4.6 Riktade trafiksäkerhetsåtgärder på det statliga vägnätet 2003.....	29
4.7 Bedömda trafiksäkerhetseffekter 2003	29
4.8 Uppfyllelse av verksamhetsmålen i Vägverkets regleringsbrev för 2003	31
4.9 Sammanställning av tillståndet i vägtransportssystemet 2003	32
4.10 Anslagsutveckling.....	34
4.11 Härledning av anslagsnivån 2005–2007, för 36:1 Vägverket: Administration.....	35
4.12 Anslagsutveckling.....	35
4.13 Anslaget 36:2 Väghållning och statsbidrag fördelat på anslagsposter och delposter	38
4.14 Härledning av anslagsnivån 2005–2007, för 36:2 Väghållning och statsbidrag ...	38
4.15 Beräknad nettoupplåning för vägar 2004-2012.....	39
4.16 Beräknad låneskuld för vägar 2003–2012	40
4.17 Anslagsbehov för räntor och återbetalning av lån för vägar 2003–2012	41
4.18 Intäkter som Vägverket disponerar.....	42
4.19 Intäkter som Vägverket inte disponerar	42
4.20 Investeringsplan.....	42
4.21 Beställningsbemyndiganden om ekonomiska åtaganden.....	43
5.1 Utgiftsutveckling inom verksamhetsområdet	46
5.2 Uppföljning av åtgärder i stomnätplanen 1998–2003.....	49
5.3 Uppföljning av investeringar per län enligt länsplaner	50
5.4 Uppfyllelse av målen i 2003 års regleringsbrev.....	50
5.5 Anslagsutveckling.....	54
5.6 Härledning av anslagsnivån 2005–2007, för 36:3 Banverket: Administration.....	54
5.7 Anslagsutveckling.....	54
5.8 Fördelning av anslaget på anslagsposter	56

5.9 Härledning av anslagsnivån 2005–2007, för 36:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter	56
5.10 Ändamål och belopp för lån upptagna i Riksgäldskontoret 2003.....	57
5.11 Beräknad nettoupplåning för Banverket och vissa järnvägsprojekt 2004–2012	58
5.12 Beräknad låneskuld för Banverket och vissa järnvägsprojekt 2003–2012	59
5.13 Anslagsbehov för räntor och återbetalning av lån för järnvägar m.m. 2003–2012	59
5.14 Uppdrags- och avgiftsintäkter m.m.....	60
5.15 Banverkets investeringsplan	61
5.16 Bemyndigande om ekonomiska åtaganden	61
5.17 Anslagsutveckling.....	62
5.18 Härledning av anslagsnivån 2005–2007, för 36:16 Järnvägsstyrelsen	63
5.19 Projekt som ingår i MIP 2001–2006.....	66
5.20 Projekt som kommer att ingå i MIP 2001–2006 efter revidering 2004	66
5.21 Utanför MIP-programmet ansökta TEN-stöd 2004.....	66
5.22 Anslagsutveckling.....	67
5.23 Härledning av anslagsnivån 2005–2007, för anslag 36:5 Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk.....	67
6.1 Utgiftsutveckling inom verksamhetsområdet	70
6.2 Antal allvarliga sjöolyckor (exkl. personolycksfall ombord) med svenska och utländska handels-, färje- och övriga passagerarfartyg samt fiskefartyg och fritidsbåtar i svenska farvatten.....	74
6.3 Antal allvarliga sjöolyckor (exkl. personolycksfall ombord) med svenska fartyg i samtliga farvatten	74
6.4 Sammanställning av resultat för 2003 års verksamhet inom verksamhetsområdet	80
6.5 Ekonomisk utveckling.....	81
6.6 Investeringsplan	82
6.7 Anslagsutveckling.....	83
6.8 Anslagsutveckling.....	83
6.9 Anslagsutveckling.....	83
6.10 Härledning av anslagsnivån 2005–2007, för anslag 36:8 Sjöfartsregistret	84
6.11 Anslagsutveckling.....	84
6.12 Härledning av anslagsnivån 2005–2007, för anslag 36:9 Rederinnämnden: Administration	84
7.1 Utgiftsutveckling inom verksamhetsområdet	87
7.2 Ekonomisk utveckling.....	93
7.3 Investeringsplan	93
7.4 Anslagsutveckling.....	94
8.1 Utgiftsutveckling inom verksamhetsområdet	97
8.2 Statens kostnader för den upphandlade trafiken 2003 ¹ (Miljoner kronor)	98
8.3 Antal utförda resor och kostnad per resa.....	98
8.4 Anslagsutveckling.....	100
8.5 Härledning av anslagsnivån 2005–2007, för anslag 36:11 Rikstrafiken: Administration	100
8.6 Anslagsutveckling.....	101
8.7 Bemyndigande om ekonomiska åtaganden	101
9.1 Utgiftsutveckling inom verksamhetsområdet	104
9.2 Anslagsutveckling.....	107
9.3 Anslagsutveckling.....	107

9.4 Härledning av anslagsnivån 2005–2007, för anslag 36:14 Statens väg- och transportforskningsinstitut	107
9.5 Anslagsutveckling.....	108
9.6 Härledning av anslagsnivån 2005–2007, för anslag 36:15 Statens institut för kommunikationsanalys	108
10.1 Utgiftsutveckling inom politikområdet.....	110
10.2 Skatteavvikelser inom politikområdet IT, elektronisk kommunikation och post, netto	110
10.3 Utbetalning och kreditering	119
10.4 Ansökt och beviljat stöd till nät	119
10.5 Konkurrensutsättning av utbyggnaden.....	120
10.6 Fördelning av anläggningsuppdrag.....	120
10.7 Finansiering av bredbandsprojekt per aktör	120
10.8 Intäkter från Internetanslutning från slutkund 1999-2003	122
10.9 Användare av Internetbanker	124
10.10 Anslagsutveckling.....	131
10.11 Offentligrättslig verksamhet	131
10.12 Härledning av anslagsnivån 2005–2007, för 37:1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter.....	132
10.13 Anslagsutveckling.....	132
10.14 Bemyndigande om ekonomiska åtaganden.....	132
10.15 Härledning av anslagsnivån 2005–2007, för 37:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade.....	133
10.16 Anslagsutveckling.....	133
10.17 Anslagsutveckling.....	133
10.18 Anslagsutveckling.....	134
10.19 Härledning av anslagsnivån 2005–2007, för 37:5 Informationsteknik: Telekommunikation m.m.	134

Diagramförteckning

10.1 Antalet kunder med Internetanslutning	123
10.2 Utveckling av marknadsandelar för xDSL-anslutningar	123
10.3 Intäkter för fast telefoni och mobila teletjänster från slutkund 1995-2003.....	124
10.4 Genomsnittlig månadskostnad för fasttelefonitjänster för privatkunder inom OECD	125

1 Förslag till riksdagsbeslut

Regeringen föreslår att riksdagen

1. godkänner att regeringen för 2005 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 6 000 000 000 kronor för Vägverket för investering i närtid, E 6 Svinesundsförbindelsen m.m. (avsnitt 4.6.2),
2. godkänner att regeringen för 2005 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 400 000 000 kronor till prioriterade vägprojekt enligt riksdagens beslut om tilläggsbudget i samband med 2004 års ekonomiska vårproposition (avsnitt 4.6.2),
3. bemyndigar regeringen att under 2005 för ramanslaget 36:2 *Väghållning och statsbidrag* ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför utgifter på högst 49 600 000 000 kronor efter 2005 (avsnitt 4.6.2),
4. godkänner att regeringen för 2005 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 12 500 000 000 kronor för Banverket för investeringar i eldriftsanläggningar m.m. (avsnitt 5.6.2),
5. godkänner att regeringen för 2005 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 1 500 000 000 kronor till prioriterade järnvägsprojekt enligt riksdagens beslut om tilläggsbudget i samband med 2004 års ekonomiska vårproposition (avsnitt 5.6.2),
6. godkänner att regeringen för 2005 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 9 500 000 000 kronor till Botniaban AB för fortsatt utbyggnad av Botniabanen (avsnitt 5.6.2),
7. bemyndigar regeringen att under 2005 för ramanslaget 36:4 *Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter* ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför utgifter på högst 22 000 000 000 kronor efter 2005 (avsnitt 5.6.3),
8. bemyndigar regeringen att under 2005 för Botniabanen ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför utgifter på högst 25 000 000 000 kronor efter 2005 (avsnitt 5.6.3),
9. godkänner de ekonomiska målen för Statens järnvägar och bemyndigar regeringen att för 2005 ge Statens järnvägar finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 5.8.4)
10. godkänner de ekonomiska målen för Sjöfartsverket och föreslagen prisrestriktion och bemyndigar regeringen att fastställa utdelning och skattemotsvarighet för Sjöfartsverket i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 6.7.1),
11. bemyndigar regeringen att för 2005 ge Sjöfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 6.7.2),
12. godkänner förslaget till investeringsplan för Sjöfartsverket för perioden 2005–2007 (avsnitt 6.7.3),

13. godkänner att högst 19 500 000 kronor av inflytande farledsavgifter för 2005 får lämnas i bidrag till Handelsflottans kultur- och fritidsråd (avsnitt 6.7.8),
14. godkänner de ekonomiska målen för Luftfartsverket och föreslagen prisrestriktion och bemyndigar regeringen att fastställa utdelning och skattemotsvarighet för Luftfartsverket i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 7.7.1),
15. bemyndigar regeringen att för 2005 ge Luftfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 7.7.2),
16. godkänner förslaget till investeringsplan för Luftfartsverket för perioden 2005–2007 (avsnitt 7.7.3),
17. godkänner att avgifter får tas ut för Luftfartsstyrelsens verksamhet och att intäkterna från dessa avgifter får disponeras för att täcka kostnaderna för verksamheten (avsnitt 7.7.5),
18. bemyndigar regeringen att under 2005 för ramanslaget 36:12 *Rikstrafiken: Trafikupp-handling* ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden innebär utgifter på högst 2 450 000 000 kronor för perioden 2006–2010 (avsnitt 8.7.2),
19. godkänner att målet för politikområde IT, elektronisk kommunikation och post är att alla skall ha tillgång till en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar infrastruktur och därtill hörande samhällstjänster (avsnitt 10.4),
20. bemyndigar regeringen att under 2005 för ramanslaget 37:2 *Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade* ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför utgifter på högst 210 000 000 kronor under 2006–2009 (avsnitt 10.9.2),
21. för budgetåret 2005 anvisar anslagen under utgiftsområde 22 *Kommunikationer* enligt följande uppställning:

Anslagsbelopp*Tusental kronor*

Anslag	Anslagstyp	
36:1 Vägverket: Administration	ramanslag	939 219
36:2 Vaghållning och statsbidrag	ramanslag	16 607 522
36:3 Banverket: Administration	ramanslag	771 897
36:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter	ramanslag	11 196 512
36:5 Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	ramanslag	250 000
36:6 Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m.	obetecknat anslag	71 000
36:7 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.	obetecknat anslag	62 660
36:8 Sjöfartsregistret	ramanslag	5 786
36:9 Rederinämnden: Administration	ramanslag	1 425
36:10 Driftbidrag till icke statliga flygplatser	obetecknat anslag	81 100
36:11 Rikstrafiken: Administration	ramanslag	19 702
36:12 Rikstrafiken: Trafikupphandling	ramanslag	823 000
36:13 Viss internationell verksamhet	ramanslag	2 500
36:14 Statens väg- och transportforskningsinstitut	ramanslag	34 600
36:15 Statens institut för kommunikationsanalys	ramanslag	53 173
36:16 Järnvägsstyrelsen	ramanslag	42 000
37:1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter	ramanslag	14 662
37:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade	ramanslag	122 484
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	23 250
Summa		31 666 492

2 Kommunikationer

2.1 Omfattning

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

2.2 Utgiftsutveckling

Tabell 2.1 Utgiftsutveckling inom utgiftsområdet

Miljoner kronor

	Utfall 2003	Budget 2004 ¹	Prognos 2004	Förslag 2005	Beräknat 2006	Beräknat 2007
Politikområde Transportpolitik	24 101	27 176	27 385	30 962	31 394	34 266
Politikområde IT, elektronisk kommunikation och post	750	1 359	1 521	704	713	736
Totalt för utgiftsområde 22 Kommunikationer	24 851	28 535	28 905	31 666	32 106	35 002

¹ Inklusive tilläggsbudget i samband med 2004 års ekonomiska vårproposition (bet. 2003/04:FiU21) och förslag på tilläggsbudget i samband med budgetpropositionen för 2005.

Utgifterna för 2003 för utgiftsområde 22 Kommunikationer uppgick till sammanlagt 24 851 miljoner kronor, vilket är en ökning med två procent jämfört med 2002. Ökningen förklaras främst av utgiftsökningar på anslagen 36:2 *Väghållning och statsbidrag* och 36:12 *Rikstrafiken: Trafikupphandling* inom politikområdet Transportpolitik. Politikområdet IT, elektronisk kommunikation och post ökade marginellt mellan åren.

För 2004 prognostiseras de totala utgifterna inom utgiftsområdet uppgå till 28 905 miljoner kronor, vilket innebär att utgifterna är högre än anvisade anslag för budgetåret. Jämfört med 2003 beräknas utgifterna öka bl.a. beroende på regeringens ambitionshöjning för transportpolitiken samt ökad utbetalningstakt för det statliga stödet till kommuner och länsstyrelser för anläggande av bl.a. ortssammanbindande telenät.

Överföringen av anslaget 37:6 *IT-infrastruktur: Regionala transportnät m.m.* till utgiftsområde 22 från utgiftsområde 19 Regional utveckling ger ytterligare en förklaring till de ökade utgifterna.

Regeringens förslag till anslag 2005 för utgiftsområdet innebär en höjning av anslagsnivån med 3 131 miljoner kronor, motsvarande 11 procent, jämfört med 2004. Anslagsökningen kan främst hänföras till regeringens förslag i proposition om utökade planeringsramar för väg- och järnvägsinvesteringar (prop. 2003/04:95) som innebär att drygt 381 miljarder kronor satsas på trafikinfrastrukturen under en tolvårsperiod. En utgångspunkt i arbetet med infrastrukturplanerna är att förhållandet mellan investeringar i vägar och järnvägar bör vara 1:2. Förslagen innebär framför allt en ökad satsning på järnvägstrafiken och regeringen föreslår där-

för bl.a. att Banverkets anslag höjs med 2 500 miljoner kronor för 2005.

För politikområdet IT, elektronisk kommunikation och post innebär regeringens budgetförslag en minskning av anslagsnivån för 2005. Skälen till minskningen är dels att anslaget för den tidsbegränsade satsningen på statligt stöd till kommuner och länsstyrelser för anläggande av ortssammanbindande telenät m.m. upphör på statsbudgeten, dels att anslaget 37:6 (2004) *Gemensam radiokommunikation för skydd och säkerhet* överförs till utgiftsområde 6 Försvar samt beredskap mot sårbarhet.

Tabell 2.2 redovisar förändringen av anslagsnivån jämfört med statsbudgeten för 2004 fördelat på olika komponenter.

Tabell 2.2 Härlledning av ramnivån 2005-2007. Utgiftsområde 22 Kommunikationer

Miljoner kronor

	2005	2006	2007
Anvisat 2004¹	28 535	28 535	28 535
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning	189	599	1 104
Beslut	3 195	3 173	5 379
Överföring till/från andra utgiftsområden	-253	-201	-16
Övrigt	0	0	0
Ny ramnivå	31 666	32 106	35 002

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2003 (bet. 2003/04:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

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

Under 2006 och 2007 beräknas anslagsnivån öka ytterligare för utgiftsområdet. Anslagsnivån höjs för politikområdet Transportpolitik med anledning av den tidigare nämnda satsningen på infrastrukturområdet. För politikområdet IT, elektronisk kommunikation och post beräknas anslagen öka marginellt.

Av tabell 2.3 framgår utgiftsområdets ram för 2005 realekonomiskt fördelad på transfereringar, verksamhetsutgifter samt investeringar.

Tabell 2.3 Ramnivå 2005 realekonomiskt fördelad. Utgiftsområde 22 Kommunikationer

Miljoner kronor

	2005
Transfereringar ¹	3 426
Verksamhetsutgifter ²	17 742
Investeringar ³	10 498
Summa ramnivå	31 666

Den realekonomiska fördelningen baseras på utfallet 2003 samt kända förändringar av anslagens användning.

¹ Med transfereringar avses inkomstöverföringar dvs. utbetalningar av bidrag från staten till exempelvis hushåll, företag eller kommuner utan att staten erhåller någon direkt motprestation.

² Med verksamhetsutgifter avses resurser som de statliga myndigheterna använder i verksamheten, t.ex. utgifter för löner, hyror och inköp av varor och tjänster.

³ Med investeringar avses utgifter för anskaffning av varaktiga tillgångar såsom byggnader, maskiner, immateriella tillgångar och finansiella tillgångar.

2.3 Skatteavvikelser

Samhällets stöd till företag och hushåll inom utgiftsområde 22 Kommunikationer redovisas i huvudsak på statsbudgetens utgiftssida. Vid sidan av dessa stöd finns det även stöd på budgetens inkomstsida i form av avvikelser från en likformig beskattning (s.k. skatteavvikelser). Avvikelser från en likformig beskattning utgör en skatteförmån om t.ex. en viss grupp av skattskyldiga omfattas av en skattelättnad i förhållande till en likformig beskattning och som en skattesanktion om det rör sig om ett ”överuttag” av skatt. Många av skatteavvikelserna har införts, mer eller mindre uttalat, som medel inom specifika politikområden som t.ex. konjunktur-, bostads-, miljö- eller arbetsmarknadspolitik. Dessa avvikelser påverkar statsbudgetens saldo och kan därför jämföras med stöd på budgetens utgiftssida. En utförlig beskrivning av redovisningen av skatteavvikelser finns i bilaga 2 till 2004 års ekonomiska vårproposition.

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

Tabell 2.4 Skatteavvikelser inom utgiftsområdet Kommunikationer, netto

Miljoner kronor

	Prognos 2004	Prognos 2005
Politikområde Transportpolitik	12 520	13 131
Politikområde IT, elektronisk kommunikation och post	2 400	2 420
Totalt för utgiftsområde 22	14 920	15 551

3 Transportpolitik

3.1 Omfattning

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

Vägverket, Banverket, affärsverket Statens järnvägar, Sjöfartsverket, Handelsflottans kultur- och fritidsråd, Rederinämnden, Luftfartsverket, Rikstrafiken, Statens väg- och transportforskningsinstitut, Statens haverikommission, Statens institut för kommunikationsanalys, Järnvägsstyrelsen, 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.

3.2 Utgiftsutveckling

Tabell 3.1 Utgiftsutveckling inom politikområdet
Miljoner kronor

	Utfall 2003	Budget 2004 ¹	Prognos 2004	Förslag 2005	Beräknat 2006	Beräknat 2007
36:1 Vägverket: Administration	958,9	1 025,2	1 006,3	939,2	977,4	993,7
36:2 Väghållning och statsbidrag	14 232,7	15 564,3	15 563,4	16 607,5	16 866,9	17 196,0
36:3 Banverket: Administration	755,0	768,1	770,8	771,9	778,8	791,9
36:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter	6 857,0	8 469,1	8 588,0	11 196,5	11 351,6	13 862,7
36:5 Från EG-budgeten finansierade stöd till Trans-europeiska nätverk (TEN)	78,1	200,0	214,3	250,0	250,0	250,0
36:6 Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m.	71,0	71,0	71,0	71,0	71,0	71,0
36:7 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.	62,7	62,7	61,5	62,7	62,7	62,7
36:8 Sjöfartsregistret	4,4	5,0	4,9	5,8	5,9	6,1
36:9 Rederinämnden: Administration	1,1	2,1	2,4	1,4	1,5	1,5
36:10 Driftbidrag till icke statliga flygplatser ²	94,9	81,1	81,1	81,1	81,1	81,1
36:11 Rikstrafiken: Administration	12,0	19,4	18,7	19,7	19,9	20,2
36:12 Rikstrafiken: Trafikupphandling	847,2	798,0	873,0	823,0	793,0	793,0
36:13 Viss internationell verksamhet	5,3	2,5	4,9	2,5	2,5	2,5
36:14 Statens väg- och transportforskningsinstitut	32,7	34,3	33,6	34,6	35,0	35,7
36:15 Statens institut för kommunikationsanalys	49,0	52,7	51,8	53,2	53,9	54,9
36:16 Järnvägsstyrelsen	0	20,0	20,0	42,0	42,4	43,1
Ersättning till Statens Järnvägar i samband med utdelning från AB Swedcarrier m.m.	39,0	0	18,6	0	0	0
Totalt för politikområde Transportpolitik	24 100,9	27 175,6	27 384,5	30 962,1	31 393,6	34 266,1

¹ Inklusive tilläggsbudget i samband med 2004 års ekonomiska vårproposition (bet. 2003/04:FiU21) och förslag på tilläggsbudget i samband med budgetpropositionen för 2005.

² Anslaget byter namn fr.o.m. budgetår 2005.

År 2003 uppgick de totala utgifterna inom politikområdet till 24 101 miljoner kronor, vilket innebär en ökning med två procent jämfört med 2002, främst på grund av att utgifterna ökat på anslagen 36:2 *Väghållning och statsbidrag* och 36:12 *Rikstrafiken: Trafikupphandling*.

Prognosen för 2004 avseende de totala utgifterna uppgår till 27 384 miljoner kronor, vilket är ett något högre belopp än vad som anvisats för budgetåret. Totalt för politikområdet bedöms utgifterna för 2004 överstiga anvisade medel med mindre än en procent.

Regeringens förslag till anslag 2005 för politikområdet Transportpolitik uppgår till sammanlagt 30 962 miljoner kronor, vilket är högre än anvisade anslag 2004. I tabell 3.2 redovisas förändringen jämfört med statsbudgeten för 2004 uppdelat på olika komponenter.

Tabell 3.2 Härledning av ramnivån 2005-2007. Politikområde 36 Transportpolitik
Miljoner kronor

	2005	2006	2007
Anvisat 2004¹	27 176	27 176	27 176
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning	189	599	1 104
Beslut	3 580	3 601	5 968
Överföring till/från andra utgiftsområden	17	18	19
Ny ramnivå	30 962	31 394	34 266

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2003 (bet. 2003/04:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

Faktorer som påverkar anslagsnivån är bl.a. den pris- och löneomräkning som sker på årsbasis av anslagen för förvaltningsändamål.

Vidare bidrar den ambitionshöjning inom politikområdet som aviserades av regeringen i propositionen Infrastruktur för ett långsiktigt håll-

bart transportsystem (prop. 2001/02:20) till att anslagsnivån föreslås höjas. I regeringens proposition om utökade planeringsramar för väg- och järnvägsinvesteringar (prop. 2003/04:95) föreslås att drygt 381 miljarder kronor satsas på trafikinfrastrukturen under en tolvårsperiod. Propositionen innebär framför allt en ökad satsning på järnvägar och regeringen föreslår därför bl.a. att Banverkets anslag höjs med 2 500 miljoner kronor för 2005.

För 2006 och 2007 beräknas anslagen inom politikområdet öka till 31 394 miljoner kronor respektive 34 266 miljoner kronor, bl.a. med anledning av de utökade planeringsramarna inom verksamhetsområdena Vägar och Järnvägar.

3.3 Skatteavvikelser

Skatteavvikelserna inom utgiftsområde 22 Kommunikationer samt en definition av begreppet redovisas i avsnitt 2.3. Nedan följer en redovisning av de nettoberäknade skatteavvikelser som kan hänföras till politikområdet Transportpolitik.

Tabell 3.3 Skatteavvikelser inom politikområdet Transportpolitik, netto

Miljoner kronor

	Prognos 2004	Prognos 2005
Sjöfartsstöd	1 600	1 600
Personbefordran	3 532	3 798
Energiskatt på dieselbränsle i motordrivna fordon	6 382	6 690
Energiskattebefrielse för elförbrukning vid bandrift	883	916
Energiskattebefrielse för bränsleförbrukning vid bandrift	66	69
Koldioxidskattebefrielse för bandrift	56	59
Totalt för politikområde Transportpolitik	12 520	13 131

Sjöfartsstöd

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

Personbefordran

Skattesatsen är 6 procent.

Energiskatt på dieselbränsle i motordrivna fordon

Skattesatsen för dieselolja i miljöklass 1 jämförs med skattesatsen för bensin i miljöklass 1, vilken utgör normen på hela transportområdet. I praktiken utgörs nästan all bensin- och dieselolje användning av miljöklass 1. År 2004 är skattesatsen för bensin i den främsta miljöklassen 30 öre/kWh medan dieselolja i den främsta miljöklassen beskattas med 7 öre/kWh.

Energiskattebefrielse för elförbrukning vid bandrift

Befrielsen gäller elförbrukning för järnväg och tunnelbana. Skatteavvikelsen uppgår till 30 öre/kWh.

Energiskattebefrielse för bränsleförbrukning vid bandrift

Befrielsen gäller bränsleförbrukning i diesel-drivna järnvägsfordon. Skatteavvikelsen uppgår till 30 öre/kWh.

Koldioxidskattebefrielse för bandrift

Befrielsen gäller bränsleförbrukning i diesel-drivna järnvägsfordon.

3.4 Politikens inriktning

Ett väl fungerande transportsystem är avgörande för den ekonomiska och sociala utvecklingen, och en förutsättning för fortsatt välfärd och tillväxt i hela landet.

Transportsystemet skall erbjuda medborgarna och näringslivet i alla delar av landet en hög transportkvalitet, en positiv regional utveckling, ett tillgängligt transportsystem, en god miljö, en säker trafik och ett jämställt transportsystem som är samhällsekonomiskt effektivt. Transport-

systemet är en grundläggande del av landets bas-kapital, som måste utvecklas och förvaltas på ett framsynt sätt.

Ett gott utbud av väg- och järnvägstransporter, sjöfart och flyg skapar ökade valmöjligheter för människor att bo, arbeta, utbilda sig och skapa sig en aktiv fritid. Landets alla regioner skall ha möjlighet att utvecklas, men förutsättningarna och behoven varierar kraftigt. Flexibla och väl fungerande arbetsmarknader är en viktig förutsättning för ekonomisk tillväxt. Transportsystemet skall bidra till att öka rörligheten på arbetsmarknaden. Kollektivtrafiken skall utformas så att restiderna kan förkortas och arbetsmarknader utvidgas.

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

Regeringen har lagt fast en långsiktig infrastrukturplan för perioden 2004–2015. Planen innebär ökade resurser till bl.a. underhåll av befintligt väg- och järnvägsnät samt investeringar i ny infrastruktur för sammanlagt 381 miljarder kronor.

Den långsiktiga inriktningen mot nollvisionen i trafiksäkerhetsarbetet skall ligga fast. Regeringen har utöver sin satsning på att bygga en säker infrastruktur tagit initiativ till åtgärder som skall dämpa hastigheterna på vägarna, bekämpa alkoholen i trafiken och stimulera teknikutvecklingen inom området.

3.5 Mål och resultat

Mål

Målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet (prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266 och prop. 2001/02:20, bet. 2001/02:TU2, rskr. 2001/02:126).

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

- Ett tillgängligt transportsystem, där transportsystemet utformas så att medborgarnas och näringslivets grundläggande transportbehov kan tillgodoses.
- En hög transportkvalitet, där transportsystemets utformning och funktion medger en hög transportkvalitet för medborgarna och näringslivet.
- En säker trafik, där det långsiktiga målet för trafiksäkerheten skall vara att ingen dödas eller allvarligt skadas till följd av trafikolyckor inom transportsystemet. Transportsystemets utformning och funktion skall anpassas till de krav som följer av detta.
- En god miljö, där transportsystemets utformning och funktion anpassas till krav på god och hälsosam livsmiljö för alla, där natur- och kulturmiljö skyddas mot skador och en god hushållning med mark, vatten, energi och andra naturresurser främjas.
- En positiv regional utveckling, där transportsystemet främjar en positiv regional utveckling genom att dels utjämna skillnader i möjligheterna för olika delar av landet att utvecklas, dels motverka nackdelar av långa transportavstånd.
- Ett jämställt transportsystem, där transportsystemet är utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov. Kvinnor och män skall ges samma möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning och deras värderingar skall tillmätas samma vikt.

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. En mer detaljerad och analyserande beskrivning av måluppfyllelsen återfinns i kapitlet om de verksamhetsområden som finns inom politikområdet.

Tabell 3.4 Sammanfattande bedömning av måluppfyllelsen av transportpolitiken

Delmål	Utveckling mot långsiktigt delmål under 2003 (Bedömning 2002)	Finns etappmål?	Uppfylls etappmål med dagens beslut?	Kommentar till utveckling i förhållande till delmålet under 2003
Tillgänglighet	Ja (Ja)	Ja, tillsammans med regional utveckling - för funktionshinderades tillgänglighet	Ja, delvis Nej	Förbättrad tillgänglighet för väg och järnväg samt för funktionshinderade. Försämring för flyg.
Transportkvalitet	Ja (Ja)	Ja	Ja	Transportkvaliteten är god. Utvecklingen är positiv men trafikstörningar och trafikutbudsminskningar påverkar negativt i vissa avseenden.
Trafiksäkerhet	Nej (Nej)	Ja	Nej	Oförändrat antal dödade och svårt skadade i vägtrafiken.
Miljö				
Klimatpåverkan (CO ₂)	Nej (Nej)	Ja	Nej	Ökade utsläpp från vägtrafik. Minskade utsläpp från flyg.
Luftföroreningar (S, NO _x , VOC)	Ja (Ja?)	Ja	Ja, sannolikt	Brister i sjöfartens utsläppstatistik.
Buller	Ja (Nej)	Ja	Nej	För långsam förbättring i befintlig bebyggelse jämfört med riktvärden.
Kretsloppsanpassning	Osäkert (Osäkert)	Nej	-	Långsam förbättring.
Påverkan på natur- och kulturmiljö	Osäkert (Osäkert)	Nej	-	Svårbedömt.
Regional utveckling	Osäkert (Osäkert)	Ja, tillsammans med tillgänglighet	Ja	Stor andel av investeringsmedlen avsätts för transportförsörjning av hela landet.
Jämställdhet	Ja? (Osäkert)	Nej	-	Kvinnor fortsatt dåligt företrädda i beslutsfattande organ. Stor brist på data men kartläggning pågår.

Ett tillgängligt transportsystem

Det är svårt att följa utvecklingen av tillgängligheten i transportsystemet eftersom förbättrad tillgänglighet ofta tas ut i utvidgad arbetsmarknad eller annan ökad valfrihet i resandet vilket leder till att resandet ökar.

Tillgängligheten i vägtransportsystemet har förbättrats under de senaste åren. Restiderna på de nationella vägarna har blivit kortare, kollektivtrafikutbudet har ökat och cykelvägarna har blivit fler. Trängseln i och kring de större städerna har dock inte minskat. Även järnvägs-transportsystemet har fått förbättrad tillgänglighet genom att det går fler tåg på spåren. För inrikesflyget har dock tillgängligheten försämrats.

När det gäller tillgängligheten för funktionshinderade har trafikverket genomfört en gemensam undersökning i syfte att redovisa andelen

funktionshinderade som kan använda respektive trafikslag. Resultatet visar att många uppger att de kan resa, men för en relativt stor andel är det besvärligt att resa och många funktionshinderade reser inte alls idag. Sammantaget bedöms dock tillgängligheten för funktionshinderade ha förbättrats.

En hög transportkvalitet

Det svenska transportsystemet håller genomgående en hög kvalitet som i termer av förutsägbarhet, säkerhet, flexibilitet, bekvämlighet, framkomlighet och informationstillgång står sig väl vid en internationell jämförelse. Sett över en längre tidsperiod råder det knappast några tvivel om att transportkvaliteten har ökat avsevärt på alla dessa områden. Även på kort sikt har ut-

vecklingen varit övervägande positiv, dock kan bl.a. trafikstörningar och minskningar i trafikutbudet ha medfört sänkt transportkvalitet i vissa avseenden.

En säker trafik

Under 2003 var antalet dödade och svårt skadade i vägtrafiken oförändrat jämfört med 2002. Mot bakgrund av de senaste tio årens trafik- och trafikskadeutveckling och den kunskap som i dag finns om effektiva trafiksäkerhetsåtgärder bedömer regeringen att det krävs mycket stora ansträngningar av samtliga aktörer inom vägtrafikområdet för att etappmålet om högst 270 dödade 2007 skall uppnås. Regeringen konstaterar att etappmålet ligger fast och ser det som ett viktigt medel för att motivera och engagera aktörerna för att kunna nå det långsiktiga målet, att ingen skall dödas eller allvarligt skadas i vägtrafiken.

En god miljö

Koldioxidutsläppen har fortsatt att öka vilket innebär att förutsättningarna för att uppnå etappmålet har försämrats. Utsläppen av kväveoxider och kolväten från transportsektorn fortsätter att minska. Antalet bullerutsatta har minskat något genom de bullerskyddsåtgärder som vidtagits. Etappmålet bedöms dock bli svårt att nå på grund av den ökande trafiken och att många kommuner saknar nödvändiga åtgärdsprogram. Kretsloppsanpassningen är svårbedömd men anses uppvisa en positiv utveckling. När det gäller uppföljningen av målen för natur- och kulturmiljön bedriver trafikverken ett arbete för att utveckla mått och mål.

En positiv regional utveckling

En utbyggd infrastruktur som i sin tur leder till förbättrade transporter bidrar successivt till förbättrad tillgänglighet för kvinnor och män i hela landet. För enstaka större investeringar som minskar restiderna drastiskt kan även lokaliserings effekter bli betydande.

Drift och underhåll av väg- och järnvägsnäten, liksom åtgärder för bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion är viktiga åtgärder för samtliga regioner, men har särskilt stor betydelse för utvecklingen i gles bebyggda delar av landet. Vägarnas ytstandard i glesbygd har förbättrats kontinuerligt under en rad år och andelen avstängd väg minskade kraftigt under 2003.

Ett jämställt transportsystem

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

Regeringens krav på trafikverken när det gäller analyser och redovisningar kopplade till målet om ett jämställt transportsystem har ökat men fortfarande råder brist på data för att kunna följa utvecklingen mot målet. Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) och trafikverken har dock påbörjat arbetet med att ta fram ytterligare information om tillståndet.

3.6 Revisionens iakttagelser

Riksrevisionen har granskat berörda myndigheter inom politikområdet och lämnat revisionsberättelse med invändning för affärsverket Statens järnvägar och Rikstrafiken. En närmare redogörelse med anledning av revisionens invändningar lämnas i avsnitt 5.8.3 respektive avsnitt 8.6.

För övriga myndigheter inom politikområdet har Riksrevisionen inte haft några invändningar i revisionsberättelsen.

Effektivitetsrevisionen har lämnat en granskningsrapport som berör politikområdet; "Länsplanerna för regional infrastruktur – vad har styrts prioriteringarna?". Regeringens bedömning och åtgärder med anledning av rapporten har redovisats till riksdagen i propositionen (prop. 2003/04:95) Utökade planeringsramar för väg- och järnvägsinvesteringar 2004–2015.

4 Vägar

4.1 Omfattning

Verksamhetsområdet 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 väg-informatik, fordon, kollektivtrafik, handikappanpassning, yrkestrafik och tillämpad samhällsmotiverad forsknings-, utvecklings- och demonstrationsverksamhet inom vägtransportsystemet.

Den sammanlagda verksamhetsvolymen inklusive externa intäkter och lånefinansierad verksamhet uppgick 2003 till närmare 23 miljarder kronor för Vägverket.

Vägverket har under 2004 direkt och indirekt innehaft flera bolag som bedriver verksamhet som faller inom verkets uppgifter. Svensk-Danska Broförbindelsen AB (SVEDAB) ägs av staten och förvaltas till vardera 50 procent av Vägverket och Banverket. Bolagets uppgift är att förvalta de svenska intressena i det hälftenägda Øresundsbro Konsortiet, och att svara för drift- och underhållsförvaltningen av väg- och järnvägsanslutningarna på den svenska sidan av Øresundsförbindelsen. Ägare till Øresundsbro Konsortiet är den svenska och danska staten. SweRoad AB exporterar konsulttjänster inom områdena vägar och transporter, trafiksäkerhet och institutionsuppbyggnad. Verksamheten bedrivs i flera länder i Afrika, Mellanöstern, Södra

Asien samt Östeuropa. Konsulttjänsterna kundfinansieras eller finansieras genom internationellt bistånd.

4.2 Utgiftsutveckling

Vid utgången av 2003 var anslagsförbrukningen för hela verksamhetsområdet Väg 15 229 miljoner kronor. Det innebär att anslaget underskreds med ca 372 miljoner kronor.

Utgiftsprognosen för verksamhetsområde Väg 2004 är ca 16 623 miljoner kronor vilket är ca 41 miljoner kronor mindre än anslagen.

Regeringens förslag till anslag 2005 är högre än anvisade anslag 2004. Anslagen för verksamhetsområde Väg beräknas öka ytterligare 2006 jämfört med anvisade anslag för 2004 för att bättre möta kraven på en tillfredsställande väghållning enligt riksdagens beslut med anledning av propositionen Utökade planeringsramar för väg- och järnvägsinvesteringar (prop. 2003/04:95, bet. 2003/04:TU10, rskr. 2003/04:266). Riksdagen har även beslutat att vissa prioriterade vägprojekt skall lånefinansieras (prop. 2003/04:100, bet. 2003/04:FiU21, rskr. 2003/04:274).

Tabell 4.1 Utgiftsutveckling inom verksamhetsområdet

Miljoner kronor

	Utfall 2003	Budget 2004 ¹	Prognos 2004	Förslag 2005	Beräknat 2006	Beräknat 2007
36:1 Vägverket: Administration	958,9	1 025,2	1 006,3	939,2	977,4	993,7
36:2 Väghållning och statsbidrag	14 232,7	15 564,3	15 563,4	16 607,5	16 866,9	17 196,0
36:5 Från EG-budgeten finansierade stöd till Trans-europeiska nätverk ²	37,6	75,0	53,6	125,0	125,0	125,0
Totalt för verksamhetsområde vägar	15 229,2	16 664,5	16 623,3	17 671,7	17 969,3	18 314,7

¹ Inklusive tilläggsbudget i samband med 2004 års ekonomiska vårproposition (bet. 2003/04:FIU21) och förslag på tilläggsbudget i samband med budgetpropositionen för 2005.

² Avser den del av anslaget som finansierar vägar.

4.3 Politikens inriktning

Ett väl fungerande vägtransportssystem är en viktig förutsättning för att tillgodose kvinnors och mäns behov av att bo och bedriva näringsverksamhet i hela landet. Det är angeläget att utveckla ett framtida transportsystem som möter Sveriges växande behov av snabba, effektiva, säkra och miljövänliga transporter.

Under de senaste 10–15 åren har stora insatser gjorts för att utveckla och modernisera vägnätet i landet. Uppgiften att sköta det befintliga vägnätet har inte getts samma prioritet. Som en följd av detta har otillfredsställelsen med vägstandarden ökat samtidigt som det finns stora problem med vägvastängningar under tjällossningsperioden. Det är därför viktigt att skilja på åtgärder som i första hand bevarar och säkerställer befintliga vägar och åtgärder som utvecklar och moderniserar vägnätet. Samtidigt är det väsentligt att vägnätet utvecklas och moderniseras för att klara förändringar i efterfrågan på resor och transporter och för att klara miljö- och säkerhetskrav.

Regeringen har fastställt den nationella väghållningsplanen för perioden 2004–2015 och beslutat om definitiva ekonomiska ramar till länsplanerna för regional transportinfrastruktur. Besluten innebär att investeringar i nationella stamvägar för perioden 2004–2015 skall vara 42,1 miljarder kronor, vilket riksdagen godkänt (prop. 2003/04:95, bet. 2003/04:TU10, rskr. 2003/04:266).

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

4.4 Insatser

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

Vägverket har flera roller: väghållare, myndighet, sektorsansvarig och producent. Nedan redovisas de väsentliga insatser som präglar 2003 års verksamhet. Sådana insatser återfinns framför allt inom Vägverkets roller som väghållare och sektorsansvarig.

4.4.1 Insatser inom verksamhetsområdet

Investeringar och underhåll

Investeringarna i vägnätet 2003 var ca 9,7 miljarder kronor. Tolv objekt med en kostnad på över 50 miljoner kronor har öppnats för trafik under året. Riktade trafiksäkerhetsåtgärder har genomförts för 1 778 miljoner kronor. Drygt 40 procent av detta avser separering av körriktningar genom mitträcke, så kallad mötesfri landsväg. Denna vägtyp introducerades 1998 och sedan dess har något mer än 1 000 km väg byggts om på detta sätt.

Yttillståndet på de belagda högratifierade vägarna, i form av ojämnheter i längsled i vägen, har försämrats på vägar med mindre än 2 000 fordon per dygn i skogslänen, men förbättrats eller legat konstant på övriga delar av vägnätet.

På högratifierade vägar beror skador i tvärled (spårdjup) huvudsakligen på deformation orsakad av tung trafik och dubbdäcksslitage. I skogslänen har andelen vägar med mer än 2 000 fordon per dygn och med spårdjup över 15 mm minskat det senaste decenniet från över 10 procent och ligger nu på 5 procent. I övriga län har andelen legat ungefär på 5 procent under hela denna period. Antalet km väg under 2003 med

mer än 2 000 fordon per dygn och med ett spår-
djup över 15 mm var i skogslänen 206 (200) km
och i övriga län 631 (652) km. Inom parentes
visas 2002 års siffror.

Antalet km grusväg har minskat kontinuerligt
sedan 1996. Av de statliga vägarna i skogslänen
är 68,4 procent belagda, totalt 28 990 km. I öv-
riga landet är motsvarande andel 86,8 procent
och den belagda väglängden är 48 494 km.

Andelen av det statliga vägnätet med högsta
bärighetsklass (bärighetsklass 1, BK 1, vilket
tillåter tung trafik med axeltryck på 11 ton eller
boggietryck på 18 ton och bruttovikt på 60 ton)
har ökat kontinuerligt sedan 1996. Längden väg
som normalt inte är upplåten för BK 1 har under
2003 minskat med 651 km till 6 624 km.
Minskningen var procentuellt större i skogslänen
än i övriga landet.

Tjällossningsperioden 2003 var den lindrigaste
på många år. Antalet km väg som har varit

avstängd för tung trafik på grund av tjällossning
under 2003 är 10 535 km. Det understiger den
genomsnittsnivå på ca 15 000 km som gällt
under senare delen av 1990-talet. Under den
första hälften av 1990-talet låg nivån på ca 20 000
km väg avstängd för tjällossning årligen.

Uppföljning av investeringar

Årets verksamhet i nationell plan har inriktats
dels på att fullfölja de investeringar som pågick
vid årets ingång, dels att genomföra investeringar
inriktade på trafiksäkerhet. Totalt uppvisar Väg-
verket ett ackumulerat utfall som underskrider
väghållningsplanen (-1 593 miljoner kronor) för
perioden 1998–2003 (se tabell 4.2). Enligt den
nationella planen skulle 4,5 miljarder kronor
avsättas för fysiska trafiksäkerhetsåtgärder
perioden 1998–2003. Till och med 2003 har 4,3
miljarder kronor avsatts.

Tabell 4.2 Uppföljning av åtgärder i nationell väghållningsplan (exkl. storstadsöverenskommelsen)

	Flera syften	Åtgärds-kategorier i nationell plan			Övriga åtgärder	Summa
		Fysiska trafik- säkerhetsåtgärder	Riktade åtgärder	Väg- informatik		
Volym verksamhet 2003, mnkr	2 283	982	7	187	95	3 554
Volym verksamhet 1998–2003, mnkr	11 650	4 295	109	435	858	17 347
Volym verksamhet av total i % 1998–2003	67	25	1	3	5	100
Plan 1998–2003	13 040	4 500	300	560	540	18 940
Andel plan i % av total	69	24	2	3	3	100
Differens i mnkr verksamhet – plan 1998–2003	-1 390	-205	-191	-125	318	-1 593
Differens i % av verksamhet – plan 1998–2003	-11	-5	-64	-22	59	-8

I de regionala planerna är fördelningen av det
ackumulerade utfallet per åtgärds-kategori väl i
nivå med den planerade fördelningen (se tabell
4.3). Särskilt stora satsningar har genomförts på

bärighet och rekonstruktion vilket också har bi-
dragit till att det ackumulerade utfallet är högre
än den planerade ramen för bärighet och rekon-
struktion.

Tabell 4.3 Uppföljning av åtgärder i regionala planer (exkl. länsjärnvägar)

	Flera syften	Åtgärds-kategorier i regionala planer				Bidrag kommuner	Summa
		Bärighet rekonstruktion	Trafik- säkerhet	Miljö	Väg- informatik		
Volym verksamhet 2003, mnkr	1 178	1 114	370	136	4	412	3 214
Volym verksamhet 1998–2003, mnkr	4 878	5 670	1 546	620	30	2 459	15 203
Andel verksamhet av total i % 1998–2003	32	37	10	4	0,2	16	100
Plan 1998–2007	8 222	8 795	2 784	1 804	105	3 968	25 678
Andel i % av total	32	34	11	7	0,4	15	100

Enligt infrastrukturpropositionen (prop.
2001/02:20, bet. 2001/02:TU2, rskr.
2001/02:126) skulle lika stor andel av respektive

länsplan vara genomförd när en ny plan träder i
kraft 2004. Utfallet nedan visar att det finns vissa
skillnader i hur långt planerna genomförts. Det

låga utfallet i Västernorrlands län förklaras bl.a. av att planen har en tyngdpunkt i den senare delen av planperioden. Det högre utfallet i Blekinge respektive Värmlands län förklaras av

att stora investeringsobjekt har genomförts i dessa län.

Tabell 4.4 Uppföljning av länsfördelning i regional plan (exkl. länsjärnvägar)

Kostnader i miljoner kronor

	Utfall 2003	Utfall 1998–2003	Plan 1998–2007	Utfall 98-03 av plan 1998-2007 %
Stockholm	300	1 407	2 884	49
Uppsala	82	408	857	48
Södermanland	96	464	817	57
Östergötland	130	581	1 048	55
Jönköping	107	521	930	56
Kronoberg	80	328	649	51
Kalmar	19	300	527	57
Gotland	16	68	138	49
Blekinge	91	238	376	63
Skåne	243	1 171	1 979	59
Halland	83	320	549	58
Västra Götaland	356	1 792	3 434	52
Värmland	102	588	977	60
Örebro	98	392	786	50
Västmanland	96	385	741	52
Dalarna	152	839	1 776	47
Gävleborg	117	575	1 153	50
Västernorrland	174	746	1 723	43
Jämtland	97	537	997	54
Västerbotten	166	870	1 772	49
Norrbottnen	165	827	1 563	53
Summa	2 770	13 357	25 676	52

Under året har tolv projekt, överstigande 50 miljoner kronor vardera, öppnats för trafik. De representerar tillsammans en investeringsvolym på 1 920 miljoner kronor. Samtliga tolv projekt finns med i gällande långsiktiga planer. Jämfört med planerna är kostnadsökningen för projekten elva procent. För elva av projekten finns

samhällsekonomiska kalkyler och nio av dessa uppvisar en positiv samhällsekonomisk lönsamhet. Utfallet för respektive objekt redovisas i nedanstående tabell.

Under året har 108 projekt med investeringskostnad mellan 5 och 50 miljoner kronor färdigställt. De representerar en investeringsvolym på ca 1 850 miljoner kronor. Fördyringen jämfört med planerna är 21 procent.

Tabell 4.5 Uppföljning av kostnader samt redovisning av kalkylerad samhällsnytta för objekt större än 50 miljoner kronor som öppnats för trafik under 2003

Miljoner kronor

Väg	Vägartyp	Sträcka	Längd km	Kostnad slutlig	Budget	Plan	NNV ¹	Restid ²	Dödade ³ skadade
E6	Motorväg	Hogdal–Nordby	7,8	442	455	331	1,6	159	4,3
E22	Motorväg	Kristianstad–Fjälkinge	4	129	117	121	0,6	29	2,4
E20	Motorväg	Floda–Nääs	1,7	117	115	100	-0,5	0	0,3
E4	Fyrfältsväg	Tpl Västberga	1,5	161	143	154	—	—	3,2
E4	13 meters	Yttervik–Tjärn	15	180	177	164	0,3	39	5,5
E22	13 meters	Valdemarsvik–Söderköping	28	105	106	71	2,8	17	6,0
225	9 meters	Saltsjöbron Södertälje	2	278	254	277	1,6	166	4,4
45	9 meters	S länsgräns–Byråsen	25	210	215	243	-0,7	0,2	1,3
25	9 meters	Vrå–Boasjön	8,2	69	68	67	0,4	16	0,7
32	9 meters	Boxholm–Bleckenstad	9	107	100	101	0,8	26	2,4
32	9 meters	Skullaryd–Sunnerånga	4,8	53	56	44	0,4	18	0,8
64	9 meters	Sjötorp–Spåsjön	6,9	66	54	52	0,7	26	0,6

¹ Nettonvärdeskvot, mått på samhällsekonomisk lönsamhet.² Minskad restid i tusental timmar/år.³ Minskat antal dödade och skadade per år.

Trafiksäkerhet

Trafiksäkerhetsaspekter beaktas alltid i samband med åtgärder på det statliga vägnätet. De ingår därmed alltid som en del av beslutsunderlaget. Av investeringarna 2003 gjordes 18 procent, ca 1 778 miljoner kronor, primärt av trafiksäkerhetsskäl enligt tabell 4.6.

Tabell 4.6 Riktade trafiksäkerhetsåtgärder på det statliga vägnätet 2003

Miljoner kronor

Sidoområdesåtgärder	87
Vägutbyggnad	421
Korsningsåtgärder	294
Åtgärder för oskyddade	86
Separering av körriktningar	786
Övrigt	103
Summa	1 777

De bedömda sammanlagda trafiksäkerhetseffekterna av åtgärder under 2003 redovisas i tabell 4.7. Genom investeringar på det statliga vägnätet beräknas antalet dödade minskas med 20 personer och antalet svårt skadade minskas med 103 personer. De riktade trafiksäkerhetsåtgärderna utgör en delmängd av Vägverkets åtgärder och bedöms minska antalet dödade i vägtrafiken med tolv personer och antalet svårt skadade med 63 personer.

Tabell 4.7 Bedömda trafiksäkerhetseffekter 2003

	Dödade	Svårt skadade
Nybyggnation på statliga vägnätet	8	40
Riktade trafiksäkerhetsåtgärder	12	63
Totalt	20	103

Vägverket har under 2003 haft som mål att genomföra Vägverkets del av regeringens 11-punktsprogram för ökad trafiksäkerhet. För att genomföra kostnadseffektiva trafiksäkerhetsåtgärder på delar av det statliga vägnätet där flest svåra olyckor sker har Vägverket upprättat en lista över vägar med hög olycksbelastning. Denna lista anger knappt 400 mil väg. Av den särskilda riktade trafiksäkerhetsåtgärden på 426 miljoner kronor har knappt 90 procent använts för att åtgärda dessa vägar. En sådan åtgärd är att skapa mötesfri landsväg genom att sätta upp mitträcken. Mitträcken introducerades 1998 och har sedan dess byggts ut på något mer än 1 000 km väg varav drygt 200 km 2003. Resultatet av åtgärden är mycket positiv. Antalet allvarliga olyckor på dessa sträckor har varit betydligt färre än innan mitträcke sattes upp.

Vägtrafikinspektionen inrättades den 1 januari 2003 som en enhet inom Vägverket. Inspektionen är oberoende i förhållande till Vägverkets övriga organisation. Vägtrafikinspektionens

uppgifter är bl.a. att följa och analysera förhållanden som påverkar vägtransportsystemets utformning och funktion, verka för att olika aktörer tillämpar ett systematiskt arbetssätt för att förhindra vägtrafikolyckor, samverka med andra aktörer i syfte att öka trafiksäkerheten på väg samt initiera forskning och utveckling inom trafiksäkerhetsområdet.

Under 2002 tog regeringen ett initiativ till en nationell samling för trafiksäkerhet. Syftet var främst att få trafikanterna att ta sin del av ansvaret för trafiksäkerheten genom ändrat beteende. I den nationella samlingen, som samordnats av Vägverket, ingår representanter för myndigheter, organisationer och företag som berörs av vägtrafikfrågor. Inom ramen för den nationella samlingen ingår att lämna förslag på åtgärder och metoder för att sprida information om och få acceptans för olika trafiksäkerhetsåtgärder hos svenska folket. De områden som prioriteras är hastighet och skyddsutrustning, trafiknykterhet samt barn och ungdomar.

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

Försöken med automatisk trafiksäkerhetskontroll med kameror har fortsatt. Försöken är ett samarbete mellan Rikspolisstyrelsen och Vägverket med syfte att förmå trafikanterna att hålla föreskrivna hastighetsgränser. Vid 2003 års slut fanns det ca 320 kameraskåp som täcker ca 700 km väg.

4.4.2 Insatser utanför verksamhetsområdet

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

Under 2003 har polisen prioriterat sin trafikövervakning utifrån de avsikter som angetts i nationell samling för trafiksäkerhet. De

tre huvudmålen trafiknykterhet, hastighetsanpassning och bältesanvändning har kompletterats med ökad övervakning vid skolor i samband med terminsstart, kontroll av mopeder och utökad fordonskontroll av bussar.

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

Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF) har nollvisionen som utgångspunkt för sin verksamhet. Grundförutsättningen i nollvisionen är att ansvaret i vägtrafiken delas mellan trafikanterna och dem som utformar vägtransportsystemet. NTF har särskilt arbetat för sänkta hastigheter, ökad nykterhet/drogfrihet samt ökad användning av skyddssystem.

4.5 Resultatbedömning

4.5.1 Mål

I avsnitt 4.5.2 redogörs för de transportpolitiska delmålen. I regleringsbrevet till Vägverket bryts dessa ned till verksamhetsmål med resultatindikatorer för verksamhetsområdet Väg.

4.5.2 Resultat

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

Vägverket har inom vissa områden haft svårt att leva upp till såväl själva måluppfyllelsen som återrappporteringskraven. Inom delmålen tillgängligt transportsystem och jämställdhet har återrappporteringen varit bristfällig. Utvecklingen inom delmålet hög transportkvalitet är positiv. Nedan redovisas hur Vägverket uppfyllt de mål som satts upp för verksamhetsåret 2003.

Tabell 4.8 Uppfyllelse av verksamhetsmålen i Vägverkets regleringsbrev för 2003

	Uppfyllt	Delvis uppfyllt	Ej uppfyllt
Tillgängligt transportsystem			
Tillgängligheten för medborgare och näringsliv skall successivt förbättras mellan glesbygd och centralorter samt mellan regioner och omvärlden		X	
Tillgänglighet inom storstadsområden och mellan tätortsområden skall öka			X
Andelen funktionshindrade som kan utnyttja vägtransportsystemet, inklusive kollektivtrafik, skall öka fortlöpande. Senast 2010 bör kollektivtrafiken kunna användas av de flesta funktionshindrade		X	
Andelen barn som på egen hand kan utnyttja vägtransportsystemet skall öka fortlöpande	X		
Andelen gående och resande med cykel och buss sammantaget skall öka fortlöpande, särskilt i tätorter		X	
Hög transportkvalitet			
Vägverket skall genom sina samlade åtgärder under 2003 förbättra tillståndet på det statliga vägnätet, jämfört med 2002		X	
Restriktionerna på det statliga vägnätet skall minska	X		
Säker trafik			
Kostnadseffektiva trafiksäkerhetsåtgärder skall genomföras på det statliga vägnätet så att antalet dödade minskas. Åtgärder som särskilt syftar till att förbättra barns trafiksäkerhet skall prioriteras		X	
God miljö			
Vägverkets samlade åtgärder skall leda till en minskning av utsläppen av koldioxid från vägtransportsektorn, jämfört med om inga åtgärder vidtagits.	X		
Vägverket skall under 2003 åtgärda vägtrafikbullret för boende som utsätts för ljudnivåer överstigande 65 dBA utomhus. Antalet bullerstörda boende skall minska såväl längs det statliga vägnätet som utmed kommunernas vägnät där åtgärder skall utföras med hjälp av statliga bidrag		X	
Användningen av naturgrus i den statliga våghållningen skall minska fortlöpande anpassat till regionala förutsättningar	X		
Antalet vattentäkter som påverkas av vägsalt skall minska			X
Jämställt transportsystem			
Transportsystemet skall vara utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov. Kvinnor och män skall ha samma möjligheter att påverka vägtransportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning och deras värderingar skall tillmätas samma vikt		X	
Inom vägtransportsystemet skall makt och inflytande vara jämnt fördelat mellan kvinnor och män		X	
Övriga mål och återrapportering			
<i>Verksamhetsgren Myndighetsutövning</i>			
Vägverket skall successivt minska kötiderna för kunskapsprov och körprov så att kötiderna från och med den 1 juli 2003 är högst tre veckor vid första och andra provtillfället för respektive prov. I övriga fall skall kötiden endast i undantagsfall överstiga sex veckor			X
Å-priserna för serviceåtagandena skall trendmässigt minska		X	
<i>Verksamhetsgren Statlig våghållning</i>			
Produktiviteten för drift- och underhållsverksamheten skall öka		X	
<i>Verksamhetsgren Produktion</i>			
Vägverket skall bedriva en egenregiverksamhet med en lönsamhet som är jämförbar med branschen i övrigt		X	

Vägverket har som statens företrädare på central nivå ett samlat ansvar, s.k. sektorsansvar, för hela vägtransportsystemets utveckling. Vägverkets måluppfyllelse mot de transportpolitiska målen redovisas i tabell 4.9. Kolumnen ”Förändring

2003” visar måluppfyllelse jämfört med föregående år medan kolumnen ”Måluppfyllelse” visar hur troligt det är att de långsiktiga målen kommer att uppnås.

Tabell 4.9 Sammanställning av tillståndet i vägtransport-systemet 2003

	Förändring 2003	Målpuppfyllelse
TILLGÄNGLIGHET		
Yrkesverksamma med bil	Osäker eller försumbar förändring	Osäkert om målet kommer att nås
Yrkesverksamma med kollektivtrafik	Osäker eller försumbar förändring	Osäkert om målet kommer att nås
Barn	Säker förbättring	Målet kommer att nås
Funktionshindrade	Osäker eller försumbar förändring	Målet kommer att nås
TRANSPORTKVALITET		
Bärighet	Säker förbättring	Målet kommer att nås
Jämnhet i längsled	Osäker eller försumbar förändring	Målet kommer att nås
Serviceåtagande vinterväghållning	Osäker eller försumbar förändring	Målet kommer att nås
REGIONAL UTVECKLING		
	Säker förbättring	Osäkert om målet kommer att nås
JÄMSTÄLLT TRANSPORTSYSTEM		
	Osäker eller försumbar förändring	Osäkert om målet kommer att nås
TRAFIKSÄKERHET		
Antalet dödade	Osäker eller försumbar förändring	Målet kommer inte att nås
Antal svårt skadade	Osäker eller försumbar förändring	Målet kommer inte att nås
MILJÖ		
Koldioxidutsläpp (klimatpåverkande)	Säker försämring	Målet kommer inte att nås
Utsläpp av övriga luftföroreningar	Säker förbättring	Målet kommer att nås
Hälsoeffekter av luftföroreningar	Osäker eller försumbar förändring	Målet kommer inte att nås
Salthalt i grundvatten	Osäker eller försumbar förändring	Osäkert om målet kommer att nås
Buller vid bostäder	Säker förbättring	Målet kommer inte att nås
Natur- och kulturmiljö	Osäker eller försumbar förändring	Osäkert om målet kommer att nås
Vägarkitektur	Säker förbättring	Målet kommer att nås

Ett tillgängligt transportsystem

Målet är ett tillgängligt transportsystem, där vägtransportssystemet utformas så att medborgarna och näringslivets grundläggande transportbehov kan tillgodoses. Regeringen bedömer sammanfattningsvis att de insatser som gjorts har lett i riktning mot målet, förutom när det gäller tillgängligheten inom storstadsområden, där målet ej uppfyllts.

En hög transportkvalitet

Målet är att vägtransportssystemets utformning och funktion medger en hög transportkvalitet för medborgarna och näringslivet. Regeringen bedömer att insatserna motsvarar de krav som ställs för att uppnå målet.

För 2003 är andelen belagd väg i skogslänen 68,4 procent (68,2) medan motsvarande andel i övriga landet är 86,8 procent (87,0).

Vägnätets ytstandard har förändrats marginellt under året.

Som mått på vägars bärighet används dels andel väg med högsta tillåten bärighet (BK1: bruttovikt upp till 60 ton), dels bärighetsnedläggning, såväl tid som längd. Längden väg som normalt inte upplåts för BK1 har minskat med 651 kilometer under året. Minskningen var procentuellt större i skogslänen än i övriga landet. Tjällossningsperioden 2003 var den lindrigaste på många år. Längden avstängd väg sjönk till 10 535 kilometer, vilket är 28 procent mindre än genomsnittet de fem föregående åren.

En positiv regional utveckling

Målet är en positiv regional utveckling, där vägtransportssystemet 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. Det långsiktiga målet innebär en utjämning av regionala skillnader. Regeringen bedömer att målet delvis har uppfyllts. Tillgänglighet med bil till arbete och regionala funktioner har under 2003 förbättrats något i mellersta och södra Sverige. Någon generell utjämning av regionala skillnader har inte uppnåtts.

Ett jämställt transportsystem

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

Vägverket har i enlighet med åiterrapporteringskraven i regleringsbrevet för 2003 analyserat skillnaden i kvinnors och mäns resmönster samt kvinnors representation och inflytande inom vägtransportområdet. Analyserna visar att män kör bil i betydligt högre utsträckning än kvinnor, medan kvinnor i högre utsträckning än män åker kollektivt eller färdas i bil som passagerare. Kvinnors inflytande har belysts genom en undersökning av hur stor andel kvinnor som arbetar med strategiska planeringsfrågor inom Vägverkets regionala organisation. Av undersökningen framgår att kvinnorna utgör 40 procent.

En säker trafik

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

Antalet dödade 2003 beräknas vara 530 (532) personer. Utvecklingen närmar sig svagt etappmålet 2007 om högst 270 dödade, men långt ifrån den takt som krävs för att målet skall uppnås. Den positiva utvecklingen de senaste åren kan förklaras av att infrastrukturen förbättras, bilarna blir allt säkrare samt den lågkonjunktur som har varit.

Från och med den 1 januari 2003 registrerar samtliga polismyndigheter skador och olyckor inom vägtransportsystemet i ett nytt informationssystem, STRADA. Under 2003 beräknas 4 650 (4 592) personer ha skadats svårt i vägtrafikolyckor.

En god miljö

Målet är en god miljö, där vägtransportsystemets utformning och funktion anpassas till krav på god och hälsosam livsmiljö för alla, där natur-

och kulturmiljö skyddas mot skador samt en god hushållning med mark, vatten, energi och andra naturresurser främjas. Vägtransportsystemets utformning skall bidra till att de nationella miljö kvalitetsmålen nås.

De åtgärder Vägverket genomfört under 2003 har lett till en minskning av koldioxidutsläppen från vägtrafiken med ca 25 000 ton, jämfört med om inga åtgärder vidtagits. Trots det ökade de samlade koldioxidutsläppen från vägtrafiken under 2003 med 1 procent (2 procent) och möjligheten att nå etappmålet till 2010 blir allt mera avlägsen. Orsaken är framför allt ett ökat trafikarbete för lätta lastbilar och till viss del även ökat trafikarbete för tunga lastbilar.

Miljö kvalitetsnormerna för kväveoxider och partiklar överskrids vid flera vägar.

Bullersituationen har förbättrats på de statliga vägarna genom de åtgärder som vidtagits. Vägverket har ingen fortlöpande uppföljning av bullret längs kommunala gator.

År 2003 rapporterades 20 (år 2002 0) stora vattentäkter vara påverkade av vägsalt med kloridhalter över 50 mg/l.

Mål kopplade till flera verksamhetsområden

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

Vägverket har inte lyckats minska kötiderna för kunskapsprov och körprov så att kötiderna fr.o.m. den 1 juli 2003 är högst tre veckor vid första och andra provtillfället för respektive prov. I övriga fall skulle kötiden endast i undantagsfall överstiga sex veckor. Den genomsnittliga kötiden för kunskapsprov blev 4,1 veckor och för körprov 3,8 veckor. Efterfrågan på körkortsprov har ökat under året. De långa väntetiderna beror bl.a. på att antalet omprov ökat. Antalet körprov och kunskapsprov var 218 600 respektive 257 400.

Å-priserna för serviceåtagandena har delvis minskat, men även i vissa fall ökat. Målet bedöms därmed som delvis uppfyllt.

Produktiviteten för drift- och underhållsverksamheten bedöms inte ha ändrats under 2003. Kostnader för drift och underhåll har sjunkit, kostnader för färjetransporter på det statliga

vägnätet har varit oförändrade. Nedlagda kostnader för drift och underhåll av grusvägar har visserligen ökat men bedöms ge en längre varaktighet och därmed en lägre totalkostnad.

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

4.5.3 Analys och slutsatser

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

Verksamheten under 2003 och 2004 har präglats av investeringar i pågående projekt. Den av regeringen fastställda nationella planen för vägtransportssystemet för 2004–2015 innebär att ett antal byggstarter kommer att ske under 2005. Trafikökningen, väganläggningarnas ökade komplexitet liksom vägnätets ökade omfattning leder till ökade behov av underhållsåtgärder. Uppgiften att bevara och säkerställa vägar har hög prioritet framöver.

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

I Vägverkets myndighetsutövning ingår bl.a. att genomföra förarprov. Väntetiderna för förarprov är fortfarande långa samtidigt som efterfrågan ökat. Vägverket har infört ett system med sista minuten-prov vid samtliga förarkontor. Tjänsten innebär att kunder kan beställa tid och utföra prov samma dag genom utnyttjande av tider som blivit lediga genom återbud.

4.5.4 Revisionens iakttagelser

Riksrevisionen har granskat Vägverkets årsredovisning för 2003. Riksrevisionen har inte haft några invändningar i revisionsberättelsen.

Revisionsrapporten innehåller följande tre rekommendationer till styrelsen:

1. Försöksverksamhet med belöningsssystem inom Vägverket Konsult

Riksrevisionen rekommenderar att de interna utvärderingsrekommendationerna beaktas i anpassningen av belöningssystemet för 2004, samt att Regeringskansliets nya riktlinjer tillämpas som ett beslutsunderlag vid styrelsens kommande utvärdering av försöksverksamheten.

2. Balansräkningen

Riksrevisionen rekommenderar Vägverket att se över nuvarande redovisning av medel som erhållits som bidragsfinansiering av väganläggningar.

3. Upphandlingsrutiner

En separat revisionsrapport avseende Vägverkets upphandlingsrutiner lämnades i maj.

Effektivitetsrevisionen har lämnat en granskningsrapport som berör politikområdet; ”Länsplanerna för regional infrastruktur – vad har styrts prioriteringarna?”. Regeringens bedömning och åtgärder med anledning av rapporten har redovisats till riksdagen i propositionen Utökade planeringsramar för väg- och järnvägsinvesteringar 2004–2015 (prop. 2003/04:95).

4.6 Budgetförslag

4.6.1 36:1 Vägverket: Administration

Tabell 4.10 Anslagsutveckling

Tusental kronor

2003	Utfall	958 879	Anslags-sparande	48 866
2004	Anslag	1 025 202 ¹	Utgifts-prognos	1 006 349
2005	Förslag	939 219		
2006	Beräknat	977 362 ²		
2007	Beräknat	993 743 ³		

¹ Inklusive tilläggsbudget i samband med 2004 års ekonomiska vårproposition (bet. 2003/04:FiU21) och förslag på tilläggsbudget i samband med budgetpropositionen för 2005.

² Motsvarar 968 961 tkr i 2005 års prisnivå.

³ Motsvarar 968 961 tkr i 2005 års prisnivå.

Från anslaget finansieras kostnader för ledning, vägtrafikinspektion, ekonomiadministration, personaladministration, planering och uppföljning av verksamheten, internt expertstöd samt intern utveckling. Kostnaderna för Vägtrafikinspektionen beräknas vara oförändrade jämfört med 2004, dvs. ca 20 miljoner kronor. Vidare beräknas transportpolitiska utredningar samt övriga kostnader finansieras med högst 10 miljoner kronor som inte är direkt hänförliga till Vägverkets produkter och tjänster men som belastar anslaget.

Regeringens överväganden

Under 2003 har Vägverket startat ett effektiviseringsprojekt, som bl.a. skall leda till minskade administrationskostnader. Kostnadsminskningen skall uppnås genom samordning av upphandlingar och inköp av t.ex. datorer, lokaler, tjänster och resor. Regeringen bedömer att det finns förutsättningar att minska administrationsanslaget med ca 50 miljoner kronor årligen till förmån för den verksamhet som finansieras med anslaget 36:2 *Väghållning och statsbidrag*. Under 2005 finns dessutom möjlighet till en engångsbesparing på 40 miljoner kronor. Regeringens förslag till anslagstilldelning förutsätter att Vägverket även 2005–2007 kan fortsätta att reducera verkets administrativa kostnader.

Mot bakgrund av ovanstående föreslår regeringen att 939 219 000 kronor anvisas under anslaget 36:1 *Vägverket: Administration* för 2005. För 2006 och 2007 beräknas anslaget till 977 362 000 kronor respektive 993 743 000 kronor.

Tabell 4.11 Härledning av anslagsnivån 2005–2007, för 36:1 Vägverket: Administration

Tusental kronor			
	2005	2006	2007
Anvisat 2004¹	1 030 202	1 030 202	1 030 202
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning ²	9 017	18 027	35 596
Beslut			
Överföring till/från andra anslag	-100 000	-70 867	-72 055
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	939 219	977 362	993 743

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2003 (bet. 2003/04:FIU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2004 års statsbudget. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning.

4.6.2 36:2 Väghållning och statsbidrag

Tabell 4.12 Anslagsutveckling

Tusental kronor				
2003	Utfall	14 232 652	Anslags-sparande	412 910
2004	Anslag	15 564 276 ¹	Utgifts-prognos	15 563 425
2005	Förslag	16 607 522		
2006	Beräknat	16 866 924 ²		
2007	Beräknat	17 196 015 ³		

¹ Inklusive tilläggsbudget i samband med 2004 års ekonomiska vårproposition (bet. 2003/04:FIU21) och förslag på tilläggsbudget i samband med budgetpropositionen för 2005.

² Motsvarar 16 578 036 tkr i 2005 års prisnivå.

³ Motsvarar 16 578 036 tkr i 2005 års prisnivå.

Anslaget finansierar

- sektorsuppgifter, vilket innefattar samlande, stödjande och pådrivande insatser inom trafiksäkerhet och miljö, kollektivtrafik, handikappfrågor, fordon, yrkesmässig trafik, väginformatik, sektors-FoU samt bidrag till ideella organisationer som utför sektorsuppgifter,
- myndighetsutövning, vilket innefattar trafikregister, utarbetande och tillämpning av föreskrifter, m.m.,
- statlig väghållning, vilket innefattar vägplanering, byggande, drift, underhåll och fysiska trafiksäkerhetsåtgärder, gång- och cykelvägar på det statliga vägnätet, ränta och amortering på upptagna lån för byggande av broar som ersätter färjor, tidigare lagda väginvesteringar och anläggningstillgångar samt kostnader för ränta och amorteringar av upptagna lån,

- bidrag, vilket innefattar de statsbidrag som Vägverket administrerar till kollektivtrafik inklusive handikappanpassningsbidrag och särskilda bidrag till storstädernas trafiksystem, enskilda vägar, bidrag till gång- och cykelbehov, planskilda passager m.m. för att minska konfliktpunkter mellan skyddade och oskyddade trafikanter, förbättring av miljö och trafiksäkerhet på kommunala vägar, kompensation för kommunerna för lokal och regional buss- trafik samt bidrag till miljöorganisationer.

Vägverket får använda anslaget 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 samhällsin- tresse även då annan huvudman finns.

Vägverket ingår i samverkansområdet Trans- porter inom Civilt Totalförsvaret. Samverkansom- rådet redovisas under utgiftsområde 6 Försvar samt beredskap mot sårbarhet.

Regeringens överväganden

Det totala anslaget till statlig väghållning och statsbidrag under 2004 var ca 15 600 miljoner kronor. Av riksdagen anvisade medel för bud- getåret 2004 har av regeringen fördelats på an- slags- och delposter enligt tabell 4.13. I tabellen redovisas också det beräknade utfallet för 2004 per anslagspost.

Överväganden för 2005

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

Regeringen har fastställt den nationella väg- hållningsplanen för perioden 2004–2015 och be- slutat om definitiva ekonomiska ramar till läns- planerna för regional transportinfrastruktur för samma period. Respektive län har därefter fast- ställt länsplanerna för regional transportinfra- struktur.

Riksdagen beslutade med anledning av 2004 års ekonomiska vårproposition (prop. 2003/04:100, bet. 2003/04:FiU21, rskr. 2003/04:274) att de prioriterade vägprojekten E 6 delen Rabbalshede–Hogdal, E 20 delen Tollered–Alingsås samt genom Alingsås, Rv 40 delen Brämhult–Hester, Rv 40 delen Haga–Ljungarum, Rv 45 delen Angeredsbron–Älvängen, Rv 44 delen Båberg–Väneryr samt Rv 49 Skara–Varnhem får lånefinansieras. Den totala kostnaden för projekten beräknas uppgå till 8 500 miljoner kronor, och för 2005 föreslås en låneram på 400 miljoner kronor för dessa projekt.

I propositionen Infrastruktur för ett långsik- tigt hållbart transportsystem (prop. 2001/02:20, bet. 2001/02:TU2, rskr. 2001/02:126) aviserade regeringen en nivåhöjning med ca 1 400 miljoner kronor för 2004. På grund av det rådande eko- nomiska läget beslutades med anledning av 2003 års ekonomiska vårproposition att endast 480 miljoner kronor skulle tillföras anslaget. Reger- ingen föreslår nu att 1 043 miljoner kronor till- förs anslag 36:2 *Väghållning och statsbidrag*.

Vissa arbetsuppgifter avseende emissioner av avgaser från bilar och avseende avgaser och buller från arbetsmaskiner och arbetsredskap överförs från Naturvårdsverket till Vägverket. Med anledning av detta överförs 1,1 miljoner kronor från utgiftsområde 20 anslag 34:1 *Natur- vårdsverket*. Dessutom överförs arbetet med hållbarhetskontroller för bilar fr.o.m. den 1 janu- ari 2005 från Naturvårdsverket till Vägverket. Regeringen föreslår att 16 miljoner kronor överförs från utgiftsområde 20 anslag 34:2 *Miljöövervakning m.m.*

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

När det gäller väginvesteringar i regional plan bedömer regeringen att det av statsfinansiella

skäl är nödvändigt med en nivå på anslagsposten som är lägre än den nivå som fastställts i planerna. Regeringens bedömning är att vissa byggstarter därmed är möjliga i de regionala planerna under 2005, men inte i samma utsträckning som de regionala planerna redovisar. Regeringen har i beslutet om definitiva ekonomiska ramar för länsplanerna pekat ut ett begränsat antal prioriterade investeringar. Under 2005 skall dessa projekt genomföras i enlighet med regeringens beslut.

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

Drift och underhåll av vägar bidrar till en hög transportkvalitet och god tillgänglighet och regeringens bedömning är att medel för drift och underhåll bör ligga på den nivå som anges i infrastrukturpropositionen. Jämfört med föregående år innebär det en ökning av anslagsposten.

Förslag och beräkningar 2005–2007

Mot bakgrund av de överväganden som redovisats ovan föreslår regeringen att riksdagen för 2005 anvisar ett anslag för väghållning och statsbidrag på 16 608 miljoner kronor. För 2006 och 2007 beräknas anslaget till 16 867 miljoner kronor respektive 17 196 miljoner kronor.

Av tabell 4.13 framgår en preliminär beräkning av olika anslagsposter och delposter för 2005–2007. Det ankommer dock på regeringen att slutligt besluta om medlens fördelning på poster.

För 2005 beräknar regeringen följande fördelning på anslagsposter och delposter. Beräkningarna är i jämförelse med föregående års nivåer.

För sektorsuppgiften beräknas en bibehållen anslagsnivå på 524 miljoner kronor.

För myndighetsutövning beräknas en ökad anslagsnivå till 266 miljoner kronor. Vägverket övertar arbetsuppgifter från Naturvårdsverket och tillförs därmed 17,1 miljoner kronor från Naturvårdsverkets anslag.

Delposten Investeringar i nationell plan beräknas till 2 700 miljoner kronor. Det innebär en ökning från föregående år.

Delposten Investeringar i regional plan beräknas av regeringen till 1 655 miljoner kronor. Det

är en nivå som är lägre än den långsiktiga planeringsramen, men högre än den beräkning regeringen gjorde för 2005 i budgetpropositionen för 2004.

Delposten Bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion beräknas till 1 232 miljoner kronor.

Delposten Investeringar i fysiska trafiksäkerhetsåtgärder upphör fr.o.m. 2005. Fysiska trafiksäkerhetsåtgärder kommer fortsättningsvis att ingå som en del av delposten Investeringar i nationell plan. Regeringens fastställelsebeslut av den nationella väghållningsplanen innebär att 4,9 miljarder kronor skall användas till fysiska trafiksäkerhetsåtgärder 2004–2015.

Delposten Drift och underhåll beräknar regeringen höja till 7 191 miljoner kronor.

För räntor och återbetalning av lån för vägar beräknas behovet till 1 965 miljoner kronor. Det är en lägre nivå än den beräkning regeringen redovisade i 2004 års budgetproposition. Regeringens bedömning är att ränteläget medger en minskning av anslagsposten.

Delposten Drift och byggande av enskilda vägar föreslås ligga på samma nivå som tidigare, dvs. 663 miljoner kronor.

Det särskilda bidraget till storstädernas trafiksystem beräknas under 2005 till 35 miljoner kronor.

Delposten Bidrag i regionala planer omfattar statsbidrag till kollektivtrafikanläggningar, bidrag till förbättring av miljö och säkerhet samt bidrag till ökad tillgänglighet till kollektivtrafik. Regeringen bedömer ett behov av medel med utgångspunkt i fastställda länstransportplaner för 2004–2015 till 360 miljoner kronor.

Anslagsposten till Verket för innovationssystem beräknas till 15 miljoner kronor.

Tabell 4.13 Anslaget 36:2 Väghållning och statsbidrag fördelat på anslagsposter och delposter

Miljoner kronor

	Utfall 2003	Budget 2004	Prognos 2004	Beräknat 2005	Beräknat 2006	Beräknat 2007
Sektorsuppgifter	526	524	524	524	535	553
Myndighetsutövning	293	246	268	266	272	281
Investeringar i nationell plan	2 336	2 338	2 321	2 700	2 758	2 850
Investeringar i regional plan	2 680	2 093	1 986	1 655	1 835	1 897
Bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion	-	1 417	1 416	1 232	1 258	1 300
Investeringar i fysiska trafiksäkerhetsåtgärder	380	437	460	0	0	0
Drift och underhåll	6 238	6 594	6 542	7 191	7 344	7 590
Räntor och återbetalning av lån för vägar	390	827	780	1 965	1 785	1 615
Bidrag för drift och byggande av enskilda vägar	628	657	654	663	677	700
Storstadsöverenskommelsen	305	36	134	35	36	36
Bidrag i regionala planer	410	357	440	360	365	373
Till Regeringskansliets disposition	2	2	2	2	2	2
Till Rikspolisstyrelsens disposition	17	17	17	0	0	0
Till Lantmäteriverkets disposition	8	0	0	0	0	0
Till Verket för innovationssystem	20	20	20	15	0	0
Summa	14 233	15 564	15 563	16 608	16 867	17 196

Anslaget 36:2 *Väghållning och statsbidrag* för perioden 2005–2007 har beräknats enligt nedanstående tabell.

Tabell 4.14 Härledning av anslagsnivån 2005–2007, för 36:2 Väghållning och statsbidrag

Tusental kronor

	2005	2006	2007
Anvisat 2004¹	15 564 276	15 564 276	15 564 276
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning ²	108 950	382 071	693 201
Beslut	817 000	831 237	847 455
Överföring till/från andra anslag	117 296	89 340	91 083
Övrigt	0	0	0
Förslag/beräknat anslag	16 607 522	16 866 924	17 196 015

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2003 (bet. 2003/04:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2004 års statsbudget. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning.

Lån som tas upp av Vägverket

Vägverket har tagit upp lån för att finansiera anläggningstillgångar, broar som ersätter färjor och vissa specifika vägprojekt. När det gäller anläggningstillgångar skall dessa enligt lagen (1996:1059) om statsbudgeten finansieras med lån eller krediter i Riksgäldskontoret. Vägverkets

omsättningstillgångar finansieras med verkets räntekontokredit. Vid utgången av 2003 var Vägverkets skuld för anläggningstillgångar 1 182 miljoner kronor, för broar 190 miljoner kronor, för specifika vägobjekt 4 678 miljoner kronor, kapitaltäckningsgaranti för SVEDAB 95 miljoner kronor och för de s.k. storstadspaketen 9 930 miljoner kronor.

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 för broar som har ersatt färjor kommer att vara ca 75 miljoner kronor vid utgången av 2012.

Riksdagen beslutade 1987 att utbyggnaden av motorvägen mellan Stenungsund och Ljungskile på väg E 6 skulle finansieras med lån i Riksgäldskontoret. Skulden uppgick vid utgången av 2003 till 812 miljoner kronor. Vägen har sedan länge öppnats för trafik och skulden beräknas minska med ca 30 miljoner kronor om året, vilket gör att den 2012 beräknas till 551 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 ordina-

rie väghållningsplan. De fyra vägobjekten är E18/20 delen Örebro–Arboga, E 4 delen Stora Åby–Väderstad, E22 Söderåkra–Hossmo samt E 4 trafikplats Hallunda. Vid utgången av 2003 var skulden för dessa projekt 948 miljoner kronor. Riksdagen beslutade 2001 att de planerade amorteringarna gällande dessa lån 2002 och 2003 förskjuts i två år till 2004–2005 för att därigenom skapa ett större anslagsutrymme 2002 och 2003 för en satsning på bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion. Lånen beräknas vara återbetalda 2006.

Regeringen undertecknade 2002 ett avtal med den norska regeringen om byggandet av Svinesundsförbindelsen. Ambitionen är att förbindelsen skall vara klar och öppnad för trafik 2005. Under byggtiden kommer Vägverket att ta upp lån i Riksgäldskontoret. Lånen kommer att återbetalas under 20 år med intäkter från framtida vägavgifter. Den totala låneramen för Svinesundsbron beräknas till 785 miljoner kronor. Nettouplåningen beräknas minska först efter 2006. 115 miljoner kronor avser en delfinansiering av väg E 6 på etappen Hogdal–Nordby.

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

För samtliga ovanstående lån, utom lånen till anläggningstillgångar, föreslås en låneram på sammanlagt 6 000 miljoner kronor.

Riksdagen beslutade med anledning av tilläggsbudget i samband med 2004 års ekonomiska vårproposition (prop. 2003/04:100, bet. 2003/04:FiU21, rskr. 2003/04:274) att regeringen får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret för de prioriterade vägprojekten E 6 delen Rabbalshede–Hogdal, E 20 delen Tollered–Alingsås samt genom Alingsås, Rv 40 delen Brämhult–Hester, Rv 40 delen Haga–Ljungarum, Rv 45 delen Angeredsbron–Älvängen, Rv 44 delen Båberg–Väneryr samt Rv 49 Skara–Varnhem. Dessa projekt beräknas kosta sammantaget 8 500 miljoner kronor och för 2005 föreslås en låneram på högst 400 miljoner kronor.

Inom ramen för de s.k. storstadspaketet har vissa väginvesteringar i Stockholm och Göteborg lånefinansierats. Vid utgången av 2003 var 5 311 miljoner kronor upplånade för Södra länken, 1 964 miljoner kronor för övriga vägprojekt i Stockholm samt 2 655 miljoner kronor för Göteborgspaketet.

I tabell 4.15 redovisas nettouplåningen med utgångspunkt från nu fattade beslut och förslag om anslag för amortering.

Tabell 4.15 Beräknad nettouplåning för vägar 2004-2012

Miljoner kronor

Objekt	Skuld 2003-12-31	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Skuld 2012-12-31
Vägverkets anläggningstillgångar	1 182	243	150	32	32	32	33	33	33	35	1 805
Broinvesteringar	190	-13	-13	-13	-13	-13	-13	-13	-12	-12	75
Väg E6	812	-29	-29	-29	-29	-29	-29	-29	-29	-29	551
Fyra vägobjekt (E4, E18/E20, E22)	948	0	-666	-282	0	0	0	0	0	0	0
Kapitaltillskott för SVEDAB 2001	95	4	5	5	5	6	6	6	6	7	145
E6 Svinesundsförbindelsen (inkl. Hogdal–Nordby)	523	219	64	3	-21	-26	-31	-36	-42	-49	604
Investering i närtid	2 395	1 410	-346	-346	-346	-346	-346	-346	-346	-346	1 037
Prioriterade vägprojekt	0	140	179	1 352	1 936	1 510	884	642	764	742	8 149
Summa lån hos Riksgäldskontoret	6 145	1 974	-656	722	1 564	1 134	504	257	374	348	12 366
Södra länken	5 311	843	-66	-141	-137	-154	-170	-194	-217	-240	4 835
Övriga Stockholmsprojekt	1 964	178	-6	-13	-31	-38	-32	-38	-44	-50	1 890
Göteborgspaketet	2 655	926	449	390	-87	-95	-101	-31	-126	-139	3 842
Totalt	16 075	3 921	-279	958	1 309	847	201	-6	-13	-81	22 933

I tabell 4.16 redovisas Vägverkets ackumulerade skuld 2003–2012, vilken är en konsekvens av den nettouplåning som anges i tabell 4.15.

Tabell 4.16 Beräknad låneskuld för vägar 2003–2012

Miljoner kronor

Objekt	Skuld 2003	Skuld 2004	Skuld 2005	Skuld 2006	Skuld 2007	Skuld 2008	Skuld 2009	Skuld 2010	Skuld 2011	Skuld 2012
Vägverkets anläggningstillgångar	1 182	1 425	1 575	1 607	1 639	1 671	1 704	1 737	1 770	1 805
Broinvesteringar	190	177	164	151	138	125	112	99	87	75
Väg E6	812	783	754	725	696	667	638	609	580	551
Fyra vägobjekt (E4, E18/E20, E22)	948	948	282	0	0	0	0	0	0	0
Kapitaltillskott för SVEDAB 2001	95	99	104	109	114	120	126	132	138	145
E6 Svinesundsförbindelsen (inkl. Hogdal–Nordby)	523	742	806	809	788	762	731	695	653	604
Investering i närtid	2 395	3 805	3 459	3 113	2 767	2 421	2 075	1 729	1 383	1 037
Prioriterade vägprojekt	0	140	319	1 671	3 607	5 117	6 001	6 643	7 407	8 149
Summa lån hos Riksgäldskontoret	6 145	8 119	7 463	8 185	9 749	10 883	11 387	11 644	12 018	12 366
Södra länken	5 311	6 154	6 088	5 947	5 810	5 656	5 486	5 292	5 075	4 835
Övriga Stockholmsprojekt	1 964	2 142	2 136	2 123	2 092	2 054	2 022	1 984	1 940	1 890
Göteborgspaketet	2 655	3 581	4 030	4 421	4 334	4 240	4 139	4 107	3 981	3 842
Totalt	16 075	19 996	19 717	20 676	21 985	22 833	23 034	23 027	23 014	22 933

De lån som Vägverket har i Riksgäldskontoret samt övriga lån skall återbetalas genom att Vägverkets anslag belastas med kostnader för räntor och amorteringar. Det enda undantaget utgörs av lånen för nya Svinesundsförbindelsen som återbetalas med avgifter. I tabell 4.17 redovisas det årliga anslagsbehovet 2003–2012 för räntor och amortering av dessa lån. Byggandet av Öresundsbron finansierades med statligt garanterade lån. Den nya modellen för hantering av statliga garantier innebär att alla garantier som staten ställer ut skall prissättas utifrån statens ekonomiska risk och övriga kostnader för åtagandet. Riksgäldskontoret (RGK) är den myndighet som hanterar dessa garantiavgifter. För 2002 och 2003 har RGK gjort en preliminär beräkning av garantiavgiften för Öresundsbroprojektet. Den preliminära garantiavgiften, inklusive en administrativ avgift, för 2002 och 2003 uppgår till 200 miljoner kronor per år. RGK har nu genomfört nya beräkningar och föreslår mot den bakgrunden att avgiften sätts till 170 miljoner kronor under fem år fr.o.m. 2004. Eftersom avgifterna som tagits ut för 2002 och 2003 har varit för höga, föreslås en reduktion av avgiften med 30 miljoner kronor för 2004 och 2005. Regeringen föreslår mot denna bakgrund

att garantiavgiften skall vara 140 miljoner kronor för 2005. Avgiften finansieras med hälften vardera från anslaget 36:2 *Väghållning och statsbidrag* respektive 36:4 *Banverket: Banhållning och sektorsavgifter*. För Södra länken, övriga Stockholmsprojekt och Göteborgspaketet redovisas den anslagsbelastning som krävs för att räntor och amortering i form av annuitet för projekten skall vara återbetalda 25 år efter det att de tas i bruk. Återbetalningstiden är i enlighet med riksdagens beslut (prop. 2000/01:1, bet. 2000/01:TU1, rskr. 2000/01:80). För Övriga lån i tabell 4.17 redovisade regeringen i 1998 års ekonomiska vårproposition (prop. 1997/98:150) sin avsikt att beträffande anslagen 36:2 *Väghållning och statsbidrag* samt 36:4 *Banverket: Banhållning och sektorsavgifter* inom utgiftsområde 22 redovisa i vilken utsträckning som framtida anslagsutrymme intecknas av redan fattade beslut. För Vägverkets verksamhet görs det i tabell 4.17.

För 2005 beräknas 2 093 miljoner kronor användas för räntor och amorteringar vilket motsvarar 13 procent av anslaget 36:2 *Väghållning och statsbidrag*. För 2006 och 2007 är motsvarande procentandel beräknad till 11 respektive 10.

Tabell 4.17 Anslagsbehov för räntor och återbetalning av lån för vägar 2003–2012

Miljoner kronor

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Lån i Riksgäldskontoret										
Räntor	145	213	234	234	300	375	416	435	452	471
Amorteringar	29	29	1 041	657	375	397	397	397	530	530
Summa anslagsbelastning Riksgäldslån	174	242	1 275	891	675	772	813	832	982	1 001
Övriga lån										
Södra länken	0	348	378	450	438	447	455	468	480	491
Övriga Stockholmsprojekt	116	118	119	139	142	147	139	143	147	150
Göteborgspaketet	0	0	251	259	303	306	307	315	322	328
Riskavgift Öresundsbron	100	70	70	85	85	85	85	85	85	85
Total anslagsbelastning	390	778	2 093	1 824	1 643	1 757	1 799	1 843	2 016	2 055

Förutom ovanstående lån får Vägverket tidigarelägga byggandet av allmänna vägar där förskottering (lån) sker från kommuner eller enskilda. Den bokförda förskotteringskulden var 2003 ca 950 miljoner kronor.

Budget för avgiftsbelagd verksamhet

Vägverket bedriver uppdrags-, uthyrnings- och försäljningsverksamhet som är förenlig med verkets uppgifter i övrigt. Utgångspunkten för uppdrags- och försäljningsverksamheten är att den bedrivs på företagsekonomisk grund, skild från Vägverkets övriga delar och utan subventioner från dessa. I uppdragsverksamheten ingår att administrera stödsystem för andra aktörer inom sektorn. Huvudregeln för denna verksamhet är att full kostnadstäckning skall uppnås i uppdragsverksamheten. Vägverket beslutar själv (efter samråd med Ekonomistyrningsverket (ESV)) om prissättningen för uppdragsverksamheten. Vägverkets uppdragsverksamhet omfattar följande tjänster.

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

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

Tabell 4.18 Intäkter som Vägverket disponerar

Tusental kronor (löpande priser)

	2005	2006
Vägverket Produktion, Konsult, Färjerederi och VUC		
Intäkter	2 022 400	1 981 800
Kostnader efter finansnetto	1 987 300	1 952 800
Resultat efter finansnetto	35 100	29 000
Kostnadstäckning i %	102	101
Övriga avgifter		
Intäkter	107 800	108 800
Kostnader	75 900	77 900
Resultat	31 900	30 900
Kostnadstäckning i %	142	140
Offentligrättsliga avgifter		
Intäkter	794 200	718 200
Kostnader	742 300	692 300
Resultat	51 900	25 900
Kostnadstäckning i %	107	104

Stora delar av myndighetsutövningen finansieras via avgifter för registerhållning, registrerings- skyltar, körkortstillverkning och prov inom yrkestrafik- och körkortsområdet.

De offentligrättsliga avgifter som Vägverket inte disponerar är ansökningsavgifter för främst transportdispenser. De redovisas i tabell 4.19.

Tabell 4.19 Intäkter som Vägverket inte disponerar

Tusental kronor (löpande priser)

	2005	2006
Offentligrättsliga avgifter		
Avgifter	15 000	15 000
Kostnader	15 000	15 000
Resultat	0	0
Kostnadstäckning i %	100	100

Investeringsplan

Vägverkets investeringsvolym bestäms av anvisade anslag, de lån Vägverket tar upp och de tillskott som erhålls via externa bidrag. Investeringarna omfattar i princip de investeringar som fastställts av regeringen i nationell väghållningsplan och av länen i de regionala planerna. Därutöver omfattar Vägverkets investeringar broar som ersätter färjor, tidigare lagda vägprojekt och andra särskilt godkända vägprojekt som helt eller delvis finansieras med lån och/eller externa bidrag. Vägverket beräknar att under 2005 genomföra investeringar för 6 718 miljoner kronor.

Tabell 4.20 Investeringsplan

Miljoner kronor

	Total kostnad	Utfall 2003	Prognos 2004	Budget 2005	Beräknat 2006	Beräknat 2007
Investering i nationell plan	19 649	4 115	4 105	3 068	4 041	4 320
Investering i regional plan	9 378	2 799	2 107	1 684	1 456	1 332
Tjälsäkring, bärighet, rekonstruktion	5 709	0	1 469	1 143	1 533	1 564
Utökade trafiksäkerhets-satsningar	849	380	467	2	0	0
Stockholms- och Göteborgsprojekten	4 382	1 781	1 878	381	342	0
Investeringar i anläggningstillgångar	2 073	313	440	440	440	440
Summa investeringar	42 040	9 388	10 466	6 718	7 812	7 656
Anslag	29 146	5 396	6 393	5 440	5 899	6 018
Lån	12 808	3 599	3 759	1 012	2 062	2 376
Externa bidrag och förskottering	86	393	314	266	-149	-738
Summa finansiering	42 040	9 388	10 466	6 718	7 812	7 656

Bemyndigande om ekonomiska förpliktelser

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

Detta bemyndigande bör avse 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. Beräkningarna omfattar dock inte framtida räntekostnader på upptagna lån.

Tabell 4.21 Beställningsbemyndiganden om ekonomiska åtaganden

Miljoner kronor

	Utfall 2003	Prognos 2004	Förslag 2005	Beräknat 2006	Beräknat 2007–
Utestående åtaganden vid årets början	30 166	32 567	37 599	-	-
Nya åtaganden	11 297	12 387	21 450	-	-
Infriade åtaganden	-8 896	-7 355	-9 499	-10 800	-36 700
Utestående åtaganden vid årets slut	32 567	37 599	49 550	-	-
Bemyndiganderam	33 900	37 600	49 600	-	-

5 Järnvägar

5.1 Omfattning

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

Banverket är central förvaltningsmyndighet med ett samlat ansvar, sektorsansvar, för hela järnvägstransportsystemet i Sverige. Sektorsansvaret omfattar även tunnelbane- och spårvägsystem. Verket skall inom ramen för sitt sektorsansvar vara samlande, stödjande och pådrivande i förhållande till övriga berörda parter. Banverket skall verka för att järnvägstransportsystemet är tillgängligt, trafiksäkert, framkomligt, effektivt och miljöanpassat, dessutom att den lokala och interregionala järnvägstrafiken samordnas samt att hänsyn tas till funktionshinder och behov inom hela järnvägstransportsystemet.

Banverket ansvarar för banhållningen, vilket innefattar att driva, underhålla och utveckla statens spåranläggningar samt att svara för den operativa trafikledningen. Banverkets ansvar innebär också att handha säkerhetsfrågor för spårtrafik, leda och följa utvecklingen inom järnvägssektorn samt ansvara för tillsyn och fördelning av bidrag till trafikhuvudmän. Verket skall också främja en miljöanpassad järnvägstrafik samt initiera, planera och stödja samhällsmotiverad forskning och utveckling inom sitt område. Banverket får bedriva uppdragsverksamhet. Den sammanlagda verksamhetsvolymen inklusive externa intäkter och lånefinansierad verksamhet uppgick 2003 till ca 12,7 miljarder kronor för Banverket.

Genom riksdagens beslut (prop. 2003/04:123, bet. 2003/04:TU14, rskr. 2003/04:258) om en ny järnvägslag inrättades den 1 juli 2004 en ny myndighet, *Järnvägsstyrelsen*. Järnvägsstyrelsen är central förvaltningsmyndighet och utövar tillsyn över järnvägs-, tunnelbane- och spårvägssystemen. Järnvägsstyrelsen skall verka för säkerheten inom systemen och för en effektiv järnvägsmarknad med en sundare konkurrens.

Statens järnvägar förvaltar egendom och ansvarar för verksamhet som ingick i dåvarande Statens järnvägars verksamhet vid utgången av 2000 och som inte fördes över till aktiebolag. Denna verksamhet beskrivs i avsnitt 5.8.

Kopplat till verksamhetsområdet är tre av staten helägda aktiebolag Svensk-Danska Broförbindelsen AB (SVEDAB), A-Banan Projekt AB (A-Banan) och Tunnelpersonalen i Malmö AB. Banverket förvaltar själv eller tillsammans med andra intressenter aktier i dessa bolag. Aktierna i *Svensk-Danska Broförbindelsen AB (SVEDAB)* förvaltas av Banverket och Vägverket med 50 procent vardera. Bolagets uppgift är att förvalta de svenska intressena i det hälftenägda Öresundsbro Konsortiet som svarar för kust- till kustförbindelsen samt att förvalta väg- och järnvägsanslutningarna på den svenska sidan av Öresundsförbindelsen. Finansieringen av kust- till kustförbindelsen sker med lån som garanteras av både den svenska och danska staten.

För byggande av *Citytunneln i Malmö* svarar Banverket, som också äger samtliga aktier i Tunnelpersonalen i Malmö AB. Statens del av finansieringen inryms i planeringsramen för järnvägsinvesteringar (prop. 2001/02:20, bet. 2001/02:TU2, rskr. 2001/02:126). Järnvägen planeras att vara klar 2010.

A-Banan Projekt AB är ett helstatligt bolag vars aktier till lika delar förvaltas av Banverket och Luftfartsverket. Bolaget har till uppgift att bevaka statens rättigheter och skyldigheter enligt de s.k. Arlandabaneavtalen som reglerar byggande och drift av järnvägen från Stockholms central till Arlanda flygplats. A-Banan Projekt AB skall vidare övervaka driften av Arlandabanan och den del av anläggningen som byggs för intercitytrafik samt följa återbetalningen av det statliga villkorslånet. Arlandabanan har anlagts 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. Efter färdigställandet överlämnades anläggningen till A-Banan Projekt AB som i sin tur hyr ut den till A-Train AB. A-Train AB har som ersättning fått ensamrätt att fram till 2040 bedriva flygpendeltrafik mellan Stockholms central och Arlanda flygplats. A-Train AB bedriver trafiken under namnet Arlanda Express.

Ägarna av A-train AB har träffat en överenskommelse om att sälja aktierna i A-train AB till Macquarie Bank Limited, som har sitt säte i Australien. I samband med överlåtelsen av aktierna har även en refinansiering skett av projektet. A-banan AB godkände försäljningen och refinansieringen i januari 2004.

5.2 Utgiftsutveckling

Vid utgången av 2003 var anslagsförbrukningen för hela verksamhetsområdet 7 647 miljoner kronor. Anslagen uppgick till 7 871 miljoner kronor. Det innebär att anslagen underskreds med 224 miljoner kronor (inklusive den besparing som riksdagen beslutade om i 2003 års ekonomiska vårproposition). Det fanns vid detta års ingång ett anslagssparande om 337,7 miljoner kronor.

Utgiftsprognosen för 2004 är ca 9 519 miljoner kronor vilket är ca 162 miljoner kronor högre än anvisade anslag för budgetåret.

Tabell 5.1 Utgiftsutveckling inom verksamhetsområdet

Miljoner kronor

	Utfall 2003	Budget 2004 ¹	Prognos 2004	Förslag 2005	Beräknat 2006	Beräknat 2007
36:3 Banverket: Administration	755,0	768,1	770,8	771,9	778,8	791,9
36:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter	6 857,0	8 469,1	8 588,0	11 196,5	11 351,6	13 862,7
36:5 Från EG-budgeten finansierade stöd till Trans-europeiska nätverk ²	35,0	100,0	140,2	100,0	100,0	100,0
36:16 Järnvägsstyrelsen ³	-	20,0	20,0	42,0	42,4	43,1
Totalt för verksamhetsområdet järnvägar	7 647,0	9 357,2	9 519,0	12 110,4	12 272,8	14 797,7

¹ Inklusive tilläggsbudget i samband med 2004 års ekonomiska vårproposition (bet. 2003/04:FIU21) och förslag på tilläggsbudget i samband med budgetpropositionen för 2005.

² Avser den del som finansierar järnvägar.

³ Halvårsbasis för 2:a halvåret 2004.

5.3 Politikens inriktning

Väl fungerande järnvägstransporter är en viktig förutsättning för att tillgodose näringslivets behov av långväga transporter och för effektiv och konkurrenskraftig kollektivtrafik i hela landet. Ett välutvecklat järnvägssystem innebär snabba, säkra och miljövänliga transporter med hög kapacitet och tillförlitlighet. Marknaden för inrikes godstrafik är helt öppen. Utländska företag har tillträde till marknaden. Persontrafiken på statens spåranläggningar organiseras i dag av ett antal olika verksamhetsutövare. SJ AB bedriver

persontrafik med ensamrätt på interregionala linjer. Om SJ AB väljer att inte trafikera en olönsam linje kan regeringen göra bedömningen att det finns transportpolitiskt motiverade skäl att upprätthålla trafiken. I sådant fall upphandlas trafiken i konkurrens av den statliga myndigheten Rikstrafiken. För den regionala persontrafiken ansvarar länstrafikansvariga genom trafik-huvudmännen i länen, som antingen bedriver trafiken i egen regi eller upphandlar den i konkurrens.

Person- och godsmarknaderna domineras av SJ AB respektive Green Cargo AB, som båda

bildades vid bolagiseringen av affärsverket Statens järnvägar, men det finns också flera nya aktörer. Vid bolagiseringen av affärsverket bildades dessutom flera statligt ägda bolag som tillhandahåller järnvägsrelaterade tjänster, exempelvis Euromaint AB som utför underhåll av vagnmateriel och Jernhusen AB som förvaltar en stor del av stationerna. Regeringen bedömer att järnvägsmarknaden har en stor potential att fortsätta utvecklas, både vad gäller innehåll i och kvaliteten på de tjänster som produceras. Flera av trafikhuvudmännen samarbetar i nya storregionala trafikupplägg som delvis konkurrerar med den interregionala trafik som SJ AB bedriver. Satsningar på regionaltågstrafik bidrar till att förbättra samverkan mellan olika arbetsmarknadsregioner. För individen innebär det valmöjligheter när det gäller arbete och boende. För arbetsgivarna innebär det förbättrade möjligheter att rekrytera arbetskraft. Den utveckling vi ser i Sverige stöds även av den politik som drivs på den Europeiska gemenskapens nivå. En ny samlad lag för järnvägssektorns funktioner, järnvägslagen (2004:519) trädde i kraft fr.o.m. den 1 juli 2004. Regeringen har från samma datum inrättat en ny myndighet, Järnvägsstyrelsen, vars uppgift är att utöva tillsyn över säkerhetsfrågor, driftskompatibilitetsfrågor och konkurrensfrågor. Inom EU har rådet och Europaparlamentet i juni 2004 fattat beslut om det s.k. andra järnvägspaketet som innehåller ett nytt säkerhetsdirektiv, införandet av en europeisk järnvägsmyndighet och åtgärder som syftar till att vidga marknadsstillträdet i trafikutövarledet m.m. Kommissionen har dessutom lagt fram ett tredje järnvägspaket som innehåller förslag till bättre transportkvalitet för gods och internationella passagerartransporter, marknadsöppning för internationella persontransporter samt införande av en gemensam tågförarlicens.

Parallellt med utvecklingen av järnvägssektorn har den svenska järnvägsinfrastrukturen moderniserats och upprustats i syfte att tillgodose medborgarnas behov av kollektivtrafik och näringslivets behov av långväga transporter. Under 2004 har regeringen granskat och fastställt de förslag till långsiktiga infrastrukturplaner som Vägverket, Banverket och länen redovisat till regeringen i augusti 2003. Den totala planeringsramen för järnvägsinvesteringar åren 2004–2015 är 107,7 miljarder kronor. Ramen för drift och underhåll är 38 miljarder

kronor och ramen för sektorsuppgifter är 2 miljarder kronor.

5.4 Insatser inom verksamhetsområdet

Banbållningen

Banverkets drift- och underhållsverksamhet har under 2003 omfattat drift, avhjälpande underhåll, förebyggande underhåll och reinvesteringar. Kostnaderna för drift och underhåll ökade med 477 miljoner kronor 2003 jämfört med 2002. Den satsning på förebyggande underhåll som gjordes 2002 har inte kunnat fullföljas 2003 på grund av ökade kostnader för byte av felaktiga sliprar. Andra poster med kostnadsökningar är snöröjning och trafikledning. Reinvesteringarna har under 2003 ökat med 261 miljoner kronor jämfört med 2002.

Under 2003 har 3 143 miljoner kronor investerats i åtgärder enligt stamnätsplanen för perioden 1998–2007. Det är en minskning med 76 miljoner kronor jämfört med 2002.

Sektorsuppgifter

Med sektorsuppgifter avses Banverkets uppgift att samordna och tydliggöra sektorns agerande i en riktning som överensstämmer med de transportpolitiska målen. I detta ingår även att följa utvecklingen i sektorn och vid behov påverka övriga aktörers insatser. Vidare ingår forskning och utveckling, att tillgodose en god kompetensförsörjning till järnvägssektorn och att samordna det internationella arbetet.

Inom området övergripande sektorsinsatser har Banverket bl.a. genomfört särskilda insatser för att öka funktionshindrades möjligheter att utnyttja järnvägstransportsystemet. Arbetet med stationsmiljöer, arkitektur, formgivning och design har vidareutvecklats under 2003. En inventering av den verksamhet inom Banverket som rör barn har också genomförts under året. Samarbetet mellan Banverket och övriga aktörer inom sektorn med utgångspunkt från sektorsprogrammet 2002 har också utvecklats under 2003.

Uppföljning av investeringsplanerna

Under 2003 har investeringar enligt stamnätsplanen genomförts med 3 143 miljoner kronor. El- och teleinvesteringar, som finansieras med lån, ingår inte i stamnätsplanen. En större elin-

vestering under 2003 var elektrifieringen av sträckan Ystad–Simrishamn. Elinvesteringarna har under året uppgått till 222 miljoner kronor. Teleinvesteringarna har utförts uteslutande i Banverkets regi. Under året har 94 miljoner kronor investerats i telenätet.

Under 2003 har investeringarna i regional plan uppgått till 466 miljoner kronor. Investeringarna baseras på fastställda länstransportplaner och omfattar i huvudsak små, men viktiga åtgärder för att åstadkomma förbättringar för godstrafiken och den regionala persontrafiken på länsjärnvägarna. Miljöanpassning genom bullerskyddsåtgärder är prioriterade åtgärder.

Under perioden 1998–2003 ingick nyinvesteringar för totalt 2 642 miljoner kronor i länsplanerna. Investeringarna i länsplanerna har uppgått till 2 055 miljoner kronor vilket motsvarar 78 procent av vad som planerats för perioden 1998–2003. En uppföljning av åtgärder i stomnätetsplanen redovisas i tabell 5.2 och en uppföljning av genomförandet per län framgår av tabell 5.3.

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

Citytunneln i Malmö

Regeringen gav projektet tillåtlighet enligt miljöbalken i mars 2003 och i januari 2004 fastställde Banverket en järnvägsplan för delen Citytunnelbanan och förbindelsespår vid Vintrie. Banverkets beslut har överklagats till regeringen och beredning av detta ärende pågår. Fastställelseprövning av delen förbindelsespår Lockarp pågår. Parallellt pågår också förhandling för den frivilliga delen, miljöfarlig verksamhet, av projektets prövning i miljödomstol. Banverket har också ansökt om den obligatoriska prövningen av vattenverksamhet.

Citytunneln ingår i den nationella banhållningsplanen för 2004–2015 med statens andel av kostnaden, 7 miljarder kronor. Malmö kommun, Region Skåne, Statens järnvägar och EU-bidrag svarar för resterande finansiering.

Hallandsås

Miljööverdomstolen fastställde under 2003 Miljödomstolens beslut om att tillåta att mer grundvatten leds bort under byggnationen. Bygget återupptogs därmed i mars 2004 och beräknas kunna slutföras 2012. Ungefär en tredjedel av tunnarna är hittills färdigbyggda.

Citybanan

Banverket har i april 2004 ansökt om regeringens tillåtlighet enligt miljöbalken att bygga en pendeltågstunnel under de centrala delarna av Stockholm med stationer vid Stockholm Södra, City och Odenplan. Komplettering av regeringens beslutsunderlag pågår. Parallellt sker Stockholms stads planering och prövning enligt plan- och bygglagen av anslutande anordningar som stationsentréer m.m.

I regeringens beslut om nationell banhållningsplan för åren 2004–2015 har det avsatts 8 156 miljoner kronor till sträckan Älvsjö–Kallhäll (i beslutet benämnd Mälartunneln). Regional medfinansiering förutsätts enligt planen.

Botniabanan

Mellan Nyland och Nordmaling pågår byggandet av järnvägen. Regeringen gav i mars 2003 tillåtlighet till den sista etappen och fastställelseprövning av de fem järnvägsplanerna för sträckan Nordmaling–Umeå pågår. Banverkets plan för kompensationsåtgärder för påverkan på naturvärdena vid Umeälvens delta har sänts till EG-kommissionen i juli 2004.

Banan byggs av Botniabanan AB som ägs av staten och berörda kommuner och landsting. Den finansieras med riksgäldslån och EU-bidrag (TEN). Riksdagen beslutade i december 2003 att utöka Botniabanan AB:s finansieringsram till 15 miljarder kronor. Omförhandling av huvudavtalet från 1997 pågår under ledning av statens förhandlingsman.

Järnvägsutredningen

Järnvägsutredningen överlämnade i slutet av 2003 sitt huvudbetänkande till regeringen. Betänkandet innehåller förslag på hur järnvägens person- och godstransporter kan utvecklas. Regeringen har för avsikt att behandla dessa förslag i en proposition under 2005.

Ny järnvägslag

Riksdagen beslutade den 28 maj 2004 om en ny järnvägslag (prop. 2003/04:123, bet. 2003/04:TU14, rskr. 2003/04:258). Den nya järnvägslagen (2004:519) innehåller bestämmelser om järnvägsinfrastruktur och järnvägsfordon samt om utförande och organisation av järnvägstrafik.

Tabell 5.2 Uppföljning av åtgärder i stamnätsplanen 1998–2003

Miljoner kronor

	Stamnätsplanen 2003			Stamnätsplanen 1998–2003		
	Kostnad enligt plan ¹	Utfall	Diff. %	Kostnad enligt plan ²	Utfall	Diff. %
Västra stambanan	72	51	-29	684	299	-56
Södra stambanan	110	109	-1	1 487	689	-54
Västkustbanan	95	504	431	6 360	4 493	-29
Kust till kustbanan	34	41	21	512	250	-51
Ostkustbanan	189	301	59	1 373	1 211	-12
Dalabanan	5	0	-100	64	44	-31
Stambanan genom Övre Norrland	26	59	127	392	407	4
Norra stambanan	21	53	152	759	675	-11
Godsstråket genom Bergslagen	134	31	-77	1 715	783	-54
Bergslagsbanan	66	19	-71	485	505	4
Norge/Vänernbanan	260	240	-8	1 226	774	-37
Värmlandsbanan/Jönköpingsbanan och Älvsborgsbanan	104	20	-81	287	327	14
Skånebanan och Godsstråket genom Skåne	45	47	4	442	312	-29
Mälärbanan, Svealandsbanan, Sala–Oxelösund och Nynäsbanan	40	31	-23	2 665	2 305	-14
Mittbanan, Malmbanan, Haparandabanan	23	100	335	1 060	1 228	16
Stockholm, Göteborg, Malmö och rangerbangårdar	609	586	-4	3 608	2 058	-43
Länsjärnvägar (Ådalsbanan)	200	0	-100	800	0	-100
Övrigt	381	952	150	2 426	3 875	60
Totalt	2 414	3 143	30	26 345	20 234	-23

¹ Utfall är redovisat efter externa bidrag till finansiering utom för Årstabron som är bruttoredoisad i stamnätsplanen.

² Prisnivå 1997.

Tabell 5.3 Uppföljning av investeringar per län enligt länsplaner

Län	Antal objekt i plan	Genomförda och/eller påbörjade objekt 1998–2003	Plan 1998–2003 mnkr	Utfall 1998–2003 mnkr	Andel utfall av plan %
Stockholm	5	4	79	46	58
Uppsala	4	4	37	23	62
Södermanland	5	3	48	40	83
Östergötland	7	7	133	58	44
Jönköping	7	10	235	185	79
Kronoberg	3	1	44	10	23
Kalmar	13	10	69	53	77
Blekinge	6	5	47	59	126
Skåne	12	12	389	399	103
Halland	8	6	76	63	83
Västra Götaland	19	16	538	385	72
Värmland	13	8	134	102	76
Örebro	8	7	40	41	103
Västmanland	12	6	53	30	57
Dalarna	16	16	192	119	62
Gävleborg	5	7	60	64	107
Västernorrland	18	15	78	73	94
Jämtland	4	3	13	7	54
Västerbotten	20	14	232	157	68
Norrbottnen	11	13	145	141	97
Summa	196	167	2 642	2 055	78

5.5 Resultatbedömning

5.5.1 Mål

I avsnitt 3.5 redogörs för det övergripande transportpolitiska målet och för delmålen. I regleringsbrevet till Banverket bryts dessa ned i specifika verksamhetsmål för verksamhetsområdet Järnväg och resultatindikatorer anges.

5.5.2 Resultat

Merparten av de mål som regeringen satt upp för Banverket för 2003 bedöms nås helt eller delvis. Transportarbetet på järnväg ökar, trafiksäkerheten är fortsatt god och satsningen på drift och underhåll tycks ge resultat. Störningarna har minskat och punktligheten har förbättrats. Bullermålet för 2004 bedöms dock inte kunna uppnås. För målen om regional utveckling

respektive jämställdhet behövs fortsatt utveckling av resultatmått.

Av tabell 5.4 framgår regeringens bedömning av måluppfyllelsen.

Tabell 5.4 Uppfyllelse av målen i 2003 års regleringsbrev

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

En hög transportkvalitet	
Kvaliteten i järnvägstransportsystemet skall förbättras och tågförseningarna på järnvägsnätet skall minska.	Delvis uppfyllt
Antalet störningstillfällen för godstrafik på de mest drabbade järnvägssträckorna skall minst halveras till 2007 jämfört med år 1998.	Ej uppfyllt
Till 2007 skall högsta tillåtna axellast ökas från 22,5 ton till 25 ton på järnvägssträckor med omfattande inrikes systemtransporter.	Uppfyllt
Effektiviteten avseende underhållet av det statliga järnvägsnätet skall öka. Banans tillstånd skall motiveras av aktuell trafik.	Uppfyllt

En säker trafik	
Antalet dödade och skadade inom järnvägstransportsystemet skall minska. Särskilt bör åtgärder som syftar till barns säkerhet prioriteras.	Uppfyllt

En god miljö	
Energianvändningen per utförd transportarbete på statens spåranläggningar skall minska.	Uppfyllt
Negativ miljöpåverkan av banhållning skall minska jämfört med påverkan 2002.	Uppfyllt
År 2004 skall det inte finnas några bostadslägenheter som utsätts för buller, orsakat av järnvägstrafik, överstigande 55 dBA (mätt som ett maxvärde i sovrum nattetid) vid fler än fem tillfällen per natt.	Delvis uppfyllt
Banverket skall ha en effektiv användning av naturresurser och föreningen av naturen från miljöfarliga ämnen i infrastrukturen skall minska.	Uppfyllt
Nya transportanläggningar skall lokaliseras så att de fungerar i samklang med sin omgivning och utformas med hänsyn till regionala och lokala natur- och kulturvärden.	Uppfyllt

En positiv regional utveckling	
Banverket skall inom ramen för anvisade medel genomföra åtgärder på statens spåranläggningar i enlighet med stommålsplanen och länsplanen 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 när en ny plan träder i kraft.	Delvis uppfyllt

Ett jämställt transportsystem	
Målet är ett jämställt järnvägstransportsystem, som är utformat så att det svarar upp mot både kvinnors och mäns transportbehov. Kvinnor och män skall ha samma möjligheter att påverka järnvägstransportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning och deras värderingar skall tillmätas samma vikt.	Delvis uppfyllt
Målet är en jämn fördelning av makt och inflytande mellan kvinnor och män inom järnvägstransportområdet.	Delvis uppfyllt

Övriga mål	
Banverket skall bedriva en egenregiverksamhet med en lönsamhet som är jämförbar med branschen i övrigt.	Delvis uppfyllt
Produktiviteten skall öka inom Banverkets resultatenheter.	Delvis uppfyllt
Kostnaden för fjärrtågklarering och tågklarering per tågakilometer skall minska jämfört med kostnaden 2002.	Ej uppfyllt
Banverket skall effektivt administrera sökandet, genomförandet och återrapportering av bidrag från EU:s budget för Transeuropeiska nätverk.	Uppfyllt
Banverket skall effektivt förvalta statens järnvägsfas-tigheter.	Uppfyllt

Ett tillgängligt transportsystem

Målet är ett tillgängligt transportsystem, där järnvägstransportsystemet utformas så att medborgarnas och näringslivets grundläggande transportbehov kan tillgodoses. De verksamhetsmål som regeringen satt upp för Banverket fokuserar dels på att utnyttjandet av hela järnvägstransportsystemet skall öka, dels på att andelen personer med funktionshinder och med särskilda behov som kan nyttja järnvägen skall öka. Regeringen bedömer sammanfattningsvis att de insatser som gjorts verkat i riktning mot att målet uppnås.

Persontransportarbetet ökade återigen och ligger nu på den rekordhöga nivån 9,4 miljarder personkilometer (+ 1 procent). Persontrafiken på järnväg ökade något för regionala resor och minskade något för långväga resor. Ökningen för persontrafiken har därmed stagnerat något efter den kraftiga utvecklingen de senaste åren. En förklaring till stagnationen för den långväga järnvägstrafiken är att trafikutbudet i stort sett var oförändrat under 2003. Ökningen för den regionala trafiken förklaras bl.a. av ett förbättrat trafikutbud i västra Sverige.

En enkätundersökning visar att ca 65 procent av de funktionshindrade kan använda järnvägstransportsystemet utan besvär, 24 procent med vissa besvär och 10 procent inte alls.

Godstransportarbetet har ökat och låg under 2003 på nästan 20 miljarder tonkilometer. Trots den höga nivån förblev marknadsandelen av de långväga transportererna 24 procent, vilket är oförändrat sedan 1996.

Kapacitetsutnyttjandet har ökat sedan 2001. Kapacitetsbegränsningar råder för storstadsområdena Stockholm, Göteborg och Malmö samt

på Västra stambanan, Södra stambanan, Ostkustbanan, Väst kustbanan, Mälardalenbanan, Svealandbanan, Göteborg–Trollhättan, Hässleholm–Kristianstad, Örebro–Mjölby, Falun–Borlänge, Ånge–Bastuträsk och Boden–Luleå. Definitionen på kapacitetsbegränsning är att efterfrågan på tågslägen inte kan uppfyllas på grund av bristande infrastrukturkapacitet.

En hög transportkvalitet

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

Totalt för hela tågtrafiken har punktligheten ökat med 1 procent 2003 till 90 procent. Punktligheten ökade för persontrafiken till 93 (92) procent och för godstrafiken till 76 (75) procent. På järnvägssträckor med omfattande inrikes systemtransporter skall högsta tillåtna axellast öka till 25 ton samt lastprofilen öka. Längden bana som tillåter 25 tons axellast och största lastprofil ökade med 76 respektive 98 kilometer till totalt 2 570 respektive 1 826 kilometer.

En säker trafik

Målet är en säker trafik, där ingen dödas eller allvarligt skadas inom spår bunden trafik. Den spår bundna trafikens utformning och funktion skall anpassas till de krav som följer av detta. Regeringen konstaterar att det faktum att säkerheten har hög prioritet i järnvägssektorn resulterar i en god trafiksäkerhet. Samtidigt finns det utrymme för fortsatta förbättringar.

Det totala antalet dödade och allvarligt skadade, inklusive självmord inom *järnvägstransportsystemet* var 82 personer 2003, jämfört med 94 personer 2002. Av dessa dödades tre personer i plankorsningsolyckor. I *spårtrafiken* dödades eller skadades allvarligt 129 personer jämfört med 138 personer 2002 och 138 personer 2001.

En god miljö

Målet är en god miljö, där järnvägstransportsystemets utformning och funktion anpassas till krav på god och hälsosam livsmiljö för alla, där natur- och kulturmiljö skyddas mot skador. En god hushållning med mark, vatten, energi och andra naturresurser skall främjas.

Regeringen bedömer liksom föregående år att miljömålet nås i den del som rör energianvändning, medan målet för buller inte uppfylls i sin helhet.

Energianvändningen i förhållande till transportarbetet minskade under 2003. Banverket har identifierat 458 konflikt punkter mellan vattentäkter och järnväg. Under året har en konflikt punkt åtgärdats. Antalet fastigheter utsatta för vibrationer har minskat från 14 år 2002 till 9 år 2003. Antalet *bullerutsatta* bostadslägenheter har minskat kraftigt. Antalet åtgärdade bostadslägenheter var 4 803, 4 075 respektive 2 790 för åren 2003, 2002 respektive 2001. Trots det positiva resultatet bedömer Banverket att målet för 2004 inte kommer att uppnås.

Målet är att minska föroreningar av naturen från miljöfarliga ämnen i infrastrukturen. Det miljöfarliga ämne som byggts in i infrastrukturen är den kreosot som förekommer i träsliprar.

Inga nya järnvägssträckningar inom Natura 2000-områden och områden av riksintresse togs i bruk under året.

En positiv regional utveckling

Målet är en positiv regional utveckling, där järnvägstransportsystemet främjar en positiv regional utveckling genom att dels utjämna skillnader i möjligheterna för olika delar av landet att utvecklas, dels motverka nackdelar av stora transportavstånd. Regeringen bedömer att målet delvis har uppfyllts.

Under NUTEK:s ledning har Banverket tillsammans med ytterligare 26 myndigheter under året arbetat med att skapa en mer effektiv sektorssamordning för regional utveckling. I slutrapporten konstateras att ytterligare omfattande insatser behövs för att nå målen. Ett utvecklingsarbete med inriktning på de regionala utvecklingsprogrammen startade under slutet av 2003. *Länsinvesteringarna* har inte genomförts i planerad omfattning, bl.a. beroende på att de måste samordnas med investeringar i stomnätet vilka i

flera fall blivit försenade. Stora satsningar har gjorts i Blekinge län och Gävleborgs län.

Ett jämställt transportsystem

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

Banverket har i enlighet med de återrapporteringskrav som återfinns i regleringsbrevet analyserat skillnaden i kvinnors och mäns resmönster samt kvinnors representation och inflytande inom järnvägstransportområdet. Undersökningar tyder på att kvinnor är underrepresenterade vid samrådsmöten och i arbetsgrupper. Banverket har under 2003 publicerat rapporten Kvinnors och mäns nyttjande av järnvägstransportsystemet.

Myndighetsspecifika mål

Inre effektivitet

Förutom de sex transportpolitiska delmålen har myndigheten mål som är kopplade till flera verksamhetsområden. Fokus för målen är produktivitet och effektivitet i verksamheten.

Resultatenheternas totala externa intäkter låg på 707 (664) miljoner kronor. Rörelsemarginalen var positiv (+3,1 procent). Banverket Produktion visar ett rörelseresultat på -20 (+78) miljoner kronor och Banverket Industridivisionen på -20 (+98) miljoner kronor. Övriga enheter har positiva rörelseresultat om än på en lägre nivå än 2002. *Produktiviteten* mäts genom ett antal nyckeltal. Någon tydlig trend är svår att utläsa.

Kostnaden för *fjärrtågklareringen* ökade med drygt 4 procent medan trafikvolymen endast ökade marginellt. Kostnaden består till övervägande del av lönekostnader och målet kan uppnås genom att i första hand minska antalet tågklarare. Målet uppnåddes emellertid inte.

Miljöledningssystem

Banverket har fått i uppdrag av regeringen att slutföra uppbyggnaden av miljöledningssystem under 2003. Ett fungerande system för miljöledning och styrning finns i dag inom hela Banver-

ket. Samtliga förvaltande enheter, vissa större projekt som Hallandsås, Citytunneln och Årsta, samt uppdrag utförda av resultatenheter har genomgått miljörevisioner.

5.5.3 Revisionens iakttagelser

Riksrevisionen har granskat Banverkets årsredovisning för 2003 och har inte haft några invändningar i revisionsberättelsen. Riksrevisionen har lämnat ett antal rekommendationer till Banverkets styrelse i sin revisionsrapport. Rekommendationerna rör bl.a. rutinerna och redovisningsprinciperna hos verkets resultatenheter, samordning av upphandling samt central analys.

5.5.4 Analys och slutsatser

Persontransporterna på järnvägen fortsätter att öka men det har skett en viss stagnation i efterfrågan. När det gäller godstransporter transporterade järnvägen under 2003 mer än någonsin men trots den höga nivån förblev marknadsandelen av de långväga transporterna 24 procent, vilket är oförändrat sedan 1996. Antalet tåg och kapacitetsutnyttjandet har ökat och trafiksäkerheten är fortsatt god.

Genom den prioritering som givits åt drift och underhåll har anläggningarnas kvalitet förbättrats och det har i sin tur bidragit till att den positiva trenden för tågförseningar fortsatt och punktligheten ytterligare förbättrats. Behovet av att genomföra nyinvesteringar får inte gå ut över uppgiften att bevara och säkerställa befintliga järnvägar. Detta synsätt avspeglas också i Banverkets Framtidsplan för järnvägen för 2004–2015. Vid sidan av investeringar innehåller planen även en drift- och underhållsstrategi för perioden.

Till järnvägstransporternas goda egenskaper hör att de klarar stora godsvolymer över längre avstånd. De är även ett konkurrenskraftigt alternativ för regionala och interregionala resor. Det kan dock konstateras att kapacitetsbrist råder på flera banor. Under perioden 2002–2004 har arbetet främst inriktats på att fullfölja påbörjade järnvägsprojekt.

Regeringens beslut om den nationella banhållningsplanen innebär en kraftfull satsning på förbättrad infrastruktur för järnväg. Järnvägsnätet kommer att fortsätta att anpassas för högre

hastigheter. Förutsättningarna för regional järnvägstrafik förbättras genom spårinvesteringar i befolkningstäta områden samt statsbidrag till fordon. Godstrafiken kan effektiviseras genom spårinvesteringar i de stora godstransportkorridorerna, ökad axellast och anpassad lastprofil samt förbättrade anslutningar till kombiterminaler och industriområden. Åtgärder i den Nordiska Triangeln har getts särskilt hög prioritet eftersom de är angelägna för tillväxten i landet.

5.6 Budgetförslag

5.6.1 36:3 Banverket: Administration

Tabell 5.5 Anslagsutveckling

Tusental kronor

År	Utfall		Anslags-sparande	
2003	Utfall	754 960		35 895
2004	Anslag	768 146 ¹	Utgifts-prognos	770 759
2005	Förslag	771 897		
2006	Beräknat	778 845 ²		
2007	Beräknat	791 943 ³		

¹ Inklusivt tilläggsbudget i samband med 2004 års ekonomiska vårproposition (bet. 2003/04:FiU21) och förslag på tilläggsbudget i samband med budgetpropositionen för 2005.

² Motsvarar 771 897 tkr i 2005 års prisnivå.

³ Motsvarar 771 897 tkr i 2005 års prisnivå.

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

Regeringens överväganden

Banverkets verksamhetsvolym bedöms öka till följd av ökade investeringar, därmed ökar den verksamhet som skall administreras. Inom Banverket bedrivs dock ett kontinuerligt arbete med att effektivisera verksamheten. Regeringen bedömer därför att anslaget för administration kan vara oförändrat under perioden 2005–2007.

Tabell 5.6 Härledning av anslagsnivån 2005–2007, för 36:3 Banverket: Administration

Tusental kronor

	2005	2006	2007
Anvisat 2004 ¹	773 146	773 146	773 146
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning ²	10 751	17 807	31 109
Beslut			
Överföring till/från andra anslag	-12 000	-12 108	-12 312
Övrigt	0	0	0
Förslag/beräknat anslag	771 897	778 845	791 943

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2003 (bet. 2003/04:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2004 års statsbudget. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning.

Mot bakgrund av ovanstående föreslår regeringen att 771 897 000 kronor anvisas under anslaget 36:3 *Banverket: Administration* för 2005. För 2006 och 2007 beräknas anslaget till 778 845 000 kronor respektive 791 943 000 kronor.

5.6.2 36:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter

Tabell 5.7 Anslagsutveckling

Tusental kronor

År	Utfall		Anslags-sparande	
2003	Utfall	6 856 995		97 728
2004	Anslag	8 469 123 ¹	Utgifts-prognos	8 588 000
2005	Förslag	11 196 512		
2006	Beräknat	11 351 617 ²		
2007	Beräknat	13 862 660 ³		

¹ Inklusivt tilläggsbudget i samband med 2004 års ekonomiska vårproposition (bet. 2003/04:FiU21) och förslag på tilläggsbudget i samband med budgetpropositionen för 2005.

² Motsvarar 11 196 512 tkr i 2005 års prisnivå.

³ Motsvarar 13 423 679 tkr i 2005 års prisnivå.

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

Regeringens överväganden

Anslaget för 2005 föreslås uppgå till ca 11 197 miljoner kronor vilket innebär en höjning med ca 2 730 miljoner kronor jämfört med föregående år. Nivån för 2006 beräknas höjas med 2 880 miljoner kronor och för 2007 med 5 400 miljoner kronor jämfört med 2004 års nivå. En preliminär beräkning av anslagsposter och delposter för 2005–2007 har gjorts mot bakgrund av den nu tillgängliga informationen och framgår av tabell 5.8. Det ankommer dock på regeringen att besluta om medlens slutliga fördelning på poster.

Drift och underhåll

Uppgiften att bevara och säkerställa järnvägsanläggningarna är prioriterad. Nivån på drift och underhåll av järnvägsnätet har en direkt koppling till möjligheten att genomföra effektiva, tillförlitliga och säkra transporter på järnvägar. Under tidigare år har anläggningarnas kvalitet försämrats vilket bidragit till en ökning av tågförsejningarna. Den satsning som Banverket gjort på förebyggande underhåll har under 2002 och 2003 visat sig ge resultat i form av förbättrad punktlighet och mindre störningskänslighet.

Under åren 2004–2008 kommer Banverket att behöva drygt 300 miljoner kronor per år för att kunna byta ut felaktiga sliprar. Det angivna beloppet är emellertid osäkert. Det är beräknat utifrån nuvarande kunskap om nedbrytningshastigheten på de felaktiga sliprarna.

Investeringar

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

Regeringens beräkning av anslagets fördelning på poster 2005

Regeringen beräknar preliminärt nedanstående fördelning på anslagsposter.

Anslagsposten 1 Myndighetsutövning finansierar fastställelse av tågplan och järnvägsplan. Järnvägsinspektionens verksamhet har från den 1 juli 2004 övergått till den nya myndigheten

Järnvägsstyrelsen. Anslagsposten beräknas till 8 miljoner kronor.

Anslagsposten 2 Bidrag till Inlandsbanan och Øresundsbro Konsortiet finansierar dels bidrag till drift och underhåll på Inlandsbanan, dels Banverkets kostnader för trafikavgifter enligt avtalet om Øresundsförbindelsen. Mot bakgrund av regeringens beslut om banhållningsplan för åren 2004–2015 bör bidraget till Inlandsbanan höjas med 25 miljoner kronor per år. Kostnaden för trafikavgifter för Øresundsförbindelsen beräknas till 243 miljoner kronor. Anslagsposten 2 beräknas därmed totalt till 384 miljoner kronor för 2005.

Anslagsposten 3 Sektorsuppgifter beräknas till 183 miljoner kronor för 2005 vilket är en oförändrad nivå jämfört med tidigare år och i enlighet med Banverkets strategi som regeringen fastställt samtidigt som banhållningsplanen.

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

Delposten 4.1 Investeringar i nationell plan beräknas till 4 940 miljoner kronor. Regeringen anser att ca 1 procent av anslagsposten även under 2005 bör få användas till bidrag till investeringar i anslutning till det kapillära bannätet i samverkan med externa intressenter. Banverket får också finansiera bidrag till kollektivtrafikanläggningar från posten.

Delposten 4.3 Drift, underhåll och trafikledning beräknas till 4 219 miljoner kronor. En fortsatt satsning på drift, underhåll och reinvesteringar är nödvändig för att kunna upprätthålla en god standard på järnvägsnätet. Det omfattande arbetet med utbyte av felaktiga sliprar fortgår. Under 2005 kommer även 2004 års utnyttjande av anslagskredit att återbetalas.

Delposten 4.4 Räntor och återbetalning av lån beräknas till 1 393 miljoner kronor. Det är en ökning jämfört med 2004 som beror på att lånen i den s.k. närtidssatsningen 2002–2004 börjar amorteras. En närmare redovisning av beräknad nettoupplåning, beräknad låneskuld och anslagsbehov för räntor och återbetalning av lån görs nedan i avsnitt Lån inom Banverket.

Delposten 4.5 Riskavgift för ÖSK beräknas till 70 miljoner kronor. Byggandet av den fasta förbindelsen över Öresund finansierades med statligt garanterade lån. Den nya modellen för hantering av statliga garantier innebär att alla garantier som staten ställer ut skall prissättas utifrån statens ekonomiska risk och övriga kostna-

der för åtagandet. Riksgäldskontoret (RGK) är den myndighet som hanterar dessa garantiavgifter. För 2002 och 2003 har RGK gjort en preliminär beräkning av garantiavgiften för Öresundsbroprojektet. Den preliminära garantiavgiften, inklusive en administrativ avgift, för 2002 och 2003 uppgår till 200 miljoner kronor per år. RGK har nu genomfört nya beräkningar och föreslår mot den bakgrunden att avgiften sätts till 170 miljoner kronor per år under fem år fr.o.m. 2004, inklusive en administrativ avgift. Eftersom avgifterna som tagits ut för 2002 och 2003 varit för höga, föreslås en reduktion av avgiften med 30 miljoner kronor för

2004 och 2005. Regeringen föreslår mot denna bakgrund att garantiavgiften skall vara 140 miljoner kronor för 2005. Avgiften finansieras med hälften vardera från anslagen 36:2 *Väghållning och statsbidrag* respektive 36:4 *Banverket: Banhållning och sektorsavgifter*.

Tabell 5.8 Fördelning av anslaget på anslagsposter

Miljoner kronor

	Utfall 2002	Utfall 2003	Budget 2004	Prognos 2004	Beräknat 2005	Beräknat 2006	Beräknat 2007
1. Myndighetsutövning	51	29	23	19	8	8	8
1.1 Järnvägsinspektionen ¹	25	27	16	13	0	0	0
1.2 Fastställelse av tågplan och järnvägsplan	26	2	7	5	8	8	8
2. Bidrag till Inlandsbanan och Öresundsbro Konsortiet	305	319	331	343	384	375	382
3. Sektorsavgifter	142	161	184	191	183	187	190
4. Banhållning	6 533	6 347	7 931	8 036	10 622	10 782	13 282
4.1 Investeringar i nationell plan	2 152	1 430	3 161	3 317	4 940	5 430	8 107
4.2 Investeringar i regional plan	500	448	0	0	0	-	-
4.3 Drift, underhåll och trafikledning	3 038	3 690	3 700	3 729	4 219	3 789	3 504
4.4 Räntor och återbetalning av lån	843	680	1 000	920	1 393	1 478	1 586
4.5 Riskavgift ÖSK	-	100	70	70	70	85	85
5. Trafikledning	-	-	-	-	-	-	-
Summa	7 031	6 856	8 469	8 588	11 197	11 352	13 862

¹Överfört till Järnvägsstyrelsen från den 1 juli 2004.

Anslaget 36:4 *Banverket: Banhållning och sektorsavgifter* för 2005 har beräknats enligt nedanstående tabell.

Tabell 5.9 Härledning av anslagsnivån 2005–2007, för 36:4 Banverket: Banhållning och sektorsavgifter

Tusental kronor

	2005	2006	2007
Anvisat 2004¹	8 484 123	8 484 123	8 484 123
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning ²	59 389	177 742	338 779
Beslut	2 683 000	2 720 168	5 070 739
Överföring till/från andra anslag	-30 000	-30 416	-30 981
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	11 196 512	11 351 617	13 862 660

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2003 (bet. 2003/04:FiU10). Beloppet är således exklusivt beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2004 års statsbudget. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning.

Mot bakgrund av ovanstående föreslår regeringen att 11 196 512 000 kronor anvisas under anslaget 36:4 *Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter* för 2005. För 2006 och 2007 beräknas anslaget till 11 351 617 000 kronor respektive 13 862 660 000 kronor.

Lån inom Banverket

Riksdagen har begärt en redovisning av i vilken utsträckning som statsbudgeten är in-tecknad för att betala framtida räntor och amorteringar på lån m.m. När det gäller omsättningstillgångar (rörelsekapital) och anläggningstillgångar skall dessa enligt lagen (1996:1059) om statsbudgeten finansieras med lån eller krediter i Riksgäldskontoret. För anläggningstillgångar föreslås en låneram om 1 000 miljoner kronor.

Inom Banverket finns lån upptagna för att finansiera Banverkets investeringar i vissa järnvägsprojekt som ingår i gällande planer (när-tids-satsningen), eldrifts- och teleanläggningar, telenätsutrustning, projekteringslager, kapitaltillskott till SVEDAB, rörelsekapital samt för statens andel av vissa investeringar i Stockholmsområdet i enlighet med avtal från 1983 mellan Statens järnvägar, Stockholms läns landsting och staten. Därutöver ingår de prioriterade järnvägsprojekt som riksdagen beslutade om i tilläggsbudget i samband med 2004 års ekonomiska vårproposition (prop. 2003/04:100 avsnitt 7.1.18, bet. 2003/04:FiU21, rskr. 2003/04:274). Låneramen för dessa ändamål föreslås sammanlagt uppgå till 14 000 miljoner kronor.

Av den totala låneramen avser 1 500 miljoner kronor de prioriterade järnvägsprojekten

Hallsberg–Degerön, Mjölby–Motala, Trollhättan–Göteborg samt järnvägsprojekt i Stockholmsområdet. De olika lånedelarna avseende de prioriterade projekten skall återbetalas i jämn takt under 25 år med start vid tidpunkten när respektive banprojekt färdigställs.

Lån avseende den s.k. när-tids-satsningen 2002–2004 skall amorteras med start 2005 och skall vara slutamorterade 2015.

Banverkets totala upplåning hos Riksgäldskontoret vid utgången av 2003 var 10 902 miljoner kronor. Under 2003 har lån upptagits på 2 566 miljoner kronor och lån har amorterats med 900 miljoner kronor. Andelen lån med rörlig ränta är vid 2003 års utgång 60 procent. Av tabell 5.10 framgår ändamål och belopp för dessa lån.

Tabell 5.10 Ändamål och belopp för lån upptagna i Riksgäldskontoret 2003

<i>Miljoner kronor</i>	
Ändamål	Lånebelopp
Övriga krediter, varav	
Eldriftsanläggningar	4 448
Vissa investeringar i Stockholmsområdet 1983	2 353
Teleanläggningar	1 308
Projekteringslager	466
När-tids-satsningen	2 578
Anläggningstillgångar	1 129
Kapitaltillskott SVEDAB avseende 2001	94
Avgår finansiering med myndighets- och rörelsekapital	-1 474
Summa	10 902

Av tabell 5.11 nedan framgår Banverkets beräknade nettoupplåning samt nettoupplåningen för järnvägsprojekt som hanteras utanför Banverket för perioden 2004–2012.

Tabell 5.11 Beräknad nettouplåning för Banverket och vissa järnvägsprojekt 2004–2012

Miljoner kronor

Objekt	Skuld 2003-12-31	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Skuld 2012-12-31
Eldriftsanläggningar	4 448	391	431	538	397	144	74	78	61	83	6 645
Vissa investeringar i Stockholmsområdet	2 353	-128	-128	-128	-128	-128	-128	-128	-128	-128	1 201
Teleanläggningar	1 308	-26	-5	-21	6	11	30	-22	-41	-36	1 204
Projekteringslager	466	43	-88	-166	-255	0	0	0	0	0	0
Kapitaltillskott till SVEDAB	94	4	4	4	4	4	5	5	5	5	134
Närtidssatsningen	2 578	1 591	-379	-379	-379	-379	-379	-379	-379	-379	1 137
Prioriterade järnvägsprojekt	0	280	1 170	1 938	2 722	2 734	2 502	1 856	825	825	14 852
Avgår statskapital och rörelsekapital	-1 074	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-1 074
Summa nettouplåning	10 173	2 155	1 005	1 786	2 367	2 386	2 104	1 410	343	370	24 099
Anläggningstillgångar	729	62	83	27	21	-27	-23	-20	-17	-14	821
Summa inkl. anläggnings- tillgångar	10 902	2 217	1 088	1 813	2 388	2 359	2 081	1 390	326	356	24 920
Villkorsslån Arlandabanan	1 000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1 000
Matarledning	200	-15	-16	-16	-16	-16	-17	-17	-17	-17	53
Totalsumma	12 102	2 202	1 072	1 797	2 372	2 343	2 064	1 373	309	339	25 973
Botniabanan	3 001	2 781	3 665	3 276	2 535	1 567	252	-6	-673	-673	15 725

I tabell 5.12 nedan redovisas Banverkets ackumulerade skuld samt skulden för järnvägsprojekt som hanteras utanför Banverket för perioden 2003–2012. Skulden är en konsekvens av den nettouplåning som anges ovan.

Tabell 5.12 Beräknad låneskuld för Banverket och vissa järnvägsprojekt 2003–2012

Miljoner kronor

Objekt	Skuld 2003	Skuld 2004	Skuld 2005	Skuld 2006	Skuld 2007	Skuld 2008	Skuld 2009	Skuld 2010	Skuld 2011	Skuld 2012
Eldriftsanläggningar	4 448	4 839	5 270	5 808	6 205	6 350	6 423	6 501	6 562	6 645
Vissa investeringar i Stockholmsområdet	2 353	2 225	2 097	1 969	1 841	1 713	1 585	1 457	1 329	1 201
Teleanläggningar	1 308	1 283	1 278	1 257	1 263	1 274	1 304	1 281	1 240	1 204
Projekteringslager	466	510	422	256	0	0	0	0	0	0
Kapitaltillskott till SVEDAB 2001	94	98	102	106	110	115	119	124	129	134
Närtidssatsningen	2 578	4 169	3 790	3 411	3 032	2 653	2 274	1 895	1 516	1 137
Prioriterade järnvägs- projekt	0	280	1 450	3 388	6 110	8 844	11 346	13 202	14 027	14 852
Avgår statskapital och rörelsekapital	-1 074	-1 074	-1 074	-1 074	-1 074	-1 074	-1 074	-1 074	-1 074	-1 074
Summa Banverkets lån hos Riksgäldskontoret	10 173	12 330	13 335	15 121	17 487	19 875	21 977	23 386	23 729	24 099
Anläggningstillgångar	729	791	874	901	923	895	872	853	836	821
Summa inkl. anlägg- ningstillgångar	10 902	13 121	14 209	16 022	18 410	20 770	22 849	24 239	24 565	24 920
Villkorsslån Arlanda- banan	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000
Matarledning	200	185	169	153	137	121	104	87	70	53
Totalsumma	12 102	14 306	15 378	17 175	19 547	21 891	23 953	25 326	25 635	25 973
Botniabanan	3 001	5 723	9 448	12 724	15 259	16 826	17 078	17 072	16 399	15 725

Anslagsbelastning

De lån som Banverket har tagit upp i Riksgäldskontoret skall återbetalas genom att Banverkets anslag belastas med kostnader för räntor och amorteringar. I tabell 5.13 redovisas det årliga anslagsbehovet 2003–2012 för räntor och amortering av dessa lån. Räntan är i denna tabell beräknad till 5 procent.

Enligt avtalet om byggande av Botniabanan (prop. 1997/98:62, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266) skall Banverket betala hyra för anläggningen när den färdigställts och öppnats för trafik. Anslagsbehovet för denna hyra, som bl.a. inkluderar Botniabanan AB:s kostnader för ränta och amortering, framgår av nedanstående tabell.

Tabell 5.13 Anslagsbehov för räntor och återbetalning av lån för järnvägar m.m. 2003–2012

Miljoner kronor

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Lån i Riksgäldskontoret										
räntor	320	481	551	613	706	811	911	988	1 028	1 043
amorteringar	300	406	814	835	852	859	864	910	1 212	1 214
<i>Summa Banverkets an- slagsbelastning Riks- gäldslån</i>	620	887	1 365	1 448	1 558	1 670	1 775	1 898	2 240	2 257
Villkorsslån Arlanda- banan	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60
Riskavgift Öresundsbron	100	70	70	85	85	85	85	85	85	85
Hyra för Botniabanan	0	0	0	0	0	0	1 609	1 573	1 537	1 501
Total anslagsbelastning	780	1 017	1 495	1 593	1 703	1 815	3 529	3 616	3 922	3 903

För 2005 beräknas 1 495 miljoner kronor för räntor och amorteringar vilket motsvarar ca 13 procent av anslaget 36:4 *Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter*. För 2006 är motsvarande andel beräknad till 14 procent och för 2007 till 12 procent.

Botniabanan

Byggandet av Botniabanan och upprustning av Ådalsbanan mellan Sundsvall och Umeå är av väsentlig regionalpolitisk betydelse. Riksdagen har givit 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). För ändamålet har ett bolag, Botniabanan AB, bildats. Botniabanan kostnadsberäknades i avtalet till 8 200 miljoner kronor i prisnivå den 1 januari 1997. Kostnaderna för utbyggnaden har efter avtalets ingång beräknats bli ca 1 500 miljoner kronor högre i prisnivå januari 2001. Utbyggnaden skall finansieras genom lån i Riksgäldskontoret som skall återbetalas inom högst 25 år. Under återbetalningstiden skall Banverket årligen erlægga hyra för Botniabanan till Botniabanan AB. När hyrestiden löpt ut skall Banverket överta Botniabanan till en kostnad av 1 miljon kronor.

En utförlig redogörelse för organisation, planering och finansiering av Botniabanan har lämnats i budgetpropositionen för 2002 (prop. 2001/02:1). Regeringen beslutade den 12 juni 2003 om tillåtlighet enligt miljöbalken för Botniabanans avslutande etapp 3, delen Nordmaling–Umeå.

Regeringen beslutade i mars 2004 i enlighet med riksdagens godkännande (prop. 2003/04:1, bet. 2003/04:TU1, rskr. 2003/04:75) om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 15 000 miljoner kronor för Botniabanan AB för den första, den andra och den tredje utbyggnadsetappen av Botniabanan mellan Nyland och Umeå. Övriga villkor enligt regeringens beslut den 18 december 2001 skall alltså gälla.

Regeringen föreslår en låneram om 9 500 miljoner kronor för budgetåret 2005 till Botniabanan AB för byggande av Botniabanan.

Budget för avgiftsbelagd verksamhet

Banverket får enligt järnvägslagen (2004:519) ta ut avgifter av operatörerna för trafik på statens spåranläggningar. Banverket bedriver extern uppdragsverksamhet som genererar intäkter. Banavgifterna och resultatet från uppdragsverksamheten används för att finansiera banhållning och trafikantinformation.

Resultatet för uppdragsverksamheten 2003 var -5 miljoner kronor och för 2004 beräknas det till 22 miljoner kronor. För 2005 beräknas resultat-enheterna generera intäkter om 1 551 miljoner kronor och ha kostnader om 1 528 miljoner kronor, dvs. ett resultat på 23 miljoner kronor. För 2005 beräknas intäkterna av banavgifterna uppgå till 487 miljoner kronor.

Av tabell 5.14 framgår vilka avgifts- och uppdragsintäkter samt anslagsintäkter från annat utgiftsområde som Banverket beräknar för åren 2004–2006.

Tabell 5.14 Uppdrags- och avgiftsintäkter m.m.

Tusental kronor (löpande priser)

	Utfall 2003	Prognos 2004	Budget 2005	Beräknat 2006
Banverkets resultat-				
enheter				
Intäkter	-	1 531	1 551	1 597
Kostnader	-	1 509	1 528	1 567
Resultat	-5	22	23	30
Offentligrättsliga av-				
gifter och anslag				
Banavgifter	0	484	487	489

Investeringsplan

Banverkets investeringsverksamhet omfattar de investeringar som fastställts av regeringen i banhållningsplanen för perioden 2004–2015. Dessa investeringar finansieras i huvudsak med anslag och i vissa fall med lån i Riksgäldskontoret. Därutöver gör Banverket investeringar i el- och teleanläggningar som finansieras med lån. Banverket beräknar att under 2005 genomföra nedanstående investeringar för ca 7 miljarder kronor (se tabell 5.15).

Tabell 5.15 Banverkets investeringsplan

Miljoner kronor

	Totalt	Utfall 2003	Prognos 2004	Budget 2005	Beräknat 2006	Beräknat 2007
Investeringar i järnvägar enligt nationell plan	29 427	1 430	3 473	6 161	7 309	10 554
Investeringar i järnvägar enligt regionala planer	448	448	-	-	-	-
Tidigarelagda järnvägsinvesteringar	3 304	1 713	1 591	-	-	-
El- och teleinvesteringar	4 246	853	759	837	948	850
Summa investeringar	37 425	4 444	5 823	6 998	8 256	11 404
Finansiering						
Anslag	23 764	1 878	3 193	4 991	5 370	7 832
Lån	13 661	2 566	2 630	2 007	2 886	3 572
Summa finansiering	37 425	4 444	5 823	6 998	8 256	11 404

5.6.3 Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

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 lämna bidrag för olika ändamål. För att kunna planera sin verksamhet måste bidragstagaren normalt veta i förväg att bidraget kommer att betalas ut. Regeringen bör därför ges ett bemyndigande att ingå ekonomiska förpliktelser. Bemyndigandet bör avse all upphandlad verksamhet och alla bidrag där fleråriga avtal sluts och som inte faller under 13 § lagen (1996:1059) om statsbudgeten, detta oavsett om avtalen avser Banverkets interna resultatenheter eller externa leverantörer. För dessa ändamål föreslår regeringen en bemyndiganderam om 22 000 miljoner kronor.

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

Tabell 5.16 Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Miljoner kronor

	Utfall 2003	Prognos 2004	Förslag 2005	Beräknat 2006	Beräknat 2007-
Utestående åtaganden vid årets början	3 809	11 622	20 761	-	-
Nya åtaganden	13 351	17 616	8 805	-	-
Infriade åtaganden	-5 539	-8 477	-8 548	-8 040	-7 843
Utestående åtaganden vid årets slut	11 621	20 761	21 018	-	-
Erhållet/föreslaget bemyndigande	13 700	22 000	22 000	-	-
Botniabanan	-	-	25 000	-	-

5.6.4 SVEDAB

Den 14 oktober 1994 ställde Banverket och Vägverket ut en garanti för SVEDAB:s lån i Riksgäldskontoret ("kreditgaranti"). Kreditgarantin ersatte en garanti som Vägverket och Banverket utfärdade den 16 mars 1992.

När garantiförordningen (1997:1006) trädde i kraft den 1 januari 1998 övertog Riksgäldskontoret ansvaret för kreditgarantin från Banverket och Vägverket. Kreditgarantin har härigenom förlorat sin betydelse eftersom Riksgäldskontoret i praktiken garanterar sin egen utlåning. Kreditgarantin till SVEDAB bör därför återkallas och garantin returneras. Riksgäldens utlåning till SVEDAB skall i stället vara

säkrad genom den kapitaltäckningsgaranti som är överförd till Vägverket och Banverket. Kapitaltäckningsgarantin innebär att Vägverket och Banverket lämnar aktieägartillskott i form av betalningsutfästelser. Under 2006 skall Vägverket och Banverket göra en fördjupad prövning av betalningsutfästelsernas storlek samt en fördjupad analys av SVEDAB:s och Öresundsbro Konsortiets ekonomiska utveckling i enlighet med riksdagens uttalande i denna fråga (bet. 2000/01:FiU27).

Med anledning av att det under 2001 blev aktuellt att tillföra SVEDAB kapital uppkom oklarheter om kapitaltillskottet kunde göras med reverser (betalningsutfästelser). I avvaktan på att oklarheten utreddes beslutade riksdagen om en låneram i Riksgäldskontoret om 310 miljoner kronor jämte ränta för finansiering av 2001 års tillskott (prop. 2000/01:100, bet. 2000/01:FiU27, rskr. 2000/01:279). För 2003 var låneramen 295 miljoner kronor. Då riksdagen senare beslutade att kapitaltillskotten kan göras med reverser är SVEDAB inte i behov av den tillförda låneramen. Regeringen avser därför att i stället göra medlen disponibla för inlösen av Vägverkets och Banverkets lån i Riksgäldskontoret. I samband med att lånen löses skall låneramen om 295 miljoner kronor i Riksgäldskontoret återkallas. Regeringen avser att bekräfta ovanstående genom ett regeringsbeslut.

År 1997 fick regeringen riksdagens be- myndigande att låta Riksgäldskontoret låna ut högst 2 600 miljoner kronor (i prisnivå 1997) jämte belopp för kapitalkostnader och mervärdesskatt till SVEDAB för planering, projektering och byggande av de svenska landanslutningarna till Öresundsförbindelsen (prop. 1996/97:161, bet. 1997/98:TU6, rskr. 1997/98:32). Det sker ingen ny upplåning utan beloppet ökar med ränta. Låneskulden uppgår 2005 till 3 710 miljoner kronor (volym 1, kapitel 7 i denna proposition).

5.7 Järnvägsstyrelsen

5.7.1 Omfattning

Järnvägsstyrelsen är en ny myndighet som in- rättades den 1 juli 2004. Styrelsen har till uppgift att utöva tillsyn över säkerhetsfrågor, drifts- kompatibilitetsfrågor och konkurrensfrågor

inom järnvägs-, tunnelbane- och spårvägssyste- men. Myndigheten har tagit över de arbetsupp- gifter som tidigare utförts av Järnvägsinspektio- nen och Tågtrafikledningen inom Banverket. Dessa enheter har upphört. Till detta har ett an- tal nya uppgifter tillförts Järnvägsstyrelsen som t.ex. marknadsövervakning och registerhållning.

Under 2004 pågår en uppbyggnad av myndig- heten. Huvuddelen av personalen, 31 personer, har överförts från Järnvägsinspektionen. Ytterli- gare 17 personer kommer att rekryteras under hösten enligt den organisationsplan som Organi- sationskommittén för inrättandet av en ny järn- vägsmyndighet (N2004:08) lämnat till reger- ingen i juni 2004.

5.7.2 Mål

Järnvägsstyrelsens uppdrag är att verka för en effektiv järnvägsmarknad med likvärdiga villkor och en sund konkurrens samt för en hög säker- het i järnvägs-, spårvägs- och tunnelbanesyste- men.

5.7.3 Budgetförslag

5.7.3.1 36:16 Järnvägsstyrelsen

Tabell 5.17 Anslagsutveckling

Tusental kronor				
2003	Utfall		Anslags- sparande	0
2004	Anslag	20 000	¹ Utgifts- prognos	20 000
2005	Förslag	42 000		
2006	Beräknat	42 366	²	
2007	Beräknat	43 073	³	

¹ Inklusivt tilläggsbudget i samband med 2004 års ekonomiska vårproposition (bet. 2003/04:FiU21) och förslag på tilläggsbudget i samband med budgetpropo- sitionen för 2005.

² Motsvarar 42 000 tkr i 2005 års prisnivå.

³ Motsvarar 42 000 tkr i 2005 års prisnivå.

Med anslaget finansieras Järnvägsstyrelsens verk- samhet som tillsynsmyndighet för säkerheten i järnvägs-, spårvägs- och tunnelbanesystemen. Vidare skall Järnvägsstyrelsen inom anslaget ut- öva tillsyn över järnvägsmarknaden och utföra de uppgifter som den nya järnvägslagen ålägger myndigheten som t.ex. registerhållning.

Regeringens överväganden

Järnvägsstyrelsen kommer att bli fullt bemannad under hösten 2004 och därmed verka enligt sin instruktion under 2005. Anslaget för verksamheten bör då uppgå till 42 000 000 kronor.

Tabell 5.18 Härledning av anslagsnivån 2005–2007, för 36:16 Järnvägsstyrelsen

Tusental kronor

	2005	2006	2007
Anvisat 2004¹	0	0	0
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning ²	0	0	0
Beslut			
Överföring till/från andra anslag	42 000	42 366	43 073
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	42 000	42 366	43 073

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2003 (bet. 2003/04:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2004 års statsbudget. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning.

Mot bakgrund av ovanstående föreslår regeringen att 42 000 000 kronor anvisas under anslaget 36:16 *Järnvägsstyrelsen* för 2005. För 2006 och 2007 beräknas anslaget till 42 366 000 kronor respektive 43 073 000 kronor.

5.8 Statens järnvägar

5.8.1 Omfattning

Statens järnvägar är ett affärsverk som förvaltar den egendom och ansvarar för den verksamhet som före utgången av 2000 ingick i Statens järnvägars verksamhet och som inte överfördes till aktiebolag vid årsskiftet 2000/2001 eller som därefter avvecklats eller förts över till myndigheter eller aktiebolag. Statens järnvägars verksamhet består främst av fem uppgifter:

- administration av leasing- och leasehold-åtaganden
- avveckling av personal
- miljöärenden
- administration och avveckling av diverse åtaganden
- fordonsförvaltning

5.8.2 Resultatbedömning

Verksamhetsmål: Statens järnvägars uppdrag under 2003 var att verksamheten skulle bedrivas kostnadseffektivt och inriktas mot att avveckla åtagandena affärsmässigt på ett snabbt och effektivt sätt.

Resultat: Verksamheten inriktades under 2003 främst mot att förvalta leasingåtaganden och successivt avveckla verksamheten eller föra över den till andra huvudmän. Det finns inga ekonomiska mål för verksamheten utan målet är att den skall bedrivas affärsmässigt under den tid som verksamheten avvecklas.

De anläggningstillgångar som affärsverket förvaltade under 2003 hade ett värde om ca 12,5 (12,2) miljarder kronor och motsvarades av i stort sett lika stora långfristiga skulder. Detta förvaltas av en organisation på tre personer med konsultstöd, vilket innebär att kostnaden för förvaltningen är mycket låg i förhållande till de värden som förvaltas.

Statens järnvägars ekonomiska resultat var något sämre 2003 än 2002. Statens järnvägar hade ett negativt rörelseresultat på –33 (14) miljoner kronor och ett negativt resultat efter finansiella poster på –50 (20) miljoner kronor. Den främsta förklaringen till försämringen är en nedjustering av värdet hos Statens järnvägars överskottsfonder i Skandia och de uppräknings av avsättningar till indexuppräkning av pensioner som blev en direkt följd av nedvärderingen av överskottsfonderna. Dessa två åtgärder gav en resultatförsämring på 51 miljoner kronor.

Statens järnvägar har leasing- och leaseholdavtal avseende rullande materiel som omfattar 43 snabbtåg, 425 personvagnar, 28 motorvagnar, 351 ellok, 89 diesellok och något mer än 6 000 godsvagnar och två färjor. Leasingavtalen förfaller till slutbetalning under perioden 2005–2021 och kostnaderna för dessa åtaganden täcks genom avtal med SJ AB och Green Cargo AB.

Under året avvecklades ytterligare personal som fanns kvar i affärsverket efter bolagiseringen. Vid ingången av 2001 uppgick personalen till 1 211 personer och vid slutet av 2003 till 109.

Det har inte förekommit några miljöärenden under året som har föranlett Statens järnvägar att belasta anslaget *Ersättning till Statens järnvägar för kostnader i samband med utdelning från AB Swedecarrier m.m.* med några utgifter.

Under 2003 överfördes fastigheter, Järnvägs-museum, privatvagnsregister och åtagande avseende Citytunneln till Banverket.

I december 2003 träffades det en överenskommelse mellan SJ AB och Statens järnvägar om att 121 fordon skulle övertas av Statens järnvägar den 15 januari 2004 till ett värde om 266 miljoner kronor. Fordonen hyrs ut till de operatörer som Rikstrafiken har upphandlat för att bedriva inter-regional kollektiv persontrafik.

Regeringens överväganden

Statens järnvägars verksamhet är omfattande och kan komma att kräva ökad kompetens och förstärkta resurser. Denna förstärkning bedöms kunna ske med affärsverkets egna ekonomiska medel.

Dagens mål för affärsverket är att det skall avveckla den verksamhet som tidigare ingick i Statens järnvägars verksamhet och som inte överfördes till aktiebolag vid årsskiftet 2000/2001. I avvecklingen ingick bl.a. att föra över eventuella utestående åtaganden till andra huvudmän. Regeringens avsikt och som meddelades till riksdagen i skrivelse 2001/02:141 var att en avvecklingsplan för affärsverket skulle vara fastlagd och beslutad.

I och med att Statens järnvägar sedan årsskiftet tillhandahåller rullande materiel för den av staten upphandlade trafiken, och kommer att så göra över en längre tidsperiod, förändras förutsättningarna för verksamheten och därmed planen att avveckla affärsverket. Som fordonsförvaltare bör verksamhetsmålet vara att affärsverket skall förvalta sina anläggnings-tillgångar enligt affärsmässiga principer utan någon begränsning i tiden. Regeringen ändrar därmed sin tidigare uppfattning att affärsverket skall avvecklas så snart möjligt och anser nu att det skall finnas kvar och förvalta leasing- och leaseholdåtaganden och tillhandahålla rullande materiel för den av staten upphandlade trafiken.

Regeringen anser att ekonomiska mål bör fastställas för verksamheten och investeringsplaner inlämnas. De senare kommer att utgöra ett viktigt instrument för att kontrollera utvecklingen av Statens järnvägars åtaganden.

5.8.3 Revisionens iakttagelser

Riksrevisionen har lämnat en revisionsberättelse för Statens järnvägar avseende verksamhetsåret 2003. Enligt den är årsredovisningen i allt väsentligt rättvisande, men Riksrevisionen invänder mot att Statens järnvägar inte har presenterat underlag som styrker att överlåtelsen av 121 fordon från SJ AB till Statens järnvägar har skett till marknadsvärde. Riksrevisionen påpekar i sin revisionsrapport att det är svårt att värdera en fordonsflotta av detta slag och att olika värderare kan komma till olika resultat då det gäller att uppskatta marknadsvärdet. Enligt information som lämnats av Statens järnvägar till Regeringskansliet bedömer Statens järnvägar att det värde som satts på fordonen överensstämmer med ett tänkt marknadsvärde. Regeringen förutsätter att alla parter har verkat för att överlåtelsen av fordonen har skett till marknadsvärde. Riksrevisionens anmärkning om bristen på underlag följs upp i den myndighetsstyrning som sker och inbegriper kontakter med såväl Riksrevisionen som Statens järnvägar.

Vidare har Riksrevisionen rekommenderat att Statens järnvägar ökar sin administrativa kapacitet. Regeringen anser att detta bör övervägas för att minska organisationens sårbarhet och för att säkerställa att verksamheten även framöver skall kunna skötas affärsmässigt.

5.8.4 Budgetförslag

Statens järnvägar

Bland de avsättningar som gjordes vid bolagiseringen för att täcka affärsverkets avveckling reserverades 20 miljoner kronor för administrativa kostnader. Som en följd av att tiden för avvecklingen av verksamheten förlängdes ökades reserven under åren 2001–2002 med sammanlagt 21 miljoner kronor. Under 2003 upplöstes reserven med netto 2 miljoner kronor på grund av ett förväntat minskat behov. Vid utgången av 2003 uppgick reserven till 5 miljoner kronor. Kostnaden för administrationen av avvecklingen av affärsverket från 2000 t.o.m. 2003 var således 34 miljoner kronor. Tanken med reserven är att använda den för administrationen av avveckling av verksamhet vilket innebär att förvaltningen av de

fordon, som överfördes från SJ AB till Statens järnvägar, inte bör omfattas av reserven. Kostnaden för administrationen av fordonsförvaltningen under 2005 beräknas till 12 miljoner kronor. Intäkterna av fordonsförvaltningen kommer att täcka dessa kostnader.

Regeringens överväganden

Regeringen avser att förändra verksamhetsmålet så att målsättningen om att avveckla åtaganden förändras till att förvaltas affärsmässigt. Denna förändring hindrar inte att avveckling av verksamheter eller åtaganden fortsätter i den mån det följer av beslut eller avtal.

När de medel som avsatts för affärsverkets verksamhet har förbrukats kommer verksamheten att generera intäkter som kan täcka kostnaderna för administrationen. Med anledning av att verksamheten föreslås fortsätta och att verksamheten bedrivs i affärsverksform föreslår regeringen att ett ekonomiskt mål införs för verksamheten. Ett mål bör sättas för förvaltningen av leasing- och leaseholdåtagandena och ett för den verksamhet som innebär att tillhandahålla rullande materiel för den av staten upphandlade järnvägstrafiken.

De övriga affärsverken har som mål ett avkastningskrav på eget kapital och ett mål som behandlar storleken på skulden. Avkastningskravet på eget kapital skall kompensera ägaren för den investering i verksamheten som görs. Dessa mål är inte tillämpliga för Statens järnvägar i och med att verksamheten bedrivs under helt andra förutsättningar. Dels skall de stora leasing- och leaseholdåtagandena visa ett nollresultat, dels finns det i princip inget eget kapital utan skulderna är lika stora som tillgångarna. Den första förutsättningen innebär att regeringen föreslår att målsättningen för förvaltningen av leasing- och leaseholdåtaganden bör vara att den skall visa ett nollresultat.

Vad avser målsättningen för verksamheten med att tillhandahålla fordon så innebär den andra förutsättningen att det inte går att använda avkastning på eget kapital som mått utan i stället föreslår regeringen avkastning på sysselsatt kapital (Rsyss) som mått på lönsamheten i verksamheten. Måttet visar avkastningen oberoende av om verksamheten har finansierats med skulder eller med eget kapital.

Några vedertagna metoder att fastställa en rimlig nivå på detta nyckeltal finns inte utan man är hänvisad till att göra en bedömning av önskad nivå. Vidare bör ett avkastningskrav sträcka sig över en längre period än ett år. Anledningen är att avkastningen i en affärsdrivande verksamhet varierar över tiden beroende på att det finns en mängd faktorer som inte går att kontrollera, exempelvis konjunkturvariationer. Verksamheten bör generera åtminstone en avkastning på sysselsatt kapital som överstiger räntan på femåriga statsobligationer som under 2003 hade ett årsgenomsnitt på 4,08 procent. Regeringen föreslår, efter en avvägning av bedömd risk för verksamheten, att avkastningskravet för sysselsatt kapital över en konjunkturcykel sätts till räntan på femåriga statsobligationer plus en procent.

Finansiella befogenheter m.m.

Statens järnvägar förvaltar leasing- och leaseholdåtaganden avseende finansiell och operationell leasing till betydande belopp. Genom att Statens järnvägar är en del av staten ansvarar staten för dessa åtaganden. För att fullfölja åtagandena tecknar Statens järnvägar efter tidigare bemyndiganden från riksdagen underuthyrningsavtal och placerar medel enligt antagen finanspolicy. För att finansiera dessa åtaganden och affärsverkets andra åtaganden har Statens järnvägar långfristiga skulder på ungefär 12 500 miljoner kronor.

Regeringens överväganden

Regeringen föreslår att Statens järnvägar bemyndigas att ikläda sig långfristiga skulder, inbegripet Statens järnvägars finansiella leasing- och leaseholdåtaganden, inom en total låneram av 12 500 miljoner kronor.

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

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

5.9 Transeuropeiska Nätverk (TEN)

Sveriges medlemskap i Europeiska unionen 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 infrastrukturprojekt. Stöd beviljas i princip endast om genomförandet av projekten stöter på finansieringssvårigheter och får inte överstiga 20 procent av den totala investeringskostnaden.

Europeiska kommissionen beslutar om varje enskild studie eller projekt som skall tilldelas TEN-stöd. När en studie eller ett projekt beviljas stöd betalas ett förskott av bidraget ut. Resterande summa betalas ut efter att studien eller projektet slutredovisas till Europeiska kommissionen.

Inför perioden 2001–2006 utarbetade Europeiska kommissionen 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. Av EU:s TEN-budget fördelas årligen 75 procent på projekt som ingår i detta program. Resterande 25 procent fördelas på andra projekt.

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 stöd beviljat. Bidrag till sjöfarten har gått bl.a. till Göteborgs och Trelleborgs hamnar. Luftfartsverket har bl.a. erhållit bidrag för studier i samband med byggande av bana 3 på Arlanda flygplats.

Europeiska kommissionen har under 2004 genomfört en halvtidsöversyn av MIP-programmet 2001–2006. Översynen innebär en bedömning av storleken på bidrag under de återstående åren 2004–2006. I samband med översynen har medlemsländerna haft möjlighet att ansöka om dels ändrade bidragsbelopp för redan beviljade MIP-projekt, dels ansöka om att nya projekt skall tas med i flerårsprogrammet MIP.

De projekt Sverige ursprungligen har fått beviljat bidrag 2001 för perioden 2001–2006 är:

Tabell 5.19 Projekt som ingår i MIP 2001–2006

	Belopp i miljoner euro
Citytunneln	33,0
Södra och Västra stambanorna	8,0
Väg E6 i Bohuslän, utbyggnad till motorväg	16,0
VIKING trafikledning och trafikinformatik, fas 4	33,0
NUP Fas 2	20,9
Summa	110,9

Efter Europeiska kommissionens revidering 2004 kommer de beviljade bidragen att se ut enligt följande:

Tabell 5.20 Projekt som kommer att ingå i MIP 2001–2006 efter revidering 2004

	Totalt belopp i miljoner euro för hela perioden 2001–2006
Citytunneln	33,0
Södra och Västra stambanorna	25,5
Citybanan (nytt projekt)	9,0
Väg E6 i Bohuslän, utbyggnad till motorväg	21,9
VIKING trafikledning och trafikinformatik, fas 4	33,0
NUP Fas 2	29,2
Summa	151,6

Under 2003 beviljades Sverige TEN-bidrag utanför MIP-programmet, s.k. non-MIP, till objekt Botniabanan, ERTMS signalsystem samt spårviddsväxling för gränsöverskridande gods-transporter på Haparandabanan.

De projekt som inte ingår i MIP och som Sverige under 2004 har ansökt om TEN-bidrag för är:

Tabell 5.21 Utanför MIP-programmet ansökta TEN-stöd 2004

	Belopp i miljoner euro
Botniabanan	3,5
STM signalsystem	5,6
Trelleborgs hamn	6,6
E 18 Lekhyttan –Adolfsberg	6,8
COOPANS flygledning	13,0
Summa	35,5

Den 29 april 2004 antogs reviderade riktlinjer för TEN inklusive en utökad lista med prioriterade projekt. De svenska projekt som är prioriterade är Nordiska Triangeln, sjömotorvägar i Östersjön och den numera färdigställda

Öresundsbron. Nordiska Triangeln är en multimodal transportkorridor med syfte att förbättra kommunikationerna mellan huvudstäderna Köpenhamn, Oslo, Stockholm och Helsingfors. I den ingår järnvägsprojekten Södra stambanan, Västkustbanan, Nordlänken, delar av Västra stambanan och Citytunneln. De vägprojekt som ingår är E 4, E 6 och E 18. Även Arlanda flygplats och Göteborgs hamn ingår som delar i den Nordiska Triangeln.

Enligt riktlinjerna för TEN skall kommissionen vartannat år avrapportera till Europaparlamentet, rådet, ekonomiska och sociala kommittén och regionalkommittén om hur genomförandet fullföljts.

Regeringens övervägande

TEN-stödet till Sverige har underlättat finansieringen av projekt som är både nationellt och internationellt viktiga för infrastrukturen.

Regeringen anser att det är särskilt viktigt att trafikverken aktivt deltar i sökandet av bidrag från TEN-budgeten och även att verken slutredovisar bidragsprojekt så att beslutade bidrag kan betalas ut. Trafikverkens aktivitet för att er-hålla bidrag från TEN-budgeten skall koncentreras till projekt som bidrar till uppfyllande av det transportpolitiska målet och delmålen.

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

Tabell 5.22 Anslagsutveckling

Tusental kronor

År	Utfall	Anslags-sparande	Utgifts-prognos
2003	78 149	321 852	
2004	200 000 ¹		214 316
2005	Förslag	250 000	
2006	Beräknat	250 000	
2007	Beräknat	250 000	

¹ Inklusivt tilläggsbudget i samband med 2004 års ekonomiska vårproposition (bet. 2003/04:FiU21) och förslag på tilläggsbudget i samband med budgetpropositionen för 2005.

Anslaget finansierar bidrag som Europeiska kommissionen beviljat projekt som ingår i det transeuropeiska nätverket för transporter.

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.

Regeringens övervägande

Målsättningen har under flera år varit att söka och er-hålla TEN-bidrag om sammanlagt 200 miljoner kronor årligen. Eftersom de svenska MIP-projekten har en viss tyngdpunkt på bidragsutbetalning under perioden 2004–2007 bedöms större bidrag kunna betalas ut från EU:s TEN-budget. Därför föreslår regeringen en höjning av anslaget med 50 miljoner kronor till 250 miljoner kronor.

Tabell 5.23 Härledning av anslagsnivån 2005–2007, för anslag 36:5 Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk

Tusental kronor

	2005	2006	2007
Anvisat 2004¹	200 000	200 000	200 000
<i>Förändring till följd av:</i>			
Beslut	50 000	50 000	50 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	250 000	250 000	250 000

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2003 (bet. 2003/04:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

6 Sjöfart

6.1 Omfattning

Verksamhetsområdet omfattar bl.a. sjöfartsnäring, sjösäkerhets- och miljöarbete och den sjöfartsinfrastruktur som inte faller under hamnarnas ansvar. Ansvarig sektorsmyndighet inom verksamhetsområdet är Sjöfartsverket. Andra myndigheter som verkar inom området är Rederinnämnden, Kustbevakningen och Handelsflottans kultur- och fritidsråd (HKF).

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

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

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

HKF:s uppgift är att planlägga, samordna och genomföra kultur- och fritidsverksamhet för sjöfolk. Målet är att såväl svenskt som utländskt sjöfolk skall få tillgång till kultur- och fritidsaktiviteter, som i variation och kvalitet rimligt överensstämmer med samhällets ordinarie utbud. Verksamhetsutbudet skall så långt möjligt kompensera för den service som sjöfolket går miste om på grund av tjänstgöring till sjöss.

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

Kustbevakningen svarar för sjötrafikövervakning riktad mot såväl handelssjöfarten som fritidsbåtstrafiken på svenskt territorialvatten och i viss utsträckning på internationellt vatten. Myndigheten bedriver vidare sjösäkerhetstillsyn i enlighet med den överenskommelse som finns mellan Sjöfartsverket och Kustbevakningen. Målet för Kustbevakningens verksamhet är att antalet allvarliga olyckor samt sjöfartens negativa miljöpåverkan skall minska. Kustbevakningen är även ansvarig myndighet för sjöräddningen i Sverige.

6.2 Utgiftsutveckling

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

Tabell 6.1 Utgiftsutveckling inom verksamhetsområdet

Miljoner kronor

	Utfall 2003	Budget 2004 ¹	Prognos 2004	Förslag 2005	Beräknat 2006	Beräknat 2007
36:5 Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk ²	0,6	5,0	0,9	5,0	5,0	5,0
36:6 Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m.	71,0	71,0	71,0	71,0	71,0	71,0
36:7 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.	62,7	62,7	61,5	62,7	62,7	62,7
36:8 Sjöfartsregistret	4,4	5,0	4,9	5,8	5,9	6,1
36:9 Rederinämnden: Administration	1,1	2,1	2,4	1,4	1,5	1,5
Totalt för verksamhetsområde Sjöfart³	139,8	145,8	140,7	145,9	146,1	146,3

¹ Inklusive tilläggsbudget i samband med 2004 års ekonomiska vårproposition (bet. 2003/04:FiU21) och förslag på tilläggsbudget i samband med budgetpropositionen för 2005.

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

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

Det sker i princip ingen förändring av utgiftsnivån inom verksamhetsområdet för 2005 jämfört med 2004. Vad avser utfallet för 2003 överensstämmer förbrukningen i stort med de anslagsmedel som tilldelats verksamhetsområdet under 2003. Det som avviker är dels utnyttjandet av anslaget 36:5 *Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk*, dels anslaget 36:9 *Rederinämnden: Administration*. Vad avser det första anslaget är utnyttjandet av det beroende av EG-kommissionens bedömning av projekt som Sjöfartsverket inte har kontroll över. Administrationen av Sjöfartsstödet har nu funnit sina former och kostnaden för dess administration kommer att vara begränsad vilket även visas i det låga utnyttjandet av de anslagsmedel som ställts till Rederinämndens förfogande.

6.3 Politikens inriktning

Sveriges geografiska läge och stora beroende av utrikeshandel ger sjöfarten en viktig roll i det svenska transportsystemet. Över 90 procent av all export och import räknat i transporterad vikt går på lastfartyg eller färjor i något skede i transportkedjan. Det är viktigt att bibehålla och utveckla en livskraftig svensk sjöfartsnäring.

Den svenska handelsflottan kan, genom det sjöfartsstöd som infördes den 1 oktober 2001, konkurrera på likvärdiga villkor gentemot sina konkurrenter.

För vissa regioner har ökad utrikeshandel via den egna hamnen stor regional betydelse. EU-utvidgningen, en fortsatt positiv utveckling i Östersjöområdet samt en fortsatt liberalisering av handeln är faktorer som talar för ökade sjöfartsvolymer framöver. Snabbast växer färje- och ro-ro-trafik i regionala system och containertrafiken i ett integrerat globalt system och utvecklingen förväntas fortsätta. Vidare fortsätter utvecklingen med en ökad koncentration av intermodala godsflöden till ett begränsat antal hamnar. Både farleds- och hamnsystemen har god kapacitet och generellt goda förutsättningar att klara betydande volymökningar utan större nyinvesteringar.

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

Effektivitetsutvecklingen av transportkedjorna ställer även högre krav på att omlastningen

sker snabbt, inte bara mellan fartygen utan även till järnväg och lastbil. Regeringen tillkallade under 2002 en kommitté, Godstransportdelegationen 2002, med uppdrag att lämna förslag till åtgärder från statens sida för att främja samverkan mellan trafikslagen. Utredningen har lämnat sitt slutbetänkande under sommaren 2004 och den remissbehandlas för närvarande.

Arbetet med att utveckla de intermodala transporterna drivs även via EU och visas bl.a. i det förslag till direktiv som EU-kommissionen lämnat om en ny standard för containrar. Syftet med direktivet är att finna en enhetlig standard för lastenheter som kan användas av alla transportslagen.

Händelserna den 11 september 2001 i USA har lett till ett omfattande globalt arbete med att skydda sjöfartssektorn mot brottsliga handlingar, det s.k. sjöfartsskyddet (security). Lagen (2004:487) om sjöfartsskydd trädde i kraft den 1 juli 2004 och omfattar fartyg och hamnanläggningar som är verksamma i den internationella sjöfarten.

6.4 Insatser

Vänersjöfarten

I september 2002 presenterade en särskild förhandlingsman den s.k. Väneröverenskommelsen vars syfte var att presentera olika åtgärder som sammantaget skall sänka Vänersjöfartens kostnader och öka dess effektivitet. Sjöfartsverket skall följa genomförandet av överenskommelsen och lämna därför en rapport i september 2003 till både regeringen och parterna om resultatet. Sjöfartsverket konstaterade i rapporten att flertalet punkter i överenskommelsen hade fullföljts och att kvarvarande punkter skall genomföras. Ett viktigt åtagande som har genomförts efter Sjöfartsverkets rapport är Sjöfartsverkets övertagande av Vänerens Seglationsstyrelses verksamhet. Överföringen av Vänerens Seglationsstyrelses samtliga tillgångar och verksamhet och den därtill hörande farledshållningen skedde den 1 juli 2004.

Fritidsbåtsregistret

Frågorna om registrering av fritidsbåtar och om obligatorisk ansvarsförsäkring för ägare av fritidsbåtar behandlades senast i budgetpropositionen för 2004. Där uttalades att regeringen i januari 2003 gav Sjöfartsverket i uppdrag att bland annat närmare utreda de tekniska, juridiska, administrativa och ekonomiska förutsättningarna för ett fritidsbåtsregister. Sjöfartsverket skulle också undersöka i vilken omfattning fritidsbåtar omfattas av ansvarsförsäkring, hur olika försäkringsformer fördelar sig på olika båttyper och förekomsten av olyckor där person- eller sakskada drabbar annan än båtens ägare eller förare. I uppdraget ingick också att belysa nyttan med ett fritidsbåtsregister ur ett sjösäkerhets- och ordningsperspektiv.

Uppdraget redovisades i oktober 2003 och Sjöfartsverket var i huvudsak positiv till att en obligatorisk ansvarsförsäkring införs och enligt Sjöfartsverket är ett fritidsbåtsregister en förutsättning för att kunna införa ansvarsförsäkringen. Sjöfartsverket poängterade också i betänkandet att det fanns skäl ur sjösäkerhetssynpunkt att aktualisera frågan om att införa åldersgräns och behörighetskrav för framförande av snabbgående båtar. Vad gäller ansvarsförsäkringen var remissutfallet på utredningen splittrat och frågan bereds av Justitiedepartementet och regeringen avser att till riksdagen redovisa sitt ställningstagande i frågan under hösten 2004.

Regeringen avser att i den kommande transportpolitiska propositionen, som skall presenteras våren 2005, återkomma till registerfrågan.

Farledsavgifter

Sjöfartsverkets farledsavgifter baseras dels på fartygs storlek, dels på mängd lossat och lastat gods. För att balansera en höjning av lotsavgifterna har Sjöfartsverket, fr.o.m. den 1 juli 2004 sänkt den godsrelaterade farledsavgiften.

Genom ett regeringsbeslut i februari 2004 fick

Sjöfartsverket i uppdrag att utveckla farledsavgiftssystemet med utgångspunkt från det förslag som presenterades i departementspromemorian Nya Farledsavgifter (Ds 2003:41) och på regeringens remissynpunkter på promemorian. För den fartygsrelaterade farledsavgiften föreskriver uppdraget en övergång från s.k. anlöpstak baserade på kalenderår till anlöpstak baserade på kalendermånad. Samtidigt som avgiften per anlop sänks höjs antalet anlop som debiteras. Förändringarna är budgetneutrala. Uppdraget kommer också bl.a. föranleda vissa andra justeringar med syftet att stärka farledsavgifternas miljöstyrande karaktär.

Sjöfartsinspektionen

Regeringen har beslutat om en ändring i förordningen (1995:589) med instruktion för Sjöfartsverket. Syftet med ändringen är att förtydliga den självständiga roll och det ansvar som Sjöfartsinspektionen har inom Sjöfartsverket. Det innebär bl.a. att det nu på ett klarare sätt framgår att inspektionen ansvarar för huvuddelen av den myndighetsutövning som förekommer inom verket. I vissa avseenden utvidgas också inspektionens ansvarsområde, t.ex. när det gäller normer för farleder och farledsanordningar, lotsning, bemanningsfrågor och sjöfartsskydd. Med detta får man en tydligare rollfördelning mellan verkets roll som myndighet och som utförare av olika tjänster.

Regeringens beslut om ändring av Sjöfartsverkets instruktion ligger i linje med den uppmaning som riksdagen lämnat till regeringen om att vidta åtgärder för att stärka Sjöfartsinspektionens ställning i lagstiftningen. Ändringen träder i kraft den 1 oktober 2004.

Sjöräddningen

Sjöfartsverket har i november 2003 redovisat regeringens uppdrag om att beskriva och analysera nuvarande sjöräddningsverksamhet och lämnat förslag till förbättringar av denna verksamhet.

Därefter har regeringen i maj 2004 uppdragit åt Kustbevakningen och Sjöfartsverket att gemensamt utreda hur möjligheterna att handla effektivt i samband med mottagande av fartyg i nöd kan förbättras. Det skall särskilt belysas om

det finns anledning att ändra den nuvarande gränsdragningen av ansvaret mellan statlig och kommunal räddningstjänst. Om myndigheterna ser att förbättringar kan göras i fråga om andra åtgärder som vidtas mot förorening från fartyg inom ramen för lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg skall även sådana förslag lämnas.

Regeringen har i juli 2004 uppdragit åt Luftfartsverket och Sjöfartsverket att gemensamt utreda om man genom ökad samordning av verksamheten vid flygräddningscentralen och sjöräddningscentralen kan uppnå en bibehållen hög kvalitet till lägre kostnader. Utredningen skall vidare omfatta en analys av vilka konsekvenser förslagen för med sig för berörda parter och därtill innehålla förslag till dels avtal mellan de båda myndigheterna, dels förordningsändringar som kan vara aktuella. Det här är något som även Riksrevisionen har framhållit i den rapport rörande sjöräddning som man i juni 2004 lämnade till regeringen.

EU:s arbete för en säker och hållbar sjöfart

Sverige har medverkat i EU:s arbete för ökad sjösäkerhet och förhindrande av förorening. Under verksamhetsåret 2003/04 har EG antagit en förordning om sjöfartsskydd. Flera förslag till rättsakter inom miljö och sjösäkerhet är under behandling: ett förordningsförslag om genomförande av den internationella säkerhetsorganisationskoden i gemenskapen, ett direktivförslag om förorening från fartyg och införande av påföljder vid överträdelser samt ett direktivförslag om ökat hamnskydd.

6.5 Resultatbedömning

Med utgångspunkt i de transportpolitiska delmålen har regeringen i regleringsbrev fastställt verksamhetsmålen för Sjöfartsverket, Kustbevakningen, Rederinnämnden och HKF. För Sjöfartsverket har det även fastställts ekonomiska mål. Resultatet för 2003 i förhållande till dessa mål framgår av den följande redovisningen. Analys och slutsatser följer efter resultatredovisningen av myndigheternas verksamhet.

Resultat Sjöfartsverket

Ett tillgängligt transportsystem

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

Sjöfarten skall kunna bedrivas året runt i svenska farvatten och på samtliga svenska hamnar av betydelse.

Resultat: Isvintern 2002-03 var efter sex milda vintrar att betrakta som normal. Antalet assistanser var 2 040 jämfört med föregående säsong 526 assistanser. Sjöfart kunde bedrivas i samtliga svenska hamnar av betydelse.

Sjöfartsverket har under 2003 drivit ett internationellt arbete med att utveckla isbrytarsamarbetet och frågan om en harmoniserad isbrytarreglering. Inom ramen för Helsingforskommissionen har verket deltagit i arbetet med att ta fram gemensamma isklassnormer för vintersjöfart i Östersjön.

Sjöfartsverket har i mars 2004 inrättat ett vintersjöfartsråd, vars syfte är att öka dialogen mellan svenska myndigheter och näringsliv i frågor som rör sjötransporter under vinterförhållanden.

I regleringsbrevet för Sjöfartsverket finns målet att svenska farvatten skall vara sjömätta i enlighet med internationellt antagen standard (IHO S-44). Detta arbete fortskrider och ca 8 procent av svenska farvatten är i dag sjömätta enligt denna standard. Av de prioriterade farlederna uppfyller 20 procent denna standard.

Sjöfartsverket har liksom övriga trafikverk i uppdrag att öka tillgängligheten i transportsystemet för funktionshindrade och andra med särskilda behov. Det genomförs sedan 2002 studier av hur stor andel av de funktionshindrade som använder sjötransportsystemet och vad de anser om transportalternativet. Lite mer än hälften av de funktionshindrade reser aldrig till sjöss. Cirka 35 procent uppskattar att de reser 1–2 ggr/år och 10 procent att de reser 3–6 ggr/år. Totalt beräknas 67 procent av de funktionshindrade kunna resa med båt och ytterligare 24 procent med vissa besvär. Vad som återstår är 9 procent som säger att de inte alls kan resa med båt. De förbättringsområden som har identifierats är astma- och allergifrågor, förflyttningar och information.

Sammanfattningsvis anser regeringen att delmålet för verksamheten för 2003 har uppnåtts.

En hög transportkvalitet

Verksamhetsmål: En hög transportkvalitet, där sjötransportsystemet skall medge hög transportkvalitet för medborgarna och näringslivet.

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

Ett verksamhetsmål för Sjöfartsverket har varit att digitalisera papperssjökorten. Detta har nyligen slutförts och den målsättning som nu gäller är att sjökorten skall vara leveransklara som elektroniska sjökort senast 2006.

Sammanfattningsvis anser regeringen att delmålet för verksamheten för 2003 har uppnåtts.

En säker sjöfart

Verksamhetsmål: En säker sjöfart, där ingen dödas eller allvarligt skadas. Sjötransportsystemet skall anpassas till de krav som följer av detta.

Resultat: Sjösäkerheten påverkas främst genom det tillsynsansvar som åligger Sjöfartsinspektionen. Sjösäkerheten kan mätas som dels säkerhet i svenska farvatten för all sjöfart oavsett fartygens nationalitet, dels säkerhet för svenska fartyg oberoende av farvatten. Genom flaggstatsansvaret har Sjöfartsinspektionen betydligt större möjligheter att påverka fartygssäkerheten på svenska fartyg än de fartyg inspektionen inspekterar som hamnstat.

Antalet allvarliga olyckor inom sjöfartsnäringsringen i svenska farvatten har sedan 1990 varierat med mellan 5 och 22 allvarliga olyckor per år och sedan 1997 har olyckorna varit färre än 10 per år. En olycka bedöms enligt Sjöfartsverkets definition som allvarlig om någon omkommit eller skadats svårt till följd av olyckan.

I det transportpolitiska beslutet formulerades målet att under perioden 1998–2007 halvera antalet allvarliga olyckor inom handelssjöfarten och för fiske- och fritidsbåtar. Vidare skall inga allvarliga olyckor ske inom kategorin färje- och passagerarsjöfart.

En redovisning av antalet omkomna de två åren 1998 och 2003 ger resultaten i tabellerna 6.2 och 6.3. Tabell 6.2 visar trenden i svenska farvatten och där minskar antalet allvarliga olyckor i alla sjötrafikkategorier utom för fritidsbåtarna där olyckorna ligger kvar på ungefär samma nivå som tidigare.

Tabell 6.3 visar utvecklingen för svenska fartyg i samtliga farvatten och även här kan noteras en trend med ett minskat antal olyckor. I denna tabell ingår ingen information om utvecklingen för svenska fritidsbåtar i och med att det inte finns tillgänglig statistik på detta område.

Tabell 6.2 Antal allvarliga sjöolyckor (exkl. personolycksfall ombord) med svenska och utländska handels-, färje- och övriga passagerarfartyg samt fiskefartyg och fritidsbåtar i svenska farvatten

Trafik-kategori	1998			2003		
	Allvarliga olyckor	Döda	Skadade	Allvarliga olyckor	Döda	Skadade
Handels-fartyg	5	0	0	3	0	0
Fiskefartyg	2	4	0	1	2	0
Fritidsbåtar	36	42	-	35	39	-
Färje- och passagerarfartyg	2	0	1	0	0	0

Tabell 6.3 Antal allvarliga sjöolyckor (exkl. personolycksfall ombord) med svenska fartyg i samtliga farvatten

Trafik-kategori	1998			2003		
	Allvarliga olyckor	Döda	Skadade	Allvarliga olyckor	Döda	Skadade
Handels-fartyg	5	0	2	3	0	1
Fiskefartyg	3	4	0	1	2	0
Färje- och passagerarfartyg	1	0	1	0	0	0

Sjöfartsinspektionens hamnstatskontroller genomförs för att kontrollera utländska fartyg. Denna verksamhet regleras dels genom hamnstatskontrolldirektivet (95/21/EG), dels genom samförståndsavtalet mellan 20 stater om hamnstatskontroll (Paris – MOU). Sverige har genom denna reglering åtagit sig att utföra kontroller på 25 procent av de utländska fartyg som kommer till Sverige. Under 2003 har 767 (769) kontroller genomförts, vilket motsvarar 27 (27) procent. Av dessa hade 291 (328) en eller flera anmärkningar. I 7 (16) fall var bristerna så allvarliga att fartygen belades med nyttjandeförbud. 2002 års siffror anges inom parentes.

De ca 400 svenska fartygen med en brutto-dräktighet om minst 100 har i en internationell jämförelse klarat sig väl vid dessa kontroller. Under 2003 genomfördes 319 (306) hamnstats-

kontroller av fartygen och av dem belades 5 (6) med nyttjandeförbud medan 134 (127) hade en eller flera anmärkningar. En sammanvägning av resultatet från nyttjandeförbudsstatistiken från de tre senaste åren av sekretariatet för Paris-MOU visar att endast fartyg registrerade i Storbritannien klarar sig bättre än de registrerade i Sverige. I arbetet med sjösäkerheten använder numera Sjöfartsverket ett nytt incidentrapporteringssystem som även rönt internationell uppmärksamhet. Med den information som inrapporteras i systemet skapas möjligheter att spåra trender i säkerhetsutvecklingen som sedan kan användas i sjösäkerhetsarbetet.

Sjöfartsverket har uppfyllt det uppställda sjöräddningsmålet. Enligt målet skall ett fartyg ha anlänt till olyckplatsen inom tre timmar efter larm om att en olycka har inträffat på svenskt territorialhav och inom sex timmar om olyckan inträffat på internationellt vatten som ingår i överenskommen svensk sjöräddningsregion. Målet gäller dygnet runt. Sjöfartsverkets räddningscentral i Göteborg har lett 1 029 (1 190) sjöräddningsuppdrag. Antalet omkomna inom sjöräddningens ansvarsområde var 22 (37).

Till sjösäkerhetsområdet hör också skyddet mot brottsliga handlingar riktade mot sjöfarten, dvs. sjöfartsskyddet. Det internationella regelverket trädde i kraft den 1 juli 2004. Regeringen har i maj 2004 utsett Sjöfartsverket till behörig sjöfartsskyddsmyndighet i den mån uppgifter enligt regelverket ankommer på Sjöfartsverket. Sjöfartsverket har inför ikraftträdandet av det globala regelverket vidtagit omfattande åtgärder för att få systemet på plats i Sverige. Dels har man utökat sin personalstyrka och vidtagit kompetenshöjande åtgärder, dels har skyddsplaner för svenskregistrerade fartyg och svenska hamnanläggningar granskats.

Sammanfattningsvis anser regeringen att delmålet för verksamheten delvis har uppnåtts för 2003. De allvarliga olyckorna med fritidsbåtarna är på en oförändrad nivå vilket inte är bra.

En god miljö

Verksamhetsmål: En god miljö, där sjötransport-systemet anpassas till krav på god och hälsosam livsmiljö för alla och där en god hushållning med naturresurser främjas.

Resultat: Sjöfartsverket driver svenska intressen på miljöområdet inom internationella fora som IMO, EU, Helsingforskommissionen och Nordsjökonferensen. Under verksamhetsåret 2003/04 har stora arbetsinsatser lagts ned på att få hela Östersjön klassad av IMO som ett särskilt känsligt havsområde (PSSA) och slutresultatet blev att alla östersjöländer utom Ryssland stod bakom det förslag som i mars 2004 i princip antogs av IMO. Regeringen har i juli 2004 uppdragit åt Sjöfartsverket att i samråd med Kustbevakningen och Naturvårdsverket utarbeta förslag till tilläggs skyddsåtgärder samt verka för att Östersjön senast i mars 2006 kan bli slutligt klassad som ett särskilt känsligt havsområde i enlighet med IMO:s riktlinjer. Regeringens ambition är att samtliga östersjöstater skall kunna sluta upp bakom en klassning av Östersjön som PSSA. De växande transporterna av olja från ryska hamnar ger Ryssland en nyckelroll i det framtida sjösäkerhetsarbetet. Regeringen betonar i uppdraget därför vikten av att även Ryssland inbjuds till det fortsatta arbetet.

I mars 2004 medverkade Sjöfartsverket vid IMO:s diplomatkonferens under vilken en konvention om fartygs barlastvattenhantering antogs i syfte att förhindra spridning av främmande organismer.

Inom ramen för HELCOM deltar Sjöfartsverket och Kustbevakningen i östersjöländernas arbete med att genomföra Köpenhamnsdeklarationens sjösäkerhetsåtgärder.

Sedan den 1 januari 1998 har Sverige miljödifferentierade farleds- och hamnavgifter. Sjöfartsverket differentierar farledsavgifterna med avseende på svavelhalten i fartygs bränsle och på minskningen av kväveoxidutsläpp. Åtgärderna har hittills resulterat i en beräknad reduktion med omkring 50 000 ton svaveldioxid och 36 000 ton kväveoxider per år inom Östersjö- och Nordsjöområdet.

Regeringen konstaterar att Östersjöstrategin i fråga om mottagningsanordningar för hamnar inte har uppfyllts i Östersjöområdet.

Sammanfattningsvis anser regeringen att delmålet för verksamheten endast delvis har uppnåtts för 2003.

En positiv regional utveckling

Verksamhetsmål: En positiv regional utveckling, där sjötransportssystemet bidrar till att utjämna

skillnader i möjligheterna för olika delar av landet att utvecklas och motverka nackdelar av stora transportavstånd.

Resultat: Sjöfartsverket har delat in den svenska kusten i sju sjötrafikområden och har anställd personal i dessa områden. De och andra delar av Sjöfartsverket arbetar för att sjöfart skall kunna bedrivas året runt på samtliga hamnar av betydelse. Sveriges geografiska läge och det stora beroendet av utrikeshandel ger sjöfarten en dominerande roll för de svenska utrikestransporterna. Nästan 40 procent av det totala transportarbetet i Sverige, inräknat utrikessjöfartens transportarbete längs den svenska kusten, mätt i tonkm, utgörs av sjötransporter. Över 90 procent av all export och import går på lastfartyg eller färjor. Den sjöledes transporterade godsvolymen i utrikes trafik uppgick till 142 miljoner ton 2003. Av denna godsvolym transporterades merparten, ca 111 miljoner ton, på lastfartyg. Med färjetrafiken (passagerarfartyg och järnvägsfärjor) transporterades 31 miljoner ton gods till och från Sverige under 2003. Drygt 29 miljoner passagerare reste i utrikes trafik. Även för de inrikes transporterna är sjöfarten av stor betydelse. Sammantaget innebär detta att ca 153 miljoner ton avgiftspliktigt gods omsattes i de svenska hamnarna, vilket är en ökning med ca fyra procent jämfört med 2002. Efter en lång följd av år med ökande sjötransporter och godsomsättning i de svenska hamnarna skedde en minskning 2001 med ca fyra procent. Under 2002 vände godsvolymerna åter svagt uppåt och denna utveckling har förstärkts ytterligare under 2003. Sedan konjunkturen, sett ur ett sjöfartsperspektiv, bottenade 2001 har godsvolymerna ökat med drygt fem procent. Den främsta anledningen till detta är att exportvolymerna ökat med knappt fem procent, men även att import och inrikesvolymerna har ökat. Antalet fartygsanlöp med färjor är också rekordhögt. Tyngdpunkten i trafiken har sedan det föregående toppåret 2000 förskjutits ytterligare mot färjetrafik. Trenden att använda allt större lastfartyg ser ut att förstärkas än mer. Sedan 1999 har godsmängden per anlöp av lastfartyg ökat med ca 25 procent. Den tillväxt av godsvolymer som skett under det senaste året har huvudsakligen avsett fyra geografiska områden nämligen Bottenviken, Stockholm-Mälarenregionen, Sydkusten och Västkusten, varvid ökningen på Västkusten uppgår till ca 2,7 miljoner ton, vilket utgör hälften av den totala

ökningen. Godsvolymen på övriga områden stagnerar eller minskar. För 2003 visar sex sjötrafikområden en ökning av antalet anlöp (Bottenhavet en minskning) och en ökning av godsvolymen i fem sjötrafikområden (Bottenhavet och Ostkusten visar en nedgång). Förändringen av godsvolymer ger dock inte hela bilden av sjötrafikens regionala utveckling. Ostkustens sjötrafikområde, som haft en sjunkande godsvolymer, uppvisar samtidigt en stark ökning av antalet anlöp med färjor som har ökat med ca 1 500, vilket motsvarar en ökning med nära 30 procent. En liknande utveckling kan noteras för Stockholm–Mälarenregionen där antalet färjeanlöp ökat med drygt tio procent.

Vidare kan nämnas att de 10 största hamnarna i Sverige står för ca 2/3 av den totala godshandlingen.

Sammanfattningsvis anser regeringen att delmålet för verksamheten för 2003 har uppnåtts.

Ett jämställt sjötransportsystem

Verksamhetsmål: Ett jämställt sjötransportsystem, där sjötransportsystemet är utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov. Kvinnor och män skall ges samma möjligheter att påverka sjötransportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning och deras värdering skall tillmätas samma vikt.

Resultat: Under året bedrevs arbete tillsammans med SIKa och trafikverken för att utveckla kunskap och strategier inom området. Vidare genomför Sjöfartsverket en studie av könsfördelningen och jämställdheten inom olika delar och på olika nivåer inom sjötransportsystemet. Studien kommer att ligga till grund för en konkretisering av mål och strategier inom sjöfartssektorn.

Sjöfartsverkets ekonomiska resultat

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

Resultat: Sjöfartsverket skall finansiera sin verksamhet inklusive investeringar med de intäkter som uppbärs av brukarna av tjänsterna. Verket erhåller även anslag för att tillhandahålla

vissa tjänster som inte bör finansieras av intäkterna från farledsavgifterna. Omsättningen ökade under 2003 till 1 494 (1 450) miljoner kronor. Resultatet efter finansiella poster blev -3 (25,4) miljoner kronor, vilket är en resultatför-sämring jämfört med föregående år med 28,4 miljoner kronor. Anledningen till detta är främst ökade kostnader för vintersjöfarten p.g.a. isläget den gångna vintern. Ett positivt resultat efter skatt på 27,3 miljoner kronor erhålls genom en bokslutsdisposition där 41 miljoner kronor överförs från resultatutjämningsfonden till resultaträkningen. Fonden kan användas när klimatförhållanden påverkar Sjöfartsverkets verksamhet och ekonomi. Räntabiliteten på justerat eget kapital efter skattemotsvarighet under 2003 uppgår därmed till 3,5 procent (2,3 procent) och räntabilitetsmålet klaras. Soliditeten uppgick till 31 procent (34 procent). Investeringarna var på 346,2 (126,2) miljoner kronor och finansieringen skedde med egna medel. Regeringen konstaterar att de ekonomiska målen för Sjöfartsverket har uppnåtts.

Mervärdesskattetvist

Regeringen har i tidigare budgetpropositioner informerat om att Sjöfartsverket haft en tvist med Skattemyndigheten i Linköping. Skattemyndigheten hade beslutat att Sjöfartsverkets uttag av farledsavgifter inte kunde hänföras till yrkesmässig affärsverksamhet enligt mervärdesskattelagen (1994:200) utan att detta ingick i verkets myndighetsutövning och att Sjöfartsverket därmed saknade avdragsrätt för 70 procent av den totala ingående mervärdesskatten. Efter att Sjöfartsverket överklagat till Länsrätten i Östergötlands län, som biföll överklagandet och undanröjde beslutet, överklagade skattemyndigheten länsrättens dom till Kammarrätten i Jönköping. I dom den 1 oktober 2003 biföll kammarrätten överklagandet och upphävde länsrättens dom så vitt avser avdrag för ingående mervärdesskatt för omsättning i verksamhet som innefattar uttag av farledsavgifter. Domen har vunnit laga kraft. Enligt Kammarrätten i Jönköping utgör uttag av farledsavgifter ett led i myndighetsutövning. Sjöfartsverket är därför inte skattskyldigt enligt mervärdesskattelagen för de verksamheter som finansieras med farledsavgiften. Därmed är den ingående mervärdesskatten för dessa verksamheter inte avdragsgill.

En följd av domen är att en dominerande del av Sjöfartsverkets verksamhet inte omfattas av möjligheten att göra avdrag för den ingående mervärdesskatten. Sjöfartsverkets verksamhet omfattas inte heller av förordningen (2002:831) om myndigheters rätt till kompensation för ingående mervärdesskatt (kompensationsförordningen). Verket kan varken göra avdrag för den ingående mervärdesskatten med stöd av mervärdesskattelagen eller rekvirera kompensation för denna skatt med stöd av kompensationsförordningen. Sjöfartsverket belastas därför med en kostnad som andra myndigheter som utför myndighetsutövning inte har. När kompensationsförordningen infördes förutsattes att affärsverkens huvudsakliga verksamhet omfattades av möjligheten till avdrag för ingående mervärdesskatt enligt mervärdesskattelagen. Det fanns därför inte skäl att låta dessa få kompensation enligt kompensationsförordningen. Mot bakgrund av kammarrättens dom avser regeringen att se över frågan hur affärsverken skall behandlas när det gäller kostnader för ingående mervärdesskatt.

I avvaktan på en sådan översyn beslutade regeringen i december 2003 att kompensera Sjöfartsverket för den ingående mervärdesskatt som hänför sig till de verksamheter som finansieras med farledsavgifter enligt samma regler som gäller enligt kompensationsförordningen.

Resultat Kustbevakningen

Verksamhetsmål: Målet är att antalet allvarliga olyckor samt sjöfartens negativa miljöpåverkan skall minska. Kustbevakningen har även uppdraget att samordna de civila behoven av sjöövervakning och sjöinformation samt förmedla informationen till berörda myndigheter. Vidare har myndigheten en ständig beredskap för miljöräddningstjänst, vilket även utgör en beredskap som utnyttjas för sjöräddning.

Resultat: Kustbevakningens medverkan vid tillsyn av fartyg är reglerad i en särskild överenskommelse mellan Sjöfartsverket och Kustbevakningen. Verksamheten omfattar bl.a. tillsyn av fartyg i form av inspektion avseende bemanning på svenska fartyg, säkring av last i lastbärare samt kontroll av transporter med farligt gods. Vad gäller sjötrafikövervakningen svarar Kustbevakningen för övervakningen av såväl fritidsbåtstrafiken som yrkessjöfarten.

Inom sjösäkerhetsarbetet har Kustbevakningen under 2003 prioriterat tillsynen av lastbärare avskilda för sjötransport och bemanningskontroller avseende svenska fartyg med en bruttodräktighet på upp till 1 500. Myndigheten har vidare tillsammans med Sjöfartsverket fortsatt utvecklingen av den riskanalysbaserade tillsynen. Kustbevakningen verkar även för att fördjupa kontakterna med transportnäringsen och inom ramen för myndighetens förebyggande verksamhet har tjänstemän besökt speditörer och åkerier för att bl.a. informera om gällande regelverk. Vidare har myndigheten i samråd med Sjöfartsinspektionen genomfört en inventering av samtliga hamnar där farligt gods hanteras.

Under de senaste åren har trafiken med fritidsbåtar ökat framför allt i storstadsområdena. Kustbevakningen har under året genomfört 14 089 kontroller inom ramen för myndighetens sjötrafikövervakning och sjösäkerhetstillsyn i syfte att öka säkerheten till sjöss och minska antalet överträdelser mot gällande regelverk. Under sommarperioden har myndigheten övervakat områden där fartbegränsningar gäller med huvudsaklig inriktning mot fritidsbåtstrafiken. I samband med hastighetskontroller har även nykterhet kontrollerats. Ett flertal övervakningsinsatser har genomförts i samverkan med polisen. Fortsatt anskaffning av laserhastighetsmätare har bidragit till en effektivisering av fartkontrollerna till sjöss. När det gäller yrkessjöfarten har sjötrafikövervakningen inriktats mot det mindre tonnaget i närtrafik. Övervakning av hårt trafikerade trafiksepareringsområden har prioriterats och övervakningen har bedrivits med både fartyg och flygplan.

Vidare har Kustbevakningen genomfört 233 sjöräddningsoperationer, vilket motsvarar en knapp fjärdedel av det totala antal sjöräddningsinsatser som genomfördes i svenska vatten under 2003. Myndigheten svarade därmed för den största delen av de statliga insatserna.

Målet för verksamheten har enligt regeringen uppnåtts.

Resultat Handelsflottans kultur- och fritidsråd

Verksamhetsmål: HKF skall så effektivt som möjligt erbjuda sjömän ett meningsfullt och attraktivt fritids- och kulturliv. HKF skall med-

verka till att såväl svenskt som utländskt sjöfolk får tillgång till kultur- och fritidsaktiviteter, som med avseende på variation och kvalitet rimligt överensstämmer med samhällets ordinarie utbud. Verksamhetsutbudet skall så långt möjligt kompensera för den service som sjöfolket går miste om på grund av tjänstgöring till sjöss.

Resultat: HKF har under året haft ett varierat utbud av aktiviteter. Antalet sjömän och andra som tagit del av HKF:s tjänster har i stort sett kunnat bibehållas eller har t.o.m. ökat i vissa fall. HKF har upprätthållit en elektronisk nyhetservice för sjömän. Svenska TV-program och svensktextade hyrfilmer har distribuerats. Ett brett urval av köpfilmer har också tillhandahållits. HKF har under året bedrivit biblioteksverksamhet och motionsverksamhet. Besöksantalet vid HKF:s hamnanläggningar har ökat under året. Sammantaget bedömer regeringen att verksamhetsmålen för HKF:s verksamhet i huvudsak uppnåtts.

Resultat Rederinämden

Verksamhetsmål: Rederinämden skall medverka till att tillförsäkra den svenska handelsflottan rimliga konkurrensvillkor, som leder till en hög transportkvalitet för näringslivet.

Resultat: Sedan det nya sjöfartsstödet infördes den 1 oktober 2001 har nettoinflaggningen beräknats till omkring 15 fartyg. Rederinämden inger varje år en rapport om de svenska rederiernas ekonomiska situation till regeringen. Av rapporten, som avser 2003, framgår att de svenska rederiernas ekonomiska situation förbättrats och konkurrensförmåga stärkts genom det statliga bidraget. Rederinämden får därmed anses ha uppnått målet för sin verksamhet.

Analys och slutsatser

Vid bedömning av måluppfyllelsen för verksamhetsområdet granskas, förutom själva måluppfyllelsen, även de återrapporteringskrav som angavs i regleringsbrevet och andra uppdrag som myndigheterna har. Myndigheterna har inom vissa områden svårigheter att redovisa vilka åtgärder som vidtagits för att nå måluppfyllelse. En sammanställning av måluppfyllelsen för verksamhetsområdet under 2003 presenteras i tabell 6.4 nedan.

Ett tillgängligt transportsystem

Det har inte varit några problem att uppnå målet att sjöfart skall kunna bedrivas året runt i svenska farvatten och på samtliga svenska hamnar av betydelse. Detta mål har uppnåtts varje år sedan början av 1970-talet.

Ett viktigt område i tillgängligheten och för sjösäkerheten är att känna till bottenförhållanden och vilka frigångsdjup som gäller. Regeringen anser att arbetet med sjömätning är av stor betydelse och avser att i regleringsbrevet för Sjöfartsverket närmare precisera målsättningen för detta arbete.

De förbättringsområden som har identifierats för att öka tillgängligheten i sjötransportssystemet för funktionshindrade och andra med särskilda behov är: astma- och allergi, förflyttningar och information. Informationen är viktig för det fortsatta arbetet med att uppnå tillgänglighetsmålet.

Sammanfattningsvis anser regeringen att delmålet för verksamhetsområdet för 2003 har uppnåtts.

En hög transportkvalitet

Kvaliteten i det svenska sjötransportssystemet som tillhandahålls av Sjöfartsverket, mätt i termer av förutsägbarhet, säkerhet, flexibilitet, bekvämlighet, framkomlighet och tillgång till information har successivt förbättrats. Förseningar orsakade av infrastrukturen är försumbara, antalet sjökort i elektronisk form ökar och arbetet med farlederna till och från Göteborgs hamn är snart klart vilket ökar framkomligheten till hamnen.

Sammanfattningsvis anser regeringen att delmålet för verksamhetsområdet för 2003 har uppnåtts.

En säker sjöfart

Det är positivt att det finns en tendens att antalet allvarliga olyckor för svenska fartyg minskar från en från början mycket låg nivå till en ännu lägre nivå i alla sjötrafik kategorier sedan 1998. Nivåerna är dock så låga att även enstaka händelser får en stor påverkan på enskilda år vilket gör det problematiskt att redovisa enskilda år. Vad som är bekymrande är att olyckorna med fritids-

båtar inte visar samma tendens utan ligger kvar på ungefär samma nivå som tidigare. Avseende måluppfyllelsen för etappmålet sjösäkerhet är regeringens bedömning att detta endast delvis är uppfyllt på grund av att antalet allvarliga olyckor för fritidsbåtar inte har minskat.

De svenska fartygen har i en internationell jämförelse klarat sig väl enligt den tillsyn som utförs enligt Paris-MoU. I jämförelse mellan svenska fartyg och fartyg från andra stater som är anslutna till Paris-MoU är det endast fartyg från Storbritannien som kommer före Sverige på den s.k. vita listan. Detta måste anses vara mycket positivt och bedömningen är att sjösäkerhetsmålet i denna del är uppfyllt.

Sjöräddningsmålet har uppnåtts och under 2003 har Sjöfartsverket efter uppdrag från regeringen genomfört en utredning om sjöräddningen. I rapporten presenterar Sjöfartsverket ett förslag till nytt sjöräddningsmål och ett utvecklat samarbete mellan sjö- och flygräddningen. Båda förslagen bereds inom Regeringskansliet.

Regeringen bedömer att det ökande antalet fritidsbåtar, framför allt i storstadsområdena, i kombination med att dessa båtar får allt större fartresurser gör att det finns ett ökat kontrollbehov av fritidsbåttrafiken. Av denna anledning avser regeringen att lämna ett uppdrag till Kustbevakningen i syfte att se över vad som kan göras för att effektivisera övervakningen av fritidsbåttrafiken. Regeringen tillsatte den 18 december 2003 en utredning som bl.a. fick i uppdrag att göra förnyade överväganden av frågan om införande av en promillegräns för sjöfylleri som inte är grovt och även överväga andra metoder för att förbättra sjösäkerheten genom att minska antalet alkoholrelaterade olyckor till sjöss. Utredningen skall lämna sitt slutliga betänkande den 16 december 2005.

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

Sjöfartsskydd är ett nytt verksamhetsområde inom sjösäkerhetsmålet. Regeringen anser dock att attentaten i Madrid i mars 2004 har visat på

betydelsen av att terroristskydd tas på största allvar.

Mot bakgrund av att människor har omkommit och skadats inom sjöfarten anser regeringen att sjösäkerhetsmålet för verksamhetsområdet för 2003 endast delvis har uppfyllts. I detta sammanhang måste dock framhållas att sjösäkerhetsarbetet hos alla myndigheter är värdefullt och den utveckling som sker på området är mycket positiv.

En god miljö

Hotet mot svenska havs- och kustområden har ökat i och med en allt större fartygstrafik. Det innebär också en ökad risk för en allvarlig olycka med utsläpp av olja eller andra skadliga ämnen som följd. Negativ miljöpåverkan sker så gott som dagligen genom olagliga utsläpp av skadliga ämnen, spridning av främmande organismer via barlastvattentankar, luftföroreningar, giftiga båtbottnfärger m.m.

Regeringens uppfattning är att verksamhetsmålet för att uppnå en god miljö måste ha fortsatt hög prioritet. Regeringen betonar att Kustbevakningen och Sjöfartsverket bedriver ett omfattande nationellt och internationellt arbete för att minska sjöfartens negativa miljöpåverkan. Sjöfarten är en i hög grad internationell näringsgren och många viktiga miljöåtgärder måste därför arbetas fram inom ramen för internationella fora. Genom att vara drivande i dessa fora har Sverige i många fall lyckats påskynda internationella regler. Det gäller inte minst det miljöarbete som Sverige driver gemensamt med övriga EU-stater. PSSA-klassningen av Östersjön kan framhållas som ett annat exempel på framgångsrikt internationellt arbete.

Samtidigt återstår flera frågor som måste drivas hårdare. Det gäller t.ex. genomförandet av Östersjöstrategin vad gäller mottagningsanordningar i hamnar runt Östersjön. Vidare måste åtgärder vidtas som bidrar till att målet om att utsläppen av olja och kemikalier från fartyg minimeras och är försumbara till 2010 nås. Målet är en del av det nationella miljö kvalitetsmålet Hav i balans samt levande kust och skärgård. Till miljöarbetet tillkommer också nya frågor såsom barlastvattenhantering. Sammanfattningsvis anser regeringen att delmålet för verksamhetsområdet endast delvis har uppfyllts.

En positiv regional utveckling

I det gemensamma etappmålet för delmålen tillgänglighet och positiv regional utveckling anges bl.a. att tillgängligheten för medborgare och näringsliv mellan glesbygd och centralorter samt mellan regioner och omvärlden successivt skall förbättras. De sjöledes transporterade volymerna mellan inrikes orter har i princip varit oförändrade mellan 2002 och 2003 och för utrikes transporter har godsvolymer ökat. Antalet anlöp av lastfartyg har minskat i fyra sjötrafikområden och ökat i tre. Godsvolymer per anlöp har därmed ökat. Ökningen av godsvolymer tyder på att minskningen av antal anlöp inte har haft en negativ påverkan på den regionala utvecklingen på sjötransportområdet.

Inrikes färjetrafik har haft en positiv utveckling de senaste åren och visat tillväxtsiffror i passagerarvolym på långt över 10 procent. Vad avser färjetrafik i internationell trafik har det skett en kraftig ökning av antalet anlöp i Ostkustens sjötrafikområde och en stor ökning i Stockholm-Mälardalen. I resterande sjötrafikområden har det skett små förändringar. En förklaring till detta kan vara en ökad ekonomisk aktivitet i Östersjöområdet.

Utvecklingen av gods- och passagerarvolym under 2003 har varit positiv för den regionala utvecklingen och måluppfyllelsen. Vidare är det positivt med utvecklingen inom färjetrafiken på Ostkusten. Tendensen med färre anlöp av lastfartyg är svårbedömd avseende vilken effekt det har på tillgängligheten. Effektivare logistik och koncentration av godsflöden kan uppväga even-

tuella nackdelar med en minskning av anlöp. Sammantaget anser regeringen att delmålet för verksamhetsområdet för 2003 har uppfyllts.

Ett jämställt sjötransportsystem

Målet för verksamhetsområdet har funnits sedan 2002. Det finns ännu inget etappmål för området utan arbetet med att formulera ett pågår. I en tidigare kartläggning som Sjöfartsverket gjort av könsfördelningen inom sjöfolket framgår att kvinnorna är kraftigt underrepresenterade. Bland befattningsgrupperna var det endast inom gruppen ekonomipersonal som en jämn könsfördelning uppnåddes. I de övriga grupperna varierade kvinnornas andel mellan 0,6 procent och 9,5 procent. Om tendensen från utbildningen av sjöbefäl håller i sig lär könsfördelningen bli något jämnare med tiden. Utvecklingen går dock långsamt vilket visas av att kvinnorna endast utgjorde 10 procent av eleverna i utbildningen. Någon information om vad män och kvinnor anser om sjöfarten som transportmedel finns inte.

Tabell 6.4 Sammanställning av resultat för 2003 års verksamhet inom verksamhetsområdet

	Uppfyllt	Delvis uppfyllt	Verksamhet pågår	Ej uppfyllt
Ett tillgängligt transportsystem	X			
En hög transportkvalitet	X			
En säker sjöfart		X		
En god miljö		X		
En positiv regional utveckling	X			
Ett jämställt sjötransportsystem			X	

6.6 Revisionens iakttagelser

Riksrevisionen har inte haft någon invändning i revisionsberättelsen för Sjöfartsverket för 2003. Även för HKF har Riksrevisionen lämnat en

revisionsberättelse utan invändning. Riksrevisionen har i juni 2004 till regeringen inlämnat en förstudierapport rörande vissa frågor inom sjöräddningsverksamheten där man anser att det kan finnas behov av relativt snara åtgärder. Rapporten behandlas för närvarande av Regeringskansliet.

6.7 Budgetförslag

6.7.1 Sjöfartsverkets ekonomiska mål

Sjöfartsverket skall verka för att de transportpolitiska målen uppnås. Detta skall ske på ett företagsekonomiskt sätt och inom ramen för en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning. Sjöfartsverket har ett räntabilitetskrav (som räknas på resultatet efter skattemotsvarighet) om 3,5 procent över en konjunkturcykel. Vidare skall verket ha en soliditet om minst 30 procent. Som restriktion för prisökningar gäller att verkets farledsavgifter får öka med högst nettoprisindex räknat fr.o.m. 1995.

I Sjöfartsverkets treårsplan presenterades följande prognos för den kommande treårsperioden.

Tabell 6.5 Ekonomisk utveckling

Miljoner kronor där ej annat anges

	Prognos 2004	Prognos 2005	Prognos 2006	Prognos 2007
Resultat efter skattemotsvarighet	27,9	28,8	28,8	29,2
Räntabilitet på eget kapital efter skattemotsvarighet (%)	3,5	3,5	3,5	3,5
Soliditet (%)	31,6	35,2	34,7	34,2
Beräknad skattemotsvarighet	10,8	11,2	11,2	11,3
Beräknad utdelning	9,3	9,6	9,6	9,7

Regeringens överväganden

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

Regeringen föreslår vidare att det långsiktiga målet för soliditeten på lägst 30 procent skall kvarstå. Den restriktion Sjöfartsverket har att farledsavgifterna får öka med högst nettoprisindex räknat fr.o.m. 1995 föreslås förändras till att gälla fr.o.m. 2004. Anledningen till detta är att den nu genomförda höjningen av lotsavgiften kommer att kompenseras med en sänkning av farledsavgiften. För att undvika att denna sänk-

ning av farledsavgiften inte skall läggas samman med ett eventuellt utrymme att höja avgiften bör en justering av basåret ske.

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

Utdelning och skattemotsvarighet bör även fortsättningsvis fastställas slutligt av regeringen årligen i samband med bokslutet.

6.7.2 Finansiella befogenheter

Sjöfartsverkets investeringar finansieras för närvarande helt med egna medel. Verket har därutöver ett bemyndigande att ta upp lån inom en total ram av 350 miljoner kronor. Sjöfartsverket har i treårsplanen hemställt om ett bemyndigande att få uppta lång- och kortfristiga lån inom en total ram på 350 miljoner kronor. Vidare har verket hemställt om att få sätta in kassamässigt överskott på räntebärande konto i Riksgäldskontoret eller affärsbank.

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

Regeringens överväganden

Regeringen föreslår att ett bemyndigande ges så att Sjöfartsverket kan uppta lång- och kortfristiga lån inom en total ram av 350 miljoner kronor inom eller utanför Riksgäldskontoret under 2005. Vidare föreslår regeringen att Sjöfartsverket får sätta in kassamässigt överskott på räntebärande konto i Riksgäldskontoret eller affärsbank.

Regeringen förslår att de medel som förvaltas av Sjöfartsverket, och som används för kostnader med anledning av M/S Estonias förlisning, under den kommande treårsperioden får användas i enlighet med vad regeringen förordar i avsnitt i avsnitt 6.7.9.

6.7.3 Investeringsplan för Sjöfartsverket

Sjöfartsverkets bedömning av investeringsbehoven fördelade på olika verksamhetsgrenar under perioden 2005–2007 räknade i prisläge per den 1 januari 2004 framgår av nedanstående tabell. Som information redovisas också beslutad inve-

steringsbudget för 2004. Investeringarna uppgår totalt för perioden till 613,4 miljoner kronor. Detta är en ökning jämfört med förra årets investeringsplan med 86,8 miljoner kronor för perioden 2004–2006.

Under rubriken Farleder/utmärkning redovisas omfattningen av investeringar i farleder, nybyggnad, ombyggnad och återanskaffning av fyrrar, annan fast utmärkning, radionavigeringssystem samt el- och teleteknisk materiel och utrustning. Sjöfartsverkets isbrytare beräknas kunna användas i ytterligare 15–20 år. De investeringar som planeras är ombyggnad av fartygsbryggor. Sjötrafikinformationssystemen utvecklas ständigt och under planperioden planeras investeringar i utveckling och ombyggnader i Sjötrafikinformationscentraler

(VTS-centraler). Investeringar i den sjögeografiska verksamheten sker främst genom utveckling av system för bearbetning av djupdata, produktions- och förvaltningsverktyg för sjökortsdatabasen samt i distributionssystem för digitala produkter. En betydande del av investeringarna i lotsningsverksamheten utgörs av återanskaffning av lotsbåtar. Lotsbåtsflottan förnyas med hänsyn tagen till ålder och gångtid. Investeringarna omfattar också förnyelse av lokaler och hamnanläggningar samt utrustning på lotsstationer, bl.a. till följd av anpassning till en rationellare organisation inom sjötrafikområdena. Investeringar i IT-system planeras för verksgemensamma funktioner, Sjöfartsinspektionen och andra myndighetsdelar.

Tabell 6.6 Investeringsplan

Miljoner kronor

	Totala utgifter under perioden 2005-2007	Utfall 2003	Prognos 2004	Budget 2005	Beräknat 2006	Beräknat 2007
Farleder/utmärkning	429,4	270,7	308,0	132,0	142,4	155,0
Isbrytning	11,0	16,3	-	6,0	2,0	3,0
Sjötrafikinformation (VTS)	21,0	2,0	22,2	8,0	3,0	10,0
Sjögeografisk information (Sjökortsproduktion)	8,0	1,4	3,0	3,9	2,8	1,3
Lotsning	81,0	13,8	27,8	27,0	27,0	27,0
Sjöräddning	-	0,3	-	-	-	-
Sjöfartsinspektionen	13,0	0,3	0	5,0	5,0	3,0
Sektors- och myndighetsuppgifter (exkl. Sjöfartsinspektionen)	25,0	0,0	3,0	8,0	8,0	9,0
Gemensamma funktioner	25,0	43,4	20,0	8,0	8,0	9,0
Summa investeringar	613,4	348,2	384,0	197,9	198,2	217,3
Lån	-	-	-	-	-	-
Egen finansiering	613,4	348,2	384,0	197,9	198,2	217,3
Summa finansiering	613,4	348,2	384,0	197,9	198,2	217,3

Regeringens överväganden

Investeringsplan

Regeringen föreslår att investeringsplanen för Sjöfartsverket godkänns.

6.7.4 36:6 Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m.

Tabell 6.7 Anslagsutveckling

Tusental kronor

2003	Utfall	71 000	Anslags-sparande	0
2004	Anslag	71 000 ¹	Utgifts-prognos	71 000
2005	Förslag	71 000		
2006	Beräknat	71 000		
2007	Beräknat	71 000		

¹Inklusive tilläggsbudget i samband med 2004 års ekonomiska vårproposition (bet. 2003/04:FIU21) och förslag på tilläggsbudget i samband med budgetpropositionen för 2005.

Anslaget är avsett att finansiera tjänster inom Sjöfartsverkets ansvarsområde, bl.a. för fritidsbåtssektorn, som inte finansieras via handelssjöfarten. Från anslaget finansieras Sjöfartsverkets kostnader för informationsinsatser för att förbättra sjösäkerheten och för att minska miljöpåverkan, främst avseende fritidsbåtlivet. Vidare ingår vissa kostnader för sjöräddning, farledsverksamhet, 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

Regeringen är från tillgänglighets- och sjösäkerhetssynpunkt angelägen om att infrastrukturen som används av skärgårdsbor och fritidsbåtsägare även i fortsättningen håller en god standard. Anslaget täcker inte de kostnader som Sjöfartsverket har i dag för verksamheten utan underskottet täcks med intäkter från handelsjöfartens farledsavgifter. Regeringen föreslår att 71 000 000 kronor anvisas under anslaget för 2005. För 2006 och 2007 beräknas anslaget till 71 000 000 kronor, respektive 71 000 000 kronor.

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

Tabell 6.8 Anslagsutveckling

Tusental kronor

2003	Utfall	62 660	Anslags-sparande	0
2004	Anslag	62 660 ¹	Utgifts-prognos	61 506
2005	Förslag	62 660		
2006	Beräknat	62 660		
2007	Beräknat	62 660		

¹Inklusive tilläggsbudget i samband med 2004 års ekonomiska vårproposition (bet. 2003/04:FIU21) och förslag på tilläggsbudget i samband med budgetpropositionen för 2005.

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

Regeringens överväganden

Regeringen föreslår att 62 660 000 kronor anvisas under anslaget för 2005. För 2006 och 2007 beräknas anslaget till 62 660 000 kronor respektive 62 660 000 kronor.

6.7.6 36:8 Sjöfartsregistret

Tabell 6.9 Anslagsutveckling

Tusental kronor

2003	Utfall	4 369	Anslags-sparande	0
2004	Anslag	5 024 ¹	Utgifts-prognos	4 941
2005	Förslag	5 786		
2006	Beräknat	5 924 ²		
2007	Beräknat	6 061 ³		

¹Inklusive tilläggsbudget i samband med 2004 års ekonomiska vårproposition (bet. 2003/04:FIU21) och förslag på tilläggsbudget i samband med budgetpropositionen för 2005.

²Motsvarar 5 786 tkr i 2005 års prisnivå.

³Motsvarar 5 786 tkr i 2005 års prisnivå.

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

Regeringens överväganden

Regeringen föreslår att anslaget höjs till 5 786 000 kronor för att täcka kostnaden för verksamheten under 2005. För 2006 och 2007 beräknas anslaget till 5 924 000 kronor respektive 6 061 000 kronor

Tabell 6.10 Härledning av anslagsnivån 2005–2007, för anslag 36:8 Sjöfartsregistret

Tusental kronor

	2005	2006	2007
Anvisat 2004¹	4 524	4 524	4 524
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning ²	62	172	280
Beslut	-	-	-
Överföring till/från andra anslag	1 200	1 229	1 257
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	5 786	5 924	6 061

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2003 (bet. 2003/04:FiU10).

Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2004 års statsbudget.

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

6.7.7 36:9 Rederinnämnden: Administration

Tabell 6.11 Anslagsutveckling

Tusental kronor

År	Slagslag	Belopp	Notering	Belopp
2003	Utfall	1 075	Anslags-sparande	2 056
2004	Anslag	2 099 ¹	Utgifts-prognos	2 352
2005	Förslag	1 425		
2006	Beräknat	1 452 ²		
2007	Beräknat	1 480 ³		

¹ Inklusive tilläggsbudget i samband med 2004 års ekonomiska vårproposition (bet. 2003/04:FiU21) och förslag på tilläggsbudget i samband med budgetpropositionen för 2005.² Motsvarar 1 425 tkr i 2005 års prisnivå.³ Motsvarar 1 425 tkr i 2005 års prisnivå.

Anslaget används för Rederinnämndens kostnader för administration, arvoden m.m. Rederinnämnden disponerar avgiftsintäkter om ca 1 miljon kronor från verksamheten.

Regeringens överväganden

Det nu gällande sjöfartsstödet administreras av Rederinnämnden. Regeringen föreslår att anslaget sänks till 1 425 000 kronor för 2005 och att 1,2 miljoner kronor överförs till anslag 36:8 Sjöfartsregistret. Anledningen till sänkningen är att nämndens administrationskostnader minskat sedan det nya sjöfartsstödet infördes. Intäkter från avgifterna för ärendehantering om ca 1 miljon kronor disponeras av Rederinnämnden. För 2006 och 2007 beräknas anslaget till 1 452 000 kronor respektive 1 480 000 kronor.

Tabell 6.12 Härledning av anslagsnivån 2005–2007, för anslag 36:9 Rederinnämnden: Administration

Tusental kronor

	2005	2006	2007
Anvisat 2004¹	2 599	2 599	2 599
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning ²	26	76	128
Beslut	-	-	-
Överföring till/från andra anslag	-1 200	-1 223	-1 247
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	1 425	1 452	1 480

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2003 (bet. 2003/04:FiU10).

Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2004 års statsbudget.

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

6.7.8 Handelsflottans kultur- och fritidsråd

Regeringens överväganden

HKF:s verksamhet finansieras i huvudsak med en andel av de farledsavgifter som Sjöfartsverket tar in. För delar av verksamheten tas avgifter ut. Därutöver får HKF bidrag från bl.a. kommuner och privata organisationer. För 2003 var intäkterna sammanlagt 25,4 miljoner kronor. Av dessa utgjorde intäkterna från farledsavgifterna 18,5 miljoner kronor. För 2004 har denna nivå höjts till 19,5 miljoner kronor. Regeringen föreslår att denna nivå även skall gälla för budgetåret 2005.

Regeringen har under året tillkallat en särskild utredare med uppgift att med utgångspunkt från kraven i ILO-konventionen nr 163 om sjömäns välfärd till sjöss och i hamn föreslå hur Sverige bör organisera välfärdsverksamheten utifrån målsättningen att till lägsta möjliga kostnad uppfylla de krav som konventionen ställer.

6.7.9 Kostnader med anledning av M/S Estonias förlisning

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

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

Regeringen gav den 21 oktober 1996 Styrelsen för psykologiskt försvar i uppdrag att vara statens organ för kontakter med anhöriga till offer för M/S Estonias förlisning. Uppdraget utvidgades senare till att gälla även överlevande efter haveriet. Särskilt under de första åren efter fartygets förlisning fanns ett stort behov hos dessa grupper att få vägledning och informationsstöd från en central instans. Mot bakgrund av detta beslutade regeringen att utvidga uppdraget och gav Styrelsen för psykologiskt försvar i uppdrag att insamla och sammanställa uppgifter med anknytning till M/S Estonias haveri samt med utgångspunkt i en sådan faktabank tillhandahålla allmänheten information och besvara frågor om M/S Estonias förlisning. Kostnaden för uppbygandet av faktabanken och utförandet av uppdraget har beräknats till 10 miljoner kronor. En första version av faktabanken publicerades på Internet den 1 september 2004.

I den för Estland, Finland och Sverige gemensamma haverikommissionens slutrapport om förlisningen, konstaterade kommissionen en rad sjösäkerhetsbrister hos M/S Estonia. Kommissionen rekommenderade ett antal åtgärder för att förbättra sjösäkerheten på fartyg av motsvarande slag. Mot bakgrund av dessa rekommendationer gav regeringen 2001 Verket för innovationssystem (Vinnova) i uppdrag att initiera forskningsprojekt som syftar till att förbättra sjösäkerheten. För dessa forskningsprojekt har regeringen avsatt 45 miljoner kronor och finansieringen har skett genom de medel som konsortiet för övertäckande av M/S Estonia har erlagt till Sjöfartsverket.

Regeringens överväganden

Sjöfartsverket, Styrelsen för psykologiskt försvar, Vinnova och andra statliga myndigheter har haft och kommer sannolikt även i framtiden att ha kostnader med anknytning till M/S Estonias förlisning. Såväl kostnadernas storlek som deras utfall i tiden är svår att prognostisera. Regeringen föreslår att dessa medel, som förvaltas av Sjöfartsverket och som för närvarande uppgår till ca 60 miljoner kronor, skall kunna användas för framtida kostnader föranledda av utredningar och åtgärder med anknytning till M/S Estonias förlisning, som t.ex. sjösäkerhetsforskning, inom den kommande treårsperioden.

7 Luftfart

7.1 Omfattning

Verksamheten omfattar civil luftfart, statens flygplatssystem samt flygtrafiktjänster. Ansvarig myndighet inom verksamhetsområdet är affärsverket Luftfartsverket. Luftfartsverket har i uppdrag att skapa förutsättningar för ett tillgängligt, säkert, effektivt, jämställt 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 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 beredskapsplanläggning för civila flygtransporter, att verka för att hänsyn tas till

funktionshindrade personers behov inom den civila luftfarten samt att ha samordningsansvaret för trafiksäkerhetsarbetet inom luftfarten.

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

7.2 Utgiftsutveckling

I nedanstående tabell redovisas utgiftsutvecklingen för den anslagsfinansierade delen av statens verksamhet inom verksamhetsområdet. Det bidrag till icke statliga flygplatser som riksdagen beslutade om 1998 fördelades för första gången 1999. Anslaget till icke statliga flygplatser har fördelats under året.

Tabell 7.1 Utgiftsutveckling inom verksamhetsområdet

Miljoner kronor

	Utfall 2003	Budget 2004 ¹	Prognos 2004	Förslag 2005	Beräknat 2006	Beräknat 2007
36:5 Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk ²	4,7	20,0	19,6	20,0	20,0	20,0
36:10 Driftbidrag till icke statliga flygplatser ³	94,9	81,1	81,1	81,1	81,1	81,1
Totalt för verksamhetsområde Luftfart	99,6	101,1	100,7	101,1	101,1	101,1

¹ Inklusivt tilläggsbudget i samband med 2004 års ekonomiska vårproposition (bet. 2003/04:FiU21) och förslag på tilläggsbudget i samband med budgetpropositionen för 2005.

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

³ Beräknat anslag är enligt nuvarande fördelningssystem.

7.3 Politikens inriktning

Luftfarten har en stor transportpolitisk betydelse för det långväga inrikes- och utrikesresan

det. I vissa regioner av landet är flyget det enda verkliga alternativet när det gäller att resa längre sträckor. Det är därför av stor vikt att staten följer utvecklingen på luftfartsmarknaden och

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

Fram t.o.m. 2000 kännetecknades luftfartens utveckling av expansion, stora investeringar och god tillväxt i både flygrörelser och passagerare. I likhet med flygindustrin i stort planerade Luftfartsverket för en fortsatt ökning i efterfrågan. Under 2001 inträffade en dramatisk förändring i omvärlden, vilket bidrog till ett kraftigt trendbrott i passagerarvolym. Denna trend förstärktes under 2003. Efterfrågan på flygresor fortsatte att minska. Samtidigt skedde en överströmning av passagerare till lågkostnadsbolag samt till billigare biljetter i det traditionella reguljärflyget. Den del av flygbranschen som minskat mest är charterresandet. Ett ökat krav på säkerhetsåtgärder leder dessutom till stora extrakostnader för luftfartsskydd vilket i slutändan bekostas av resenärerna och därmed hämmar återhämtningen av resandet.

Det finns de närmaste åren kapacitet i flygplatssystemet för att ta hand om ett ökat antal passagerare utan att nya investeringar behöver göras. Under de närmaste åren minskar därför de årliga investeringarna för Luftfartsverket från över 3 miljarder kronor 2001 till under 1 miljard kronor 2006.

Riksdagen har fattat ett beslut om att dela upp Luftfartsverket och skapa en ny luftfartsmyndighet. Syftet med denna uppdelning är att undvika rollkonflikter mellan myndighetsverksamhet och produktionsverksamhet. Regeringen har för avsikt att genomföra delningen den 1 januari 2005. Den nya myndigheten Luftfartsstyrelsen skall omfatta nuvarande Luftfartsinspektionen och avdelningen Luftfart och Samhälle samt övriga funktioner som har en myndighetsutövande uppgift utan direkt koppling till kommersiella uppgifter. Det kvarvarande affärsverket skall ta hand om produktionsverksamhet, dvs. de statliga flygplatserna, flygtrafiktjänsten och annan verksamhet som har koppling till intäkter eller där konkurrens förekommer med andra aktörer på marknaden.

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

fart ICAO, det europeiska samarbetsorganet ECAC och Eurocontrol.

7.4 Insatser

Stockholmsberedningen

Stockholmsberedningens delbetänkande Tillräcklig flygplatskapacitet i Stockholm – Mälardalsregionen (SOU 2003:33) har remissbehandlats under sommaren/hösten 2003. En majoritet av remissinstanserna delar i stort beredningens bedömningar och förslag. Bland annat framförs att Arlanda måste ges förutsättningar för en utbyggnad av en fjärde rullbana men att en sådan utbyggnad samtidigt måste lösa behovet av förbättrade marktransportlösningar till och från Arlanda. När det gäller förslaget om att inrätta en permanent samordningsgrupp för Arlandas långsiktiga utveckling så stöds detta av en stor majoritet av remissinstanserna. En klar majoritet av remissinstanserna pekar därutöver på behovet av att säkerställa det flygtransportarbete som i dag utförs på Bromma flygplats, antingen genom att behålla dagens flygplatsinfrastruktur eller genom att hitta ett nytt alternativt citynära flygplatsläge. För närvarande är hela frågekomplexet om tillräcklig flygplatskapacitet i Stockholm – Mälardalsregionen under fortsatt beredning inom Regeringskansliet.

Avgastaket

Avgastaket innebär att utsläppen av koldioxid och kväveoxider från flygplatsverksamheten, senast tio år efter att tredje banan färdigställts, inte får överstiga 1990 års nivå. Detta innebär att utsläppen i mitten av 2011 inte får överstiga 1990 års nivå. Huvuddelen av koldioxidutsläppen härrör från flygtrafiken och passagerarnas anslutningsresor på mark. Flygtrafiken står för ungefär hälften av utsläppen av både koldioxid och kväveoxid.

Med branschens förväntade utveckling av antalet flygresor kommer utsläppen av koldioxid redan omkring 2008 att överstiga 1990 års nivå. Utsläppen av kväveoxider beräknas inte överstiga utsläppstaket under överskådlig tid (fram till 2030).

En stor del av utsläppen är inte kopplade till Luftfartsverkets verksamhet, utan hör till områden som andra myndigheter och aktörer ansvarar och råder över. Trots Luftfartsverkets olika åtgärder och genom samverkan med andra ansvariga är det svårt att uppfylla avgastaket. Ytterligare åtgärder för att minska koldioxidutsläppen behöver därför genomföras om nuvarande avgastak skall kvarstå.

Under flera år har arbetet med att följa upp utsläppen och att vidta åtgärder för att begränsa dem bedrivits. De enskilt största åtgärderna är Arlandabanan, införande av miljödifferenterade landningsavgifter och anslutning till fjärrvärme (för uppvärmning av byggnader) till största delen producerad av biobränsle. För närvarande testas en syntetisk diesel på Luftfartsverkets bussar. Ett antal biogasfordon kommer att köpas in och en tankstation planeras att anläggas.

Inskrivningsregistret för luftfartyg

Luftfartsstyrelsen skall fr.o.m. den 1 april 2005 svara för inskrivningsregistret för luftfartyg. Den inskrivningsbok för luftfartyg som förs vid Stockholms tingsrätt i dag skall flyttas över till Luftfartsstyrelsen och därmed utgöra en del av inskrivningsregistret för luftfartyg. Från och med den 1 april 2005 blir det möjligt att med sakrättslig verkan skriva in förvärv av äganderätt till luftfartyg och nyttjanderätt till luftfartyg i inskrivningsregistret hos Luftfartsstyrelsen.

Flygplatsnämnden

I samband med att lagen (2000:150) om marktjänster på flygplatser trädde i kraft den 1 maj 2000 inrättades Flygplatsnämnden för att handlägga vissa frågor enligt nämnda lag. Lagen grundar sig på rådets direktiv 96/67/EG av den 15 oktober 1996 om tillträde till marknaden för marktjänster på flygplatserna inom gemenskapen (EGT L 272, 25.10.1996, s. 36, Celex 31996L0067). Enligt direktivets bestämmelser måste vissa frågor prövas av en instans som inte har något direkt eller indirekt ekonomiskt intresse i flygplatser. Genom tillskapandet av Luftfartsstyrelsen får vi i Sverige en myndighet som kan luftfartsfrågor och som inte har några ekonomiska intressen i flygplatser. Därmed föreligger inte längre något behov av att behålla

Flygplatsnämnden. De frågor som handläggs av Flygplatsnämnden kan framöver i stället handläggas av Luftfartsstyrelsen. Lagstiftningsåtgärder för att reglera denna överföring avser regeringen föreslå riksdagen i en särskild proposition under hösten 2004.

7.5 Resultatbedömning

Med utgångspunkt i de transportpolitiska delmålen har regeringen i regleringsbrev fastställt verksamhetsmålen för Luftfartsverket. För Luftfartsverket har det även fastställts ekonomiska mål. Resultatet för 2003 i förhållande till dessa mål framgår av den följande redovisningen.

Ett tillgängligt transportsystem

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

Resultat: Luftfartsverket har tagit fram mått som beskriver möjligheten att med flyg ta sig till och från de svenska flygplatserna. Förutsättningarna har blivit sämre att resa bort över dagen med flyg. Flygplatser med många direktlinjer och täta avgångar har rimligen en bättre möjlighet att nå eller nås av övriga flygplatser. Stockholm har både den bästa åtkomligheten och den bästa tillgängligheten. Luftfartsverket redovisar i sin sektorsredovisning tillgänglighet och åtkomlighet och dess förändringar över tiden för svenska flygplatsregioner. För 2003 kan konstateras att både tillgängligheten och åtkomligheten försämrats. Det gäller för såväl inrikes som europatrafiken, vilket i huvudsak beror på färre avgångar och ändrade tidtabeller.

Luftfartsverket skall enligt sin instruktion verka för att hänsyn tas till funktionshindrade resenärers särskilda behov i luftfarten. De funktionshindrade har överlag en god tillgänglighet till lufttransportsystemet. Endast 8 procent av de funktionshindrade anger att de inte har möjlighet att utnyttja flyget för sina transporter. För att förbättra informationen till funktionshindrade har Luftfartsverket under hösten 2003 introducerat en flygresehandbok. Ambitionen är att flygresehandboken skall bli den naturliga

startpunkten på resan för människor med olika slag av funktionshinder.

En hög transportkvalitet

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

Resultat: Luftfartsverket har tagit fram ett system för att rapportera förseningar på Arlanda flygplats och dess orsaker. Antalet försenade flygningar, antalet försenade passagerare och förseningens storlek kan med hjälp av DARSA (Delay Analysis Report at Swedish Airports) redovisas och analyseras månadsvis. Luftfartsverkets rapporterings- och uppföljningssystem har stått modell för utveckling inom såväl Eurocontrol som enskilda stater. Åtgärder har vidtagits för att säkra drifttillförlitligheten i de tekniska systemen. Antalet försenade flygningar, antalet försenade passagerare och förseningarnas storlek har minskat under 2003. Till stor del beror detta på den minskade flygtrafiken. Luftfartsverket arbetar med punktlighetshöjande åtgärder på flygplatser och i flygtrafikledningen för att åstadkomma ytterligare förbättringar.

En säker luftfart

Verksamhetsmål: En säker luftfart, där ingen dödas eller allvarligt skadas inom flygtransportsystemet, genom att flygtransportsystemets utformning och funktion anpassas till de krav som följer av detta. Målet är att flygsäkerhetsstandarden skall vara i nivå med den som finns i övriga välutvecklade luftfartsnationer.

Resultat: År 2003 blev, från säkerhetssynpunkt, ett bra år för svensk linjefart och chartertrafik då endast två haverier inträffade, och det utan allvarliga personskador. För att flygsäkerhetsmålet skall kunna uppnås till 2007 krävs att antalet haverier ligger på en fortsatt låg nivå.

Inom privatflyget har antalet haverier sedan 1998 hittills inte minskat i den omfattning som krävs för att målet skall nås. År 2003 var dock det bästa året på 30 år för privatflyget utan haverier med dödlig utgång.

Regelsystemet för luftfartsskyddet har skärpts väsentligt för att förhindra kapningar och terrorism. Ytterligare en skärpning genomfördes den

1 april 2003 vilket framför allt innebar ett förbättrat skalskydd som gör det ännu svårare för obehöriga att ta sig in på flygplatserna. Kostnaderna för säkerhetsarbetet på flygplatserna har ökat kraftigt och Luftfartsverket har investerat totalt ca 850 miljoner kronor under de senaste två åren.

En god miljö

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

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

Sverige ligger långt framme jämfört med andra europeiska länder i fråga om att införa miljöledningssystem. Luftfartsverket bedriver ett mycket aktivt och effektivt miljöarbete. Utsläppen av koldioxid och svaveldioxid från flygverksamheten vid Luftfartsverkets flygplatser minskade med 8 procent i jämförelse med 2002 vilket beror på flygtrafikens nedgång. Minskningen av kolväteutsläppen var 11 procent vilket i viss mån kan förklaras med användning av modernare flygplan med effektivare motorer. Totalt minskade användningen av el och värmeenergi med 14 procent i jämförelse med 2002. Förbrukningen av glykol för flygplansavisning minskade med 13 procent. Ett koncernövergripande arbete med att införa miljöledningssystem baserat på ISO 14001 har genomförts under 2003. Målet anses vara nått när 28 enheter har ett miljöledningssystem. Vid utgången av 2003 har 22 enheter infört ett miljöledningssystem. Arbete med de kvarvarande 6 enheterna fortsätter under 2004. Inom ICAO och EU pågår arbete med att begränsa flygets utsläpp av koldioxid.

De riktvärden för trafikbuller som anges i regeringens proposition (prop. 1996/97:53, bet. 1996/97:TU7, rskr. 1996/97:174) – Infrastrukturinriktning för framtida transporter – bör normalt inte överskridas vid nybyggnation av bostadsbebyggelse eller vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av infrastruktur.

Luftfartsverket har arbetat med att begränsa trafikbuller i permanent bebyggelse enligt statsmakternas mål och följer i stort upprättad tidsplan. Vid Karlstads, Skellefteås, Sundsvalls och Sturups flygplatser är både investeringar och fysiska åtgärder helt genomförda. Vid Arlanda skall även alla fritidshus i flygplatsens närhet utredas och eventuellt åtgärdas. Luftfartsverket har ett beräknings- och uppföljningssystem (BUS) för att förbättra kontroll- och uppföljningsmöjligheterna av flygbuller. BUS kan nu användas för att följa upp varje enskild flygning, detta för att säkerställa att flygvägar följs och villkor uppfylls.

Den tredje banan på Arlanda togs i drift den 17 april 2003. Detta har medfört att – totalt sett – färre människor utsätts för buller från flygtrafiken på Arlanda. Dock har bullerutbredningen flyttats österut. Därigenom har ett antal fastigheter fått en högre exponering av flygbuller än tidigare. Det buller som dessa drabbas av ligger dock inom de riktvärden för flygbuller som gäller. Idrifttagandet av den tredje banan har inneburit att ytterligare hus skall bullerisoleras under 2004.

En positiv regional utveckling

Verksamhetsmål: Flygtransportssystemet skall främja en positiv regional utveckling genom att dels utjämna skillnader i möjligheterna för olika delar av landet att utvecklas, dels motverka nackdelar av stora transportavstånd.

Resultat: Anslaget till kommunala flygplatser har fördelats under året. Anslaget är 106 miljoner kronor och Luftfartsverket bidrar med 11 miljoner kronor.

Regeringen införde allmän trafikplikt på tio inrikes flyglinjer under slutet av 2001 och uppdrog åt Rikstrafiken att upphandla trafiken. Det är väsentligt att alla delar av landet har en väl fungerande flygtrafik i avsaknad av alternativa resmöjligheter.

Ett jämställt flygtransportssystem

Verksamhetsmål: Ett jämställt flygtransportssystem, där flygtransportssystemet är utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov. Kvinnor och män skall ges samma möjligheter att påverka transportsyste-

rets tillkomst, utformning och förvaltning och deras värderingar skall tillmätas samma vikt.

Resultat: Sammantaget är kvinnors perspektiv dåligt företrädde vid planering, beslut och förvaltning av dagens transportsystem. De statliga trafikverkens ledningar domineras av män liksom ledningarna för bransch- och intresseorganisationer. En genomgång av könsfördelningen i några svenska flygbolags styrelser visar att kvinnor är klart underrepresenterade. I Luftfartsverkets styrelse är fem av totalt tio ledamöter kvinnor. Luftfartsverket har för avsikt att kommande år genomföra studier för att bättre belysa skillnader mellan mäns och kvinnors resmönster.

Luftfartsverkets ekonomiska resultat

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

Soliditetsmålet för 2003 var 20 procent dock är det långsiktiga målet att soliditeten skall uppgå till lägst 25 procent.

Som restriktion för prishöjningar gäller att trafikavgifterna, exkl. undervägsavgifter, avgifter för luftfartsskydd och bulleravgifter i genomsnitt över åren får öka med högst nettoprisindex, mätt fr.o.m. 1993 års nivå.

Resultat: Flygtrafiken har under 2003 fortsatt att minska för tredje året i rad. Antalet passage-rare i linjefart och chartertrafik på Luftfartsverkets flygplatser minskade med 7 procent och antalet landningar med 5 procent. Ett åtgärdsprogram genomförs för att förbättra Luftfartsverkets resultat med 1 miljard kronor till 2006.

Det ekonomiska läget i Luftfartsverket är ansträngt efter att verket genomfört de största investeringarna i Luftfartsverkets historia samtidigt som flygtrafiken kraftigt minskat. Händelserna i september 2001 tillsammans med den djupa och utdragna lågkonjunkturen, Sars-

epidemin och Irakkriget har medfört att passagerarvolymerna på Luftfartsverkets flygplatser har minskat med nästan 15 procent över tre år, vilket motsvarar ett intäktsbortfall på ca 575 miljoner kronor. Resultatet efter finansiella poster blev negativt 2003 och slutade på -48 (151) miljoner kronor. Ägarens ekonomiska krav har inte kunnat uppfyllas under 2003. Räntabiliteten på eget kapital har uppgått till -1 procent och soliditeten till 18 procent. De av statsmakterna uppställda ekonomiska målen kommer inte att uppnås de närmaste åren.

Analys och slutsatser

Regeringen konstaterar att de verksamhetsmål som formulerats inom verksamhetsområdet Luftfart i huvudsak har uppfyllts. Luftfartsverkets ekonomiska mål för räntabilitet och soliditet nåddes dock inte och Luftfartsverket kommer troligen inte att nå dessa mål de närmaste åren. Restriktionerna för prishöjningar har följts enligt de system som infördes 1993.

7.6 Revisionens iakttagelser

Riksrevisionen har granskat Luftfartsverkets årsredovisning för 2003. Revisionsberättelsen innehåller inga invändningar.

7.7 Budgetförslag

7.7.1 Luftfartsverkets ekonomiska mål

Luftfartsverket skall bidra till att de transportpolitiska målen uppnås på ett företagsekonomiskt sätt och inom ramen för en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning. Av Luftfartsverkets treårsplan framgår att det ekonomiska resultatet efter skattemotsvarighet för perioden 2005–2007 bedöms bli 90, 245 respektive 317 miljoner kronor. Luftfartsverkets prognos är att lånebehovet

minskar under planeringsperioden, men verket bedömer att verksamheten har ett behov av en låneram på 7 700 miljoner kronor.

Regeringens övervägande

Regeringen föreslår följande ekonomiska mål för Luftfartsverket under perioden 2005–2007: Det långsiktiga målet för soliditeten är att denna efter 2004 lägst skall uppgå till 25 procent. Avseende räntabilitetsmålet anser regeringen att det bör ligga fast på nuvarande nivå, dvs. 8 procent av eget kapital efter skatt. Prisrestriktionen bör vara oförändrad för 2005.

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.

7.7.2 Luftfartsverkets finansiella befogenheter

Regeringen föreslår att riksdagen bemyndigar regeringen att under 2005 låta Luftfartsverket få rätt att ta upp lån i och utanför Riksgäldskontoret inom en total ram på 7 700 miljoner kronor. Luftfartsverket får teckna aktier eller ge aktieägartillskott till LFV Holding AB inom en ram på 150 miljoner kronor. Luftfartsverket föreslås vidare få rätt att teckna borgensförbindelser för krediter till förmån för dotterbolaget LFV Holding AB inom en total ram på 60 miljoner kronor samt placera kassamässigt överskott i bank, i statsreglerade och hos motpart med kreditvärdighet motsvarande kategori K1 enligt Nordisk Ratings system eller motsvarande samt på räntebärande konto i Riksgäldskontoret. Luftfartsverket föreslås lämna likvid säkerhet vid utställandet av derivatinstrument. En ram för utställandet av sådana säkerheter på 2 000 miljoner kronor bör fastställas för 2005.

Tabell 7.2 Ekonomisk utveckling

Miljoner kronor där ej annat anges

	Prognos 2004	Plan 2005	Plan 2006	Plan 2007
Resultat efter skattemot-svarighet	7,0	90,0	245,0	317,0
Räntabilitet på eget kapi-tal efter skattemotsvarig-het (%)	0	3,0	8,0	9,0
Soliditet (%)	18,0	19,0	21,0	24,0
Beräknad skattemotsva-righet	3,0	50,0	95,0	123,0
Beräknad utdelning	2,0	30,0	82,0	106,0

7.7.3 Luftfartsverkets investeringsplan

Luftfartsverket föreslår en investeringsnivå under perioden 2005–2007 på sammanlagt 2 300 miljoner kronor. Under planeringsperioden avslutas de stora kapacitetsinvesteringarna som Luftfartsverket har genomfört de senaste åren på Arlanda och inom flygtrafiktjänsten. Med hänsyn till flygmarknadens utveckling har övriga kapacitetshöjande investeringar förskjutits till efter planeringsperioden. Bana 3 har tagits i drift. De åtgärder som återstår är bullerisolering av fastigheter samt att avsluta de expropriationsärenden som anläggandet av banan medför.

Investeringsutgiften för hela MATS-projektet (Modernisering av flygtrafikledningssystemet) är beräknad till 2 miljarder kronor och beräknas vara avslutad 2006. Den operativa driftsättningen av kontrollcentralerna i Stockholm och Malmö har senarelagts i avvaktan på Luftfartsinspektionens säkerhetsgodkännande av det nya flygtrafikledningssystemet.

Tabell 7.3 Investeringsplan

Miljoner kronor

	Total kostnad under 2004-2007	Prognos 2004	Budget 2005	Beräknat 2006	Beräknat 2007
Terminalåtgärder Arlanda	365	315	50	-	-
Tredje banan	75	30	15	15	15
MATS inkl. CUP	370	120	100	150	-
Övriga projekt	2 790	835	735	535	685
Summa investeringar	3 600	1 300	900	700	700
Lån i RGK		7 100	6 600	5 800	5 000
Investeringsbidrag	165	75	30	30	30
Egna medel	3 435	1 225	870	670	670
Övrig finansiering	-	-	-	-	-
Summa finansiering	3 600	1 300	900	700	700

Hösten 2004 beräknas terminalåtgärderna på Arlanda i stort sett vara klara. Den nya centralbyggnaden och Pir F har tagits i bruk medan delprojekt Syd har skjutits på framtiden på grund av flygmarknadens utveckling. Investeringsutgifterna för projektet, som påbörjades 2000, beräknas totalt uppgå till knappt 5,5 miljarder kronor. Övriga investeringar inriktas på ersättningsanskaffningar, åtgärder för att säkerställa flygsäkerheten och åtgärder som skall leda till miljöförbättringar.

Neddragningen av Luftfartsverkets investeringsplaner för den kommande planeringsperioden innebär att kassaflödet efter investeringar förväntas bli positivt fr.o.m. 2004. I och med det beräknar Luftfartsverket att under planeringsperioden tillsammans med vissa investeringsbidrag fullt ut finansiera investeringarna med egna medel samt dessutom amortera på skulderna och därmed minska skuldsättningsgraden och förbättra den finansiella ställningen.

Regeringens överväganden

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

7.7.4 36:10 Driftbidrag till icke statliga flygplatser¹

Tabell 7.4 Anslagsutveckling

Tusental kronor

2003	Utfall	94 900	Anslags- sparande	0
2004	Anslag	81 100 ²	Utgifts- prognos	81 100
2005	Förslag	81 100		
2006	Beräknat	81 100 ³		
2007	Beräknat	81 100		

¹ Anslaget har bytt namn från Driftbidrag till kommunala flygplatser till Driftbidrag till icke statliga flygplatser.

² Inklusivt tilläggsbudget i samband med 2004 års ekonomiska vårproposition (bet. 2003/04:FiU21) och förslag på tilläggsbudget i samband med budgetpropositionen för 2005.

³ Beräknat anslag enligt nuvarande fördelningssystem.

I riksdagens transportpolitiska beslut 1998 (prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266) sades att staten, inom ramen för en oförändrad rollfördelning, skulle ta ett större ekonomiskt ansvar än dittills för driften av luftfartens infrastruktur i avsikt att uppnå en tillfredsställande flygtrafikförsörjning. Anslaget infördes budgetåret 1999 i enlighet med det transportpolitiska beslutet.

Bidraget är avsett att finansiera delar av driftunderskotten vid kommunala och privata flygplatser. Flygplatser som omfattas av stödet är dels sådana som har en icke säsongsbunden reguljär passagerartrafik, dels flygplatser som har en sådan reguljär passagerartrafik som kan anses ha särskild betydelse för uppfyllandet av de transportpolitiska målen.

Regeringens överväganden

Regeringen gör bedömningen att den modell som använts i fem år i stort har fungerat enligt de ambitioner som slagits fast av riksdagen i det transportpolitiska beslutet 1998. Stödet spelar en

viktig roll för att landet skall få en tillfredsställande transportförsörjning och särskilt gäller detta för de regioner där det saknas konkurrenskraftiga alternativa transportsätt. Statens ansvar är att minska skillnaderna i utvecklingsförutsättningar mellan olika delar av landet.

Regeringen vill erinra om den översyn som för närvarande görs av hur transportpolitiskt motiverade insatser genomförs. Översynen omfattar såväl nuvarande stöd till luftfartssektorn som statens övriga finansiella insatser till andra trafikslag. Resultatet av översynen kan komma att medföra förändringar av utformningen av nuvarande driftbidrag. Regeringen avser att återkomma i frågan om de statliga finansiella insatserna till transportsystemet inom ramen för den kommande transportpolitiska propositionen. Regeringen föreslår att 81 100 000 kronor anvisas under anslaget för 2005. För 2006 och 2007 beräknas anslaget till 81 100 000 kronor respektive 81 100 000 kronor.

7.7.5 Luftfartsstyrelsen

Från och med den 1 januari 2005 finns den nya myndigheten Luftfartsstyrelsen som skall ansvara för luftfartens myndighetsverksamhet. Luftfartsstyrelsen föreslås finansieras genom avgifter. De avgifter som i dag tas ut av Luftfartsinspektionen och Luftfart och Samhälle täcker inte hela kostnaden för verksamheten utan det fordras en ny kompletterande avgift. En följd av att Luftfartsstyrelsen bryts ut ur affärsverket är att vissa luftfartsavgifter kan sänkas i och med att avgifterna i dag täcker underskottet i myndighetsverksamheten. Intäkterna från den nya avgiften bör därför motsvaras av en lika stor sänkning av Luftfartsverkets luftfartsavgifter, undantaget det som skall ersätta de ökade kostnaderna för den nya myndigheten.

Avgiften

Den nya avgiften skall fastställas genom transparenta principer. Avgiften skall tydligt kunna avskiljas från Luftfartsverkets avgifter. Det är också viktigt att avgiften i så liten utsträckning som möjligt omfördelar betalningsansvaret mellan olika brukarkategorier.

Eftersom luftfarten i första hand transporterar passagerare, är det naturligt att utgå från en passagerarbaserad avgift. En ren passageraravgift ger inga omfördelningseffekter, om Luftfartsverket fullt ut kompenserar den nya avgiften med en motsvarande sänkning av den passagerarbaserade flygplatsavgiften.

Avgiften kan riktas antingen mot flygplatser eller mot flygbolag. Det finns 19 statliga och 23 icke-statliga flygplatser med linjefart eller chartertrafik. Dessa flygplatser har redan i dag system och rutiner för debitering av rörliga trafikbaserade avgifter mot flygoperatörerna. Fördelar med att rikta avgiften mot flygplatser är att det är en stabil, säker och relativt liten kundgrupp med säte i Sverige. Nackdelar är att det blir ett extra steg mellan myndigheten och den yttersta slutkonsumenten. Uttag mot flygplatser skulle kunna innebära viss frihet för flygplatserna att subventionera trafiken genom att inte ta ut hela avgiften mot flygbolagen. Detta medför att Luftfartsstyrelsens avgift inte är tydlig och transparent till slutkonsumenten.

Luftfartsstyrelsen bör avgiftsbelägga slutkunden i så hög utsträckning som möjligt. Ju närmare passagerarna avgiften tas ut desto högre integritet får myndigheten. Genom uppbörd mot flygbolagen kan flygbolagen lättare redovisa myndighetskostnaden gentemot sina kunder, något som bör vara en fördel för bolagen. Det skall tydligt framgå att avgiften är en ren myndighetsavgift.

Regeringens överväganden

Utöver de avgifter som finns i dag och som även fortsättningsvis kommer att tas ut föreslår regeringen en ny avgift. Den nya avgiften skall baseras på antalet avresande passagerare i linjefart och charter enligt den officiella flygplatsstatistikens avgränsning. Detta medför att trafiken på de 19 statliga flygplatserna och trafiken på 23 icke-statliga flygplatser kommer att avgiftsbeläggas. Avgiften bör riktas som direkt uppbörd mot flygbolagen. Avgiften skall i normalfallet faktureras i efterskott.

Luftfartsstyrelsens kostnader föreslås täckas med avgiftsintäkterna. De intäkter Luftfartsinspektionen och Luftfart och Samhälle nu tar in, redovisas vid sidan av statsbudgeten. Detta skall ske även fortsättningsvis. En renodlad finansieringsform är att föredra vilket innebär att verksamheten i sin helhet går utanför statsbudgeten vilket tillämpas redan i dag. Regeringen gör bedömningen att det är möjligt att balansera resultat mellan räkenskapsåren som kapitalförsörjningsförordningen ger möjlighet till. Detta tillsammans med ett tillräckligt stort kreditrum ger goda förutsättningar att uppnå full kostnadstäckning över tiden. Luftfartsstyrelsen får ingen finansiering via anslag vilket innebär att avgiften bedöms uppgå till ca 10 kronor per passagerare.

Mot bakgrund av det ovanstående föreslår regeringen att avgifter får tas ut i Luftfartsstyrelsens verksamhet och att intäkterna från dessa avgifter får disponeras för att täcka kostnaderna för verksamheten.

8 Interregional kollektiv persontrafik

8.1 Omfattning

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

8.2 Utgiftsutveckling

Tabell 8.1 Utgiftsutveckling inom verksamhetsområdet

Miljoner kronor

	Utfall 2003	Budget 2004 ¹	Prognos 2004	Förslag 2005	Beräknat 2006	Beräknat 2007
36:11 Rikstrafiken: Administration	12,0	19,4	18,7	19,7	19,9	20,2
36:12 Rikstrafiken: Trafikupphandling	847,2	798,0	873,0	823,0	793,0	793,0
Totalt för verksamhetsområdet	859,2	817,4	891,7	842,7	812,9	813,2

¹ Inklusive tilläggsbudget i samband med 2004 års ekonomiska vårproposition (bet. 2003/04:FiU21) och förslag på tilläggsbudget i samband med budgetpropositionen för 2005.

Prognosen för 2004 visar på högre utgifter än föregående år och att utgifterna blir högre än anvisat anslag. För att täcka de ökade utgifterna för trafikupphandlingar ökas anslaget 36:12 Rikstrafiken: Trafikupphandling engångsvis med 30 miljoner kronor för 2005.

8.3 Politikens inriktning

Kollektivtrafiken har en stor betydelse för att transportsystemet skall svara upp mot de transportpolitiska målen om en hög transportkvalitet, en positiv regional utveckling, ett tillgängligt

transportsystem, en god miljö, en säker trafik och ett jämställt transportsystem.

Den lokala och regionala kollektivtrafiken är vanligtvis ett gemensamt ansvar för kommuner och landsting. Statens ansvar för kollektivtrafiken är att utveckla den interregionala kollektivtrafiken genom samordning och upphandling av samhällsekonomiskt lönsam trafik som inte bedrivs på kommersiella grunder eller av trafikhuvudmännen. Ett mål för verksamheten är att det finns en tillfredsställande interregional transportförsörjning för kvinnor och män i ett sammanhängande nätverk i landet.

För att kunna vidareutveckla kollektivtrafiken har tre utredningar tillsatts och genomförts, Kollektivtrafikutredningen, Färdtjänstutredningen och Järnvägsutredningen. Utredningarna innehåller en mängd förslag till förbättringar av kollektivtrafikens olika delar. Utredningarna kommer att behandlas i den transportpolitiska propositionen som regeringen har för avsikt att presentera våren 2005.

Kollektivtrafiken är en del av samhällsservicen och det är viktigt att den blir tillgänglig för alla grupper av nyttjare. 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.

8.4 Resultatbedömning

Med utgångspunkt i de transportpolitiska delmålen har regeringen i regleringsbrev fastställt verksamhetsmålen för Rikstrafiken. Resultatet för 2003 i förhållande till dessa mål framgår av den följande redovisningen.

Verksamhetsmål: Ett tillgängligt transportsystem, där ett samverkande interregionalt kollektivt persontrafiksystem utformas så att medborgarnas grundläggande transportbehov kan tillgodoses.

Resultat: Statens köp av interregional kollektiv persontrafik syftar till att upprätthålla transportpolitiskt angelägen interregional trafik som inte kan bedrivas på kommersiella grunder. Rikstrafikens verksamhet har bidragit till att kollektivtrafiken utvecklats. Framför allt har upphandlingarna som genomförts i samverkan med trafikhuvudmännen inneburit bättre samordning mellan regional och interregional trafik.

Efter att Rikstrafiken startat sin verksamhet den 1 juli 1999 har trafikupphandlingarna utvecklats så att alla trafikslag omfattas. Statens kostnader för 2003 fördelas mellan de olika trafikslagen enligt tabell 8.2 och kostnad per resa enligt tabell 8.3.

Tabell 8.2 Statens kostnader för den upphandlade trafiken 2003¹ (Miljoner kronor)

Transportslag	Kvinnor	Män	Totalt
Buss	22,7	15,7	38,4
Flyg	43,9	66,3	110,2
Färja	97,1	130,2	227,3
Tåg	244,4	198,8	443,2
Summa ordinarie stöd	408,1	411,0	819,1
Temporärt stöd	-	-	43,0
Totalt	-	-	862,1

¹Inklusive periodiserade kostnader. Uppdelningen av kostnaderna mellan kvinnor och män utgår från information från resandeundersökningar om fördelningen mellan män och kvinnor per transportslag.

Tabell 8.3 Antal utförda resor och kostnad per resa

Transportslag	Antal resor (tusental)	Kostnad/resa (kr)
Buss	981	39
Flyg	132	832
Färja	1 422	160
Tåg	12 772	35

Rikstrafiken har bedrivit ett utrednings- och analysarbete i samverkan med persontrafiksektorns aktörer för att främja användning och utnyttjande av IT inom kollektivtrafiken för att öka tillgängligheten. Rikstrafiken har deltagit i offentliga utredningar med stark koppling till delmålet. Rikstrafiken har redovisat trafikslagsövergripande åtgärdsplaner för ökad tillgänglighet och en samlad strategi för hur transportsystemet skall kunna göras tillgängligt till 2010. Rikstrafiken har också föreslagit en arbetsprocess avseende hur råd och riktlinjer för gemensamma transportslagsövergripande funktioner på stationer och hållplatser kan utvecklas.

Verksamhetsmål: 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 detta. En god miljö, 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.

Resultat: Rikstrafikens verksamhet syftar till att främja användande av kollektiva färdmedel och bidrar till delmålen om en säker trafik och en god miljö. För att strukturera miljöarbetet har Rikstrafiken inlett en process att införa ett miljöledningssystem som omfattar både den interna kontorsverksamheten och upphandlingsverksamheten. Rikstrafiken fortsätter med miljöarbetet under 2004 och skall redovisa miljöpolicy, miljömål och handlingsprogram i samband med årsredovisningen 2004.

Verksamhetsmål: 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.

Resultat: Det är framför allt genom upphandling av trafik och samverkansavtal med trafikhusvudmän som Rikstrafiken bidragit till en positiv regional utveckling i trafiksvaga områden. För att på kort och medellång sikt höja transportkvaliteten har Rikstrafiken skapat en plattform för webbaserad kvalitetsredovisning som även omfattar redovisning av brister i reskedjan och vid stationer och terminaler. På längre sikt är det främst genom Rikstrafikens deltagande i offentliga utredningar som myndigheten medverkat till förslag som syftar till att höja transportkvaliteten i den interregionala persontrafiken.

Verksamhetsmål: Ett jämställt transportsystem, där transportsystemet är utformat så att det svarar mot kvinnors och mäns transportbehov och där kvinnor och män ges samma möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning och deras värdering tillmäts samma vikt.

Resultat: Rikstrafiken har inlett ett arbete för en jämn fördelning av makt och inflytande mellan kvinnor och män inom det kollektiva persontransportområdet och för att jämställdhetsperspektivet skall integreras i myndighetens interna respektive externa verksamhet. Rikstrafiken har under en längre tid arbetat med att få fram resandestatistik. Rikstrafiken har gjort resandeundersökningar på den upphandlade trafi-

ken som fördelar sig på kön och ärende med resan. I dessa undersökningar framkommer att kvinnor i högre grad än män använder den upphandlade trafiken för privatresor. Vidare använder kvinnor i något högre grad än män tåg och buss för pendling till arbete och skola. Män använder i högre grad än kvinnor båt och flyg för motsvarande resor. Regeringen följer med intresse den information som inkommer från Rikstrafiken och det jämställdhetsarbete som pågår.

8.5 Insatser

Flyg i norr

Rikstrafiken har under 2003 utrett möjligheterna till ett effektivare trafiksystem för flyget i Norrlands inland. Utredningen visar att det finns utrymme för förändringar i nuvarande upplägg som kan ge bättre och billigare lösningar.

Regeringen beslutade den 19 februari 2004 i enlighet med ett förslag från Rikstrafiken att reducera flygtrafiken i Norrlands inland med omkring 500 av drygt 4 500 enkelturer. Reduceringen motsvarar den nedgång i resande som skett sedan den allmänna trafikplikten utformades. Regeringen har för avsikt att under hösten 2004 se över den allmänna trafikplikten för att se om ytterligare förändringar kan vara motiverade.

Etablering av lågprisflyg i Luleå, Umeå och i Skellefteå påverkar inlandsflygplatserna i Norrland. Det ökade utbudet av avgångar och låga priser som kustflygplatserna kan erbjuda konkurrerar väsentligt mer än tidigare med inlandsflygplatsernas mindre utbud, varefter viss överströmning av passagerare kan förväntas.

Statskontorets rapport

Redan när Rikstrafiken bildades var regeringens avsikt att utvärdera verksamheten när myndigheten verkat några år. Regeringen gav därför den 6 mars 2003 ett uppdrag åt Statskontoret att utvärdera Rikstrafikens verksamhet och organisation. Syftet var att klargöra om verksamheten bedrivs på ett optimalt sätt och om organisationen är ändamålsenlig och styrs på ett effektivt sätt. Statskontorets rapport "En liten myndighet

med stort ansvar” visar på en del brister hos Rikstrafiken, bl.a. avseende metoden att prioritera mellan tänkbara trafikuppgifter i trafikupphandlingarna. En genomgång har gjorts och ett arbete har påbörjats för att utveckla Rikstrafikens verksamhet.

Särskilt stöd till glesbygdstrafiken

Rikstrafiken har för 2004 fått i uppdrag att lämna ett särskilt stöd, totalt 10 miljoner kronor, till glesbygdstrafiken i de fyra nordligaste länen. Stödet skall fördelas till de berörda trafikhuvudmännen. Detta stöd är inte en del i Rikstrafikens verksamhet att stödja interregional kollektiv persontrafik utan stödjer regionaltrafiken i de fyra nordliga glesbygdslänen. Stödet transfereras till länen via Rikstrafikens budget efter en fördelningsnyckel som länen enats om. Fördelningen ser ut enligt följande:

Norrbottnen	2 140 000 kronor
Västernorrland	2 300 000 kronor
Jämtland	2 350 000 kronor
Västerbotten	3 210 000 kronor

8.6 Revisionens iakttagelser

Riksrevisionen har granskat Rikstrafikens årsredovisning för 2003. Revisionsberättelsen innehåller följande invändningar: Rikstrafiken har, beroende på bristande intern styrning och kontroll, överskridit anslaget 36:11 *Rikstrafiken: Administration* med 204 000 kronor. Rikstrafiken har även tecknat avtal om förhyrning och vidareuthyrning av tågsätt. Befogenhet härför saknas. Regeringen ser allvarligt på invändningarna och följer noggrant de åtgärder som myndigheten vidtar för att komma tillrätta med problemen. Enligt uppgift från Rikstrafiken har rutinerna förbättrats för att undvika anslagsöverskridande för administrationsanslaget.

8.7 Budgetförslag

8.7.1 36:11 Rikstrafiken: Administration

Tabell 8.4 Anslagsutveckling

Tusental kronor				
2003	Utfall	12 026	Anslags-sparande	- 374
2004	Anslag	19 435 ¹	Utgifts-prognos	18 703
2005	Förslag	19 702		
2006	Beräknat	19 899 ²		
2007	Beräknat	20 238 ³		

¹ Inklusive tilläggsbudget i samband med 2004 års ekonomiska vårproposition (bet. 2003/04:FiU21) och förslag på tilläggsbudget i samband med budgetpropositionen för 2005.

² Motsvarar 19 702 tkr i 2005 års prisnivå.

³ Motsvarar 19 702 tkr i 2005 års prisnivå.

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

Regeringens överväganden

Regeringen föreslår att 19 702 000 kronor anvisas under anslaget för 2005. För 2006 och 2007 beräknas anslaget till 19 899 000 kronor respektive 20 238 000 kronor.

Tabell 8.5 Härledning av anslagsnivån 2005–2007, för anslag 36:11 Rikstrafiken: Administration

Tusental kronor			
	2005	2006	2007
Anvisat 2004¹	19 435	19 435	19 435
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning ²	267	464	803
Beslut			
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	19 702	19 899	20 238

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2003 (bet. 2003/04:FiU10).

Beloppet är således exklusivt beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2004 års statsbudget.

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

8.7.2 36:12 Rikstrafiken: Trafikupphandling

Tabell 8.6 Anslagsutveckling

Tusental kronor

År	Slagslag	Belopp	Anslags- sparande	Utgifter- prognos
2003	Utfall	847 205		35 427
2004	Anslag	798 000 ¹		873 047
2005	Förslag	823 000		
2006	Beräknat	793 000		
2007	Beräknat	793 000		

¹ Inklusivt tilläggsbudget i samband med 2004 års ekonomiska vårproposition (bet. 2003/04:FiU21) och förslag på tilläggsbudget i samband med budgetpropositionen för 2005.

Anslaget finansierar statens upphandling av transportpolitiskt motiverad interregional kollektiv persontrafik. Prognosen är att Rikstrafiken kommer att förbruka 873 miljoner kronor vilket är mer än anslagna medel. Anslaget uppgår för innevarande år till 798 miljoner kronor, inklusive de 5 miljoner kronor som erhöles i tilläggsbudgeten samt de 10 miljoner kronor som disponeras för stödet till glesbygdstrafiken.

Förändringar i trafikutbudet är att vänta och redan beslutat är att flygtrafiken i Norrlands inland reduceras vilket är en åtgärd som beräknas leda till besparingar på 10,4 miljoner kronor på årsbasis.

Regeringens överväganden

För att täcka de ökade utgifterna för genomförda trafikupphandlingar föreslår regeringen att 823 000 000 kronor anvisas under anslaget för 2005. För 2006 och 2007 beräknas anslaget till 793 000 000 kronor respektive 793 000 000 kronor.

Bemyndiganden om ekonomiska åtaganden

Rikstrafiken bör få sluta upp till fem år långa trafikeringsavtal. Regeringen föreslår därför att riksdagen bemyndigar regeringen att under 2005, i fråga om ramanslaget 36:12 *Rikstrafiken: Trafikupphandling*, ingå ekonomiska förpliktelser som omfattar högst fem år under perioden 2006–2010 och som, inklusive tidigare gjorda åtaganden, innebär utgifter på högst 2 450 miljoner kronor.

Tabell 8.7 Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Tusental kronor

	Utfall 2003	Prognos 2004	Förslag 2005	Beräknat 2006	Beräknat 2007–
Utstående åtaganden vid årets början	3 324 699	2 617 163	1 967 163	1 953 163	2 200 163
Nya åtaganden	130 933	235 000	795 000	1 000 000	1 590 000
Infriade åtaganden	838 469	885 000	809 000	753 000	743 000
Utestående åtaganden vid årets slut	2 617 163	1 967 163	1 953 163	2 200 163	3 047 163
Erhållen/föreslagen bemyndiganderam	3 950 000	3 950 000	2 450 000	2 300 000	3 100 000

9 Forskning och analys

9.1 Omfattning

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

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

SIKA har till uppgift att ta fram underlag för det transportpolitiska utvecklingsarbetet och är statistikansvarig myndighet för officiell statistik inom samhällsområdet transporter och kommunikationer. Till detta räknas vägtransporter, flygverksamhet, järnvägstransporter, sjöfart samt statistik om post- och televerksamhet. Myndigheten samordnar även infrastrukturplaneringen och bidrar med analyser inom politikområdets hela bredd.

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

säkerhetsmyndigheter i deras olycksförebyggande verksamhet.

I verksamhetsområdet ingår anslaget 36:13 *Viss internationell verksamhet*. Anslaget disponeras av Regeringskansliet för kostnader för bl.a. medlemsavgifter och resor förenade med Sveriges deltagande i internationella organisationer m.m.

Genom utpekade sektorsansvar för forskning och utveckling har Banverket och Vägverket viktiga uppgifter inom verksamhetsområdet. Vägverkets kostnader för samhällsmotiverad forsknings-, utvecklings- och demonstrationsverksamhet ryms huvudsakligen inom anslag 36:2 *Väghållning och statsbidrag*, medan motsvarande insatser för Banverkets del ryms inom anslag 36:4 *Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter*.

På liknande sätt har också VINNOVA till uppgift att finansiera behovsmotiverad forsknings-, utvecklings- och demonstrationsverksamhet (FUD) och göra andra insatser för att främja ett effektivt innovationssystem. Insatserna skall bl.a. bidra till att ett hållbart och effektivt transportsystem utvecklas.

Regeringen har också sedan 2001 ställt särskilda medel till VINNOVAs förfogande för ett FUD-program avseende sjösäkerhet. Sammantaget har 45 miljoner kronor avsatts för ändamålet.

9.2 Utgiftsutveckling

Tabell 9.1 Utgiftsutveckling inom verksamhetsområdet

Miljoner kronor

	Utfall 2003	Budget 2004 ¹	Prognos 2004	Förslag 2005	Beräknat 2006	Beräknat 2007
36:13 Viss internationell verksamhet	5,3	2,5	4,9	2,5	2,5	2,5
36:14 Statens väg- och transportforskningsinstitut	32,7	34,3	33,6	34,6	35,0	35,7
36:15 Statens institut för kommunikationsanalys	49,0	52,7	51,8	53,2	53,9	54,9
Totalt för verksamhetsområde Forskning och analys	87,0	89,5	90,3	90,3	91,4	93,1

¹ Inklusive tilläggsbudget i samband med 2004 års ekonomiska vårproposition (bet. 2003/04:FIU21) och förslag till tilläggsbudget i samband med budgetpropositionen för 2005.

Utgiftsutvecklingen under perioden påverkas dels av höjning av anslaget 36:14 *Statens väg- och transportforskningsinstitut* med 0,3 miljoner kronor, dels av höjning av anslaget 36:15 *Statens institut för kommunikationsanalys* med 0,5 miljoner kronor. Förändringarna härrör sig framför allt från pris- och löneomräkningar.

9.3 Politikens inriktning

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

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

privata verksamheter stimuleras samt att bilden av Sverige som innovationsland utvecklas.

VINNOVA har på regeringens uppdrag tagit fram en samlad strategi för forskning, utveckling och demonstration till stöd för utveckling av ett hållbart och effektivt transportsystem (VP 2004:01). I enlighet med uppdraget har arbetet skett i samverkan med Banverket, Statens energimyndighet, FAS, FORMAS, Naturvårdsverket och Vägverket. Strategin pekar ut viktiga forskningsområden, lägger fast ansvarsfördelning mellan skilda statliga finansiärer och diskuterar finansieringsformer för nationella insatser såväl som för insatser på europeisk nivå. Strategin är för närvarande på remiss. Mot bakgrund av detta material, Godstransportdelegationens analys av forskningsbehov (SOU 2003:39), Kollektivtrafikkommitténs slutbetänkande (SOU 2003:67) och regeringens innovationsstrategi avser regeringen återkomma med en samlad bedömning av verksamhetens inriktning.

9.4 Insatser

I september 2003 fastställde Vägverket ett FUD-program för perioden 2004-2013 (Vägverkets publikation 2003:127), där verket beskriver sin bedömning av FUD-behov. Vägverket har tillkännagivit en satsning på att skapa s.k. ”virtuella FUD-centra”, liksom på att stimulera medverkan i EU-finansierad FUD-verksamhet. Vägverket driver också

branschgemensamma program tillsammans med andra parter. Med bl.a. fordonsindustrin drivs Emissionsforskningsprogrammet (EMFO) och fordonssäkerhetsprogrammet (Intelligent Vehicle Safety Systems, IVSS). Dessa program är viktiga insatser även mot bakgrund av regeringens innovationsstrategi där bl.a. betydelsen av ett utvecklat samspel mellan offentliga och privata aktörer betonas. Under 2003 använde Vägverket ca 280 miljoner kronor för FUD-verksamhet.

Banverket har sitt FUD-program för perioden 2000 till 2005 som utgångspunkt för arbetet inom området. Programmet pekar ut prioriterade FUD-områden, liksom hur FUD-processen inom Banverket och samverkan med omvärlden skall fungera. Under 2003 har Banverket genomfört en uppföljning av FUD-programmet. Denna skall ligga till grund för ett nytt FUD-program som avses antas under 2005. Under 2003 satsade Banverket uppskattningsvis 70 miljoner kronor på FUD-verksamhet.

VINNOVAs uppgift är att främja hållbar tillväxt genom att bidra till utveckling av effektiva innovationssystem, bl.a. genom finansiering av behovsmotiverad forskning. I linje med den verksamhetsplanering för åren 2003 till 2007 som VINNOVA presenterat har man under 2003 bl.a. inbjudit till ansökning om forskningsmedel inom tillväxtområdena innovativa fordon, farkoster och system samt innovativa logistiksystem och godstransporter. Motsvarande utlysning har också gjorts inom kunskapsplattformen infrastruktur och effektiva transportsystem. Dessutom har FUD-insatser inom sjösäkerhetsområdet och energi-relaterad transportforskning finansierats. Under 2003 har VINNOVA satsat ca 175 miljoner kronor på transportrelaterad FUD.

Regeringen har för avsikt att ställa medel till VINNOVAs förfogande för en förlängning av det sjösäkerhetsprogram som löper sedan 2001. Liksom tidigare avses denna insats finansieras med de medel som sattes av för särskilda åtgärder i samband med m/s Estonias förlisning.

För den spårbundna trafiken kommer inom kort ett EU-direktiv som gäller säkerheten inom järnvägstrafiken att träda i kraft, det s.k. säkerhetsdirektivet. Direktivet kan komma att medföra att Statens haverikommission bör ut-

reda även sådana olyckor och tillbud som Järnvägsinspektionen för närvarande utreder.

9.5 Resultatbedömning

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

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

Statens väg- och transportforskningsinstitut

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

Resultat: Målen enligt regleringsbrevet har i huvudsak uppfyllts. Någon utvärdering av institutets verksamhet under 2003 har inte gjorts. Däremot har VINNOVA låtit utvärdera verksamheten vid VTI:s Bibliotek och informationscenter (BIC). Verksamheten har bedömts som mycket viktig för informationsförsörjningen inom transportområdet. Den samlade bedömningen är att måluppfyllelsen för VTI varit god.

VTI har under 2003 följt upp sin tidigare genomförda omstrukturering av organisationen under 2002 med ytterligare en justering. Under hösten har VTI slutfört en revision av en ny standard för kvalitetssäkring av verksamheten. VTI är nu certifierat enligt Ledningssystem för kvalitet ISO 9001:2000.

Statens institut för kommunikationsanalys

Verksamhetsmål: I regleringsbrev för 2003 har regeringen angivit SIKAs verksamhetsmål med återrapporteringskrav samt ett uppdrag. Målet är att genom analysarbete och statistikproduktion bidra till utvecklingen av en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Uppdraget har handlat om att analysera länens förslag till långsiktiga investeringsplaner utifrån ett trafikslagsövergripande synsätt

Resultat: 2003 har till stor del präglats av utvecklingsinsatser inom flera områden. Under året lades stora insatser ner på att göra omvärldsanalyser och förbereda de nya basprognoser för person- och godstransporter som tas fram under 2004. Man förberedde också den nya kombinerade resvane- och kommunikationsundersökningen som skall börja genomföras under 2004 och som är en sammanslagning av de två tidigare undersökningarna RES (resvanor) och KOM (kommunikationsvanor). Förberedelser gjordes även för den kommande omgången av varuflödesundersökningen som skall genomföras under 2004, liksom inför uppdraget att föreslå ett nytt system för officiell statistik om kollektivtrafik. SIKA har även genomfört en tredje uppföljning av transportpolitikens mål. Institutet har i allt väsentligt uppfyllt ställda mål samt levererat de uppdrag som lagts ut.

Statens haverikommission

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

Resultat: Haverikommissionen har kunnat fastställa orsaken till samtliga de olyckor som undersökts under 2003 och har i de flesta fall kunnat lämna rekommendationer till tillsynsmyndigheterna. Haverikommissionen har därmed bidragit till det långsiktiga målet om

en säker trafik. Måluppfyllelsen i förhållande till uppställda verksamhetsmål bedömer regeringen vara tillfredsställande vad gäller utförda prestationer. Haverikommissionen har inte kunnat uppfylla målet för handläggningstider under året. Myndigheten anger stor personalomsättning som orsak till detta.

Analys och slutsatser

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

VTI har utvecklat sin verksamhet för att bättre svara mot krav på framtida marknad och har tagit viktiga steg för att ytterligare utveckla sin position på den internationella arenan.

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

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

9.6 Revisionens iakttagelser

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

9.7 Budgetförslag

9.7.1 36:13 Viss internationell verksamhet

Tabell 9.2 Anslagsutveckling

Tusental kronor

2003	Utfall	5 263	Anslags-sparande	2 462
2004	Anslag	2 500 ¹	Utgifts-prognos	4 916
2005	Förslag	2 500		
2006	Beräknat	2 500		
2007	Beräknat	2 500		

¹ Inklusive tilläggsbudget i samband med 2004 års ekonomiska vårproposition (bet. 2003/04:FiU21) och förslag på tilläggsbudget i samband med budgetpropositionen för 2005.

Anslaget disponeras av Regeringskansliet för kostnader för bl.a. medlemsavgifter om ca 2 miljoner kronor och resor förenade med Sveriges deltagande i internationella organisationer m.m. Detta gäller främst internationella luftfartsförhandlingar, FN:s ekonomiska kommission för Europa (ECE), internationella järnvägsfördragen (COTIF, OCTI m.m.), internationellt samarbete vad gäller sjöfarten (IMO m.m.), luftfarten (ICAO m.m.) samt EU.

Regeringens överväganden

Regeringen föreslår att 2 500 000 kronor anvisas under anslaget för 2005. För 2006 och 2007 beräknas anslaget till 2 500 000 kronor respektive 2 500 000 kronor.

9.7.2 36:14 Statens väg- och transportforskningsinstitut

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

Anslagsutvecklingen för verksamheten följer enligt nedanstående tabell.

Tabell 9.3 Anslagsutveckling

Tusental kronor

2003	Utfall	32 746	Anslags-sparande	616
2004	Anslag	34 276 ¹	Utgifts-prognos	33 645
2005	Förslag	34 600		
2006	Beräknat	35 030 ²		
2007	Beräknat	35 651 ³		

¹ Inklusive tilläggsbudget i samband med 2004 års ekonomiska vårproposition (bet. 2003/04:FiU21) och förslag på tilläggsbudget i samband med budgetpropositionen för 2005.

² Motsvarar 34 600 tkr i 2005 års prisnivå.

³ Motsvarar 34 600 tkr i 2005 års prisnivå.

Regeringens överväganden

Regeringen föreslår att 34 600 000 kronor anvisas under anslaget för 2005. För 2006 och 2007 beräknas anslaget till 35 030 000 kronor respektive 35 651 000 kronor.

Tabell 9.4 Härledning av anslagsnivån 2005–2007, för anslag 36:14 Statens väg- och transportforskningsinstitut

Tusental kronor

	2005	2006	2007
Anvisat 2004¹	34 276	34 276	34 276
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning ²	324	754	1 375
Beslut			
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt	-	-	-
Förslag/beräknat anslag	34 600	35 030	35 651

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2003 (bet. 2003/04:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2004 års statsbudget. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning.

9.7.3 36:15 Statens institut för kommunikationsanalys

Tabell 9.5 Anslagsutveckling

År	Slagslag	Belopp	Övrigt	Totalt
2003	Utfall	49 027	Anslags-sparande	110
2004	Anslag	52 727 ¹	Utgifts-prognos	51 829
2005	Förslag	53 173		
2006	Beräknat	53 943 ²		
2007	Beräknat	54 930 ³		

¹ Inklusive tilläggsbudget i samband med 2004 års ekonomiska vårproposition (bet. 2003/04:FiU21) och förslag på tilläggsbudget i samband med budgetpropositionen för 2005.

² Motsvarar 53 173 tkr i 2005 års prisnivå.

³ Motsvarar 53 173 tkr i 2005 års prisnivå.

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

Regeringens överväganden

För verksamhetsområdet Statistik räknar SIKa med att utvecklingen av ny officiell statistik om kollektivtrafik kommer att kräva en större andel av anslaget mot slutet av perioden 2005–2007. Mot bakgrund av ovanstående föreslår regeringen att 53 173 000 kronor anvisas under anslaget för 2005. För 2006 och 2007 beräknas anslaget till 53 943 000 kronor respektive 54 930 000 kronor.

Tabell 9.6 Härledning av anslagsnivån 2005–2007, för anslag 36:15 Statens institut för kommunikationsanalys

Tusental kronor

	2005	2006	2007
Anvisat 2004¹	52 727	52 727	52 727
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning ²	646	1 419	2 410
Beslut			
Överföring till/från andra anslag	-200	-203	-207
Övrigt	-	-	-
Förslag/beräknat anslag	53 173	53 943	54 930

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2003 (bet. 2003/04:FiU10).

Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2004 års statsbudget. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning.

9.7.4 Statens haverikommission

Haverikommissionen disponerar inget eget anslag. Regeringen beslutar om en ram för myndighetens förvaltningskostnader. För 2004 är ramen 14 000 000 kronor. Haverikommissionen begär i sitt budgetunderlag för 2005–2007 att ramen höjs till 14 300 000 kronor. Myndigheten anger att förvaltningskostnaderna kommer att öka till följd av ökade lönekostnader. Kostnaderna för utbildnings-satsningar för personalen kommer också att öka. Förvaltningskostnaderna, liksom kostnaderna för enskilda undersökningar skall betalas av följande myndigheter: Luftfartsverket, Sjöfartsverket, Banverket, Försvarsmakten och Statens räddningsverk.

Regeringens överväganden

Regeringen anser att förvaltningskostnaderna för budgetåret 2005 bör få uppgå till högst 14 300 000 kronor. Fördelningen av förvaltningskostnaderna mellan de fem betalande myndigheterna avser regeringen fastställa i 2005 års regleringsbrev för Haverikommissionen.

10 Politikområde IT, elektronisk kommunikation och post

10.1 Omfattning

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

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

Post- och telestyrelsen (PTS) är sektors- och tillsynsmyndighet inom områdena elektronisk kommunikation och post. Myndighetens uppgift är bl.a. att meddela tillstånd och utöva tillsyn över operatörerna på marknaderna för elektronisk kommunikation och post samt att inom ramen för sitt sektorsansvar följa utvecklingen inom dessa områden.

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

Politikområdet omfattar även den statliga satsningen på IT-infrastruktur med hög överföringskapacitet och övriga åtgärder som syftar till att Sverige som första land skall bli ett informationssamhälle för alla. Denna inriktning redovisades i propositionen Ett informationssamhälle för alla (prop. 1999/2000:86, bet. 1999/2000:TU9, rskr. 1999/2000:256), i fortsättningen benämnd IT-propositionen.

Inom politikområdet återfinns under 2004 även anslag för investering i ett gemensamt radiokommunikationssystem för skydd och säkerhet. I enlighet med regeringens förslag i 2004 års ekonomiska vårproposition (prop. 2003/04:100, bet. 2003/04:FiU20, rskr. 2003/04:284) överförs de ändamål och verksamheter som finansieras från anslaget 37:6 *Gemensam radiokommunikation för skydd och säkerhet* till utgiftsområde 6 Försvar samt beredskap mot sårbarhet fr.o.m. 2005.

10.2 Utgiftsutveckling

Tabell 10.1 Utgiftsutveckling inom politikområdet

Miljoner kronor

	Utfall 2003	Budget 2004 ¹	Prognos 2004	Förslag 2005	Beräknat 2006	Beräknat 2007
37:1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter	19,7	6,7	16,1	14,7	14,8	15,1
37:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade ²	131,8	153,5	150,7	122,5	130,5	153,5
37:3 Ersättning till Posten AB (publ) för grundläggande kassaservice	400,0	400,0	400,0	400,0	400,0	400,0
37:4 Ersättning till SOS Alarm Sverige AB för alarmeringstjänst enligt avtal	150,0	144,0	144,0	144,0	144,0	144,0
37:5 Informationsteknik: Telekommunikation m.m.	42,6	13,3	23,0	23,3	23,3	23,3
37:6 IT-infrastruktur: Regionala transportnät m.m.	-	450,0	720,0	0	0	0
2004 22 37:6 Gemensam radiokommunikation för skydd och säkerhet	5,6	192,0	67,0	-	-	-
Totalt för politikområde IT, elektronisk kommunikation och post	749,7	1 359,4	1 520,7	704,4	712,6	735,8

¹ Inklusive tilläggsbudget i samband med 2004 års ekonomiska vårproposition (bet. 2003/04:FIU21) och förslag på tilläggsbudget i samband med budgetpropositionen för 2005.

² Anslaget benämns t.o.m. 2004 *Upphandling av samhällsättaganden*

Utgifterna inom politikområdet beräknas vara som högst 2004, för att sedan avta under perioden 2005–2007. De förändrade utgifterna kan framför allt hänföras till den tidsbegränsade satsning som genomförs avseende statligt stöd till kommuner och länsstyrelser för anläggande av bl.a. ortssammanbindande telenät. Det förändrade marknadsläget inom området har tidigare bidragit till att riksdagen beslutat att förlänga stödperioden med ett år till utgången av 2006. Detta har även medfört att ett stort anslagssparande uppkommit på anslaget *IT-infrastruktur: Regionala transportnät m.m.* Under 2004 har dock utbetalningarna från anslaget ökat kraftigt jämfört med 2003. Även under 2005 beräknas betydande utgifter för ändamålet, medan lägre utgifter prognostiseras för 2006 och 2007. Vidare innebär överföringen av anslaget 37:6 *Gemensam radiokommunikation för skydd och säkerhet* till utgiftsområde 6 Försvar samt beredskap mot sårbarhet minskade utgifter.

10.3 Skatteavvikelser

Skatteavvikelsena inom utgiftsområde 22 Kommunikationer samt en definition av begreppet redovisas i avsnitt 2.3. Nedan följer en redovisning av de nettoberäknade skatteavvikelsena

som kan hänföras till politikområdet IT, elektronisk kommunikation och post.

Tabell 10.2 Skatteavvikelser inom politikområdet IT, elektronisk kommunikation och post, netto

Miljoner kronor

	Prognos 2004	Prognos 2005
Förmån av personaldator	2 370	2 380
Skattereduktion för anslutning till bredband	30	40
Totalt för politikområde IT, elektronisk kommunikation och post	2 400	2 420

Förmån av personaldator

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

Skattereduktion för anslutning till bredband

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

10.4 Mål

Regeringens förslag: Målet för politikområde IT, elektronisk kommunikation och post är att alla skall ha tillgång till en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar infrastruktur och därtill hörande samhällstjänster.

Skälen för regeringens förslag: Det övergripande målet för politikområdet formulerades i samband med att politikområden infördes i statsbudgeten för 2001. Målet underställdes dock inte riksdagen för beslut, främst beroende på att det fanns mål beslutade av riksdagen för de verksamheter som inryms inom politikområdet. Då övriga politikområdesmål under utgiftsområdet har underställts riksdagen för beslut finns det dock skäl för att även detta mål blir föremål för riksdagsbehandling.

Riksdagen har preciserat det övergripande målet i det IT-politiska målet, i målen för sektorn elektronisk kommunikation och i det postpolitiska målet. Därutöver skall det finnas en grundläggande kassaservice och nödalarmering i hela landet.

Målet för IT-politiken

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

Målen för sektorn elektronisk kommunikation

Enskilda och myndigheter skall få tillgång till effektiva och säkra elektroniska kommunikationer. De elektroniska kommunikationerna skall ge största möjliga utbyte när det gäller urvalet av överföringstjänster samt deras pris och kvalitet. Sverige skall i ett internationellt perspektiv ligga i framkant i dessa avseenden. De elektroniska kommunikationerna skall vara hållbara, användbara och tillgodose framtidens behov.

De främsta medlen för att uppnå detta skall vara att skapa förutsättningar för en effektiv konkurrens utan snedvridningar och begränsningar samt att främja internationell harmonisering. Staten skall ha ett ansvar på områden där allmänna intressen inte enbart kan tillgodoses av marknaden (prop. 2002/03:110, bet. 2002/03:TU6, rskr. 2002/03:228).

Det postpolitiska målet

Det skall finnas en posttjänst av god kvalitet i hela landet som innebär att alla kan ta emot brev och andra adresserade försändelser som väger högst tjugo kilogram. Det skall finnas en möjlighet för alla att få sådana försändelser befordrade till rimliga priser samt försäkrade och kvitterade av mottagaren. Dessutom skall enstaka försändelser befordras till enhetliga priser (prop. 1997/98:127, bet. 1997/98:TU13, rskr. 1997/98:304).

Målet för den grundläggande kassaservicen

Alla i hela landet skall ha möjlighet att verkställa och ta emot betalningar till enhetliga priser (prop. 2001/02:34, bet. 2001/02:TU01, rskr. 2001/02:125).

10.5 Politikens inriktning

Informationsteknik (IT)

Regeringen har höga ambitioner för IT-politiken genom målet att Sverige som första land skall bli ett informationssamhälle för alla. Den bedömning som gjorts och som alljämt gäller är att IT fortsatt kommer att ha avgörande betydelse för såväl den ekonomiska tillväxten som utvecklingen av samhället i stort. IT-utvecklingen är viktig för näringslivets utveckling och konkurrenskraft och för människors livskvalitet och delaktighet i samhället. Fortsatta och fördjupade insatser krävs dock för att åstadkomma ett informationssamhälle för alla. Under nästkommande år är det fem år sedan riksdagen fattade beslut med anledning av den IT-politiska proposition som då överlämnades till riksdagen. Mycket har hänt inom området och utvecklingen går dessutom mycket snabbt. Sverige har kommit en bra bit på väg för att uppnå målet. Det hittills bedrivna arbetet har till stor del präglats av satsningar inom den tekniska infrastrukturen vilket är en viktig underliggande förutsättning för informationssamhällets utveckling. Det regeringen vill uppnå är dock att medborgare och företag fullt ut skall kunna ta del av tjänsterna och nyttan med IT. I regeringens fortsatta IT-politiska arbete kommer därför användnings- och nyttoperspektivet att hamna i förgrunden. Regeringen avser att särskilt följa den översyn av reglerna om skattefrihet för för-

mån av lånedator som Statskontoret fått i uppdrag att utföra.

Det är också viktigt att säkra de tillväxt-effekter som IT medför. I den innovationsstrategi, *Innovativa Sverige* – en strategi för tillväxt genom förnyelse (Ds 2004:36), som redovisas under utgiftsområde 24 Näringsliv, framhålls att de stora IT-investeringar och IT-satsningar som staten genomfört bidragit till att skapa ett gynnsamt klimat för kunskapsbaserat nyföretagande. Det är samtidigt viktigt att komma ihåg att utgångspunkten för IT-politiken är att det i första hand är marknaden som skall vara drivande. Den offentliga sektorns roll är i huvudsak att vara reglerare, avancerad upphandlare och ett gott föredöme. Offentliga medel kan komma ifråga om det finns ett samhällsintresse av att gripa in vilket t.ex. varit fallet när det gäller IT-infrastrukturutbyggnaden i lands- och glesbygd. Regeringen planerar att återkomma till riksdagen med en IT-proposition under våren 2005 med preciseringar avseende den fortsatta riktningen för IT-politiken.

Den hittills bedrivna politiken har, vilket också riksdagen har efterfrågat, följts upp av Institutet för tillväxtpolitiska studier (ITPS). En sammanfattande redovisning av uppföljningen ges i avsnitt 10.6.1.

Regeringen har, för att driva på arbetet att befästa Sveriges ställning som IT-nation och för att flytta fram positionerna ytterligare, skapat en ny struktur för det IT-politiska arbetet. En IT-politisk strategigrupp har inrättats inom Näringsdepartementet med uppgift att verka rådgivande och pådrivande när det gäller IT-politiska frågor både internt inom Regeringskansliet och gentemot andra organisationer. Strategigruppens uppgifter är bl.a. att arbeta för ökad tillgänglighet till informationssamhällets teknik och tjänster, ökad tillit samt ökad kompetens. Strategigruppen har en bred sammansättning och uppdraget stäcker sig fram till den 1 november 2006. Vidare har en Delegation för offentliga e-tjänster (24-timmarsdelegationen) inrättats under Finansdepartementet. Delegationen har som övergripande mål för sitt arbete att vara pådrivande i utvecklingen och användandet av sådana elektroniska tjänster inom offentlig verksamhet som kan skapa mervärde för medborgare och företag. Som ytterligare ett led i regeringens satsningar för att stimulera utvecklingen inom detta område har en Nämnd för elektronisk förvaltning (e-nämnden)

inrättats den 1 januari 2004. Nämnden har till uppgift att stödja utvecklingen av ett säkert och effektivt elektroniskt informationsutbyte mellan myndigheter respektive mellan myndigheter och enskilda.

IT-politikens inriktning är att främja tillväxt, sysselsättning, regional utveckling, demokrati och rättvisa, livskvalitet, jämställdhet och mångfald, effektiv offentlig förvaltning samt ett hållbart samhälle. Därmed involveras de flesta politikområden. Ökad tillgänglighet till informationsteknik är ett av regeringens tre prioriterade områden, jämte tillit och kompetens. Den bedömning som regeringen har gjort är att hushåll och företag i alla delar av Sverige inom de närmaste åren bör få tillgång till IT-infrastruktur med hög överföringskapacitet. Denna bedömning kvarstår och det fortsatta arbetet inriktas mot att fullfölja denna ambition. Utvecklingen på området innebär att många olika infrastrukturer kan bära samma typer av tjänster. Detta medför också att förutsättningarna för att uppnå tillgänglighet till IT-infrastruktur med hög överföringskapacitet förbättras. Vartefter utbyggnaden av IT-infrastruktur fortskrider har frågan om öppenhet i näten fått ökad aktualitet. Regeringen avser att återkomma i denna fråga i den planerade IT-propositionen.

Tillit till den nya tekniken är viktig för att människors användning av IT skall öka. Regeringens insatser på informationssäkerhetsområdet inriktas på att öka förtroendet för den nya tekniken genom att bidra till bättre generella förutsättningar för informationssäkerhetsarbetet. Många frågor inom tillitsområdet är beroende av den internationella utvecklingen och internationellt samarbete, varför Sverige tar aktiv del i detta.

Regeringen agerar för att främja och utveckla användningen av Internet och prioriterar särskilt frågan om ett säkrare Internet. Internet har kommit att bli en betydelsefull bärare av många viktiga tjänster såsom e-post, Internetbanker och e-förvaltning. Internet används också i flera samhällsviktiga system. E-handelns utveckling som ett effektivt affärsverktyg är beroende av en stabil infrastruktur. Det är därför viktigt att Internet organiseras och förvaltas på ett väl fungerande och tillförlitligt sätt och att ansvarsfördelningen är tydlig. Den politiska inriktningen är att bedriva en Internetpolitik för innovation, tillit och tillväxt.

Inom det europeiska samarbetet finns handlingsplanen e-Europa 2005 som syftar till att driva på utvecklingen mot ett informations-samhälle för alla inom EU. Handlingsplanen omfattar e-förvaltning, e-lärande, e-hälsovård, en dynamisk miljö för e-företag, en säker informationsinfrastruktur och bredband. En översyn av planen har genomförts och kommissionen presenterade under våren 2004 ett meddelande om uppdatering av handlingsplanen. En rådgivande grupp för e-Europa (tidigare benämnd styrgrupp) bestående av representanter från medlemsländerna och externa experter har inrättats. Den rådgivande gruppen fungerar bl.a. som ett forum för strategisk diskussion och erfarenhetsutbyte samt som rådgivande organ till hur genomförandet av handlingsplanen kan förbättras.

Den 17 november 2003 antogs Europaparlamentets och rådets beslut nr 2256/2003/EG om antagande av ett flerårigt program (2003–2005) för övervakning av handlingsplanen e-Europa 2005, spridning av goda rutiner och förbättrad nät- och informationssäkerhet (Modinis).

I december 2003 hölls första fasen av FN-toppmötet om informationssamhället (WSIS) i Genève. Då antogs en deklARATION och en handlingsplan. I handlingsplanen uppmanas bl.a. FN:s generalsekreterare att bilda en arbetsgrupp för att särskilt utreda Internetfrågor. Ministerrådet antog i mars 2004 rådsslutsatser om uppföljning av den första fasen och om förberedelserna inför den andra fasen av toppmötet, som äger rum i november 2005 i Tunisien.

Elektronisk kommunikation

Riksdagen beslutade i juni 2003 om lag om elektronisk kommunikation (prop. 2002/03:110, bet. 2002/03:TU6, rskr. 2002/03:228). Lagen utgår ifrån EG-reglering vars övergripande målsättning är att åstadkomma ett harmoniserat regelverk för elektroniska kommunikationsnät och elektroniska kommunikationstjänster samt tillhörande installationer och tjänster. Bakgrunden till regleringen är utvecklingen inom området som innebär att olika infrastrukturer och tekniker för överföring av kommunikation smälter samman. Detta har skapat behov av en samordnad och teknikneutral lagstiftning. Marknadens utveckling har också medfört en önskan om en mer flexibel reglering. En bärande tanke bakom regelverket är att konkurrensfrämjande särlag-

stiftning endast ska användas om behov föreligger. Regeringen avser att nära följa tillämpningen av det nya regelverket och dess effekter. En avstämning och analys av hur den nya ordningen, inklusive myndighetsorganisationen, har fungerat kommer att ske andra halvåret 2005.

Utbyggnaden av UMTS, eller 3G i dagligt tal, är ett av de största svenska infrastrukturprojekten genom tiderna. Etableringen är en betydelsefull del i Sveriges strävan att vara ett informationssamhälle för alla. För att nå detta mål är det viktigt att en så stor del av Sverige som möjligt får ta del av möjligheterna med moderna mobila elektroniska tjänster baserade på såväl 3G som andra tekniska plattformar. Regeringen följer utvecklingen och arbetar för att lämpliga långsiktiga förutsättningar skall finnas på marknaden.

Post

Regeringens insatser på postområdet är inriktade på att skapa förutsättningar för en väl fungerande postmarknad med effektiva posttjänster, tillgängliga för alla till en servicenivå som motsvarar användarnas behov. I oktober 2003 tillkallade regeringen en särskild utredare (dir. 2003:117) med uppdrag att se över hur postverksamhet bör regleras. Utredaren skall bl.a. analysera effekterna av liberaliseringen och utvärdera nuvarande lagstiftning i förhållande till postmarknadens utveckling. Utredaren skall redovisa sitt slutbetänkande senast den 3 januari 2005. En proposition planeras till 2006.

Grundläggande kassaservice

Regeringens insatser på kassaserviceområdet syftar till att säkerställa att alla i hela landet kan verkställa och ta emot betalningar till enhetliga priser.

Med anledning av den minskade efterfrågan på manuella kassaservicetransaktioner och de ökade kostnaderna som en följd av detta, tillsatte regeringen i oktober 2003 en särskild utredare (dir. 2003:117) med uppdrag att se över regleringen av den grundläggande kassaservicen. Utredaren skulle bl.a. bedöma samhällets behov av en grundläggande kassaservice och ta ställning till om staten borde fortsätta att ha nuvarande ansvar för servicen. Utredningen överlämnade i maj 2004 sitt delbetänkande Samhällets behov av betaltjänster (SOU 2004:52). Betänkandet har remitterats. Regeringen avser att återkomma med en proposition under 2005.

10.6 Insatser

10.6.1 Insatser inom politikområdet

Informationsteknik (IT)

Inför riksdagens beslut om propositionen 1999/2000:86 Ett informationssamhälle för alla framhöll trafikutskottet (bet. 1999/2000:TU9) nödvändigheten av att regeringen lämnar information som möjliggör för utskottet att bedriva ett effektivt uppföljningsarbete. Regeringen beslutade hösten 2002 att Institutet för tillväxtpolitiska studier (ITPS) skulle få i uppdrag att utvärdera IT-politiken. Utvärderingen skulle delas upp i fyra olika teman: ett informations-samhälle för alla, de IT-politiska instrumenten, politik och användningsområden samt IT-politiken. Utvärderingen skulle syfta till att ge underlag för en diskussion om omfattningen och inriktningen av det statliga åtagandet inom IT-politiken, både vad gäller nuvarande och framtida IT-politik. Utredningen skulle även ge underlag för en diskussion om roll- och ansvarsfördelning mellan regeringen, Regeringskansliet och myndigheterna samt regeringens roll och ansvar vad gäller styrning, uppföljning och utvärdering samt kontroll och revision.

ITPS inkom med en slutrapport till regeringen den 15 november 2003. I rapporten beskrivs situationen inom en rad olika politikområden, till exempel IT och kultur, IT och ekonomisk tillväxt samt IT i vård och omsorg. ITPS ger en rad rekommendationer och föreslår även en ny fas i IT-politiken. Rapporten har remitterats. Utvärderingen av IT-politiken samt resultatet av remissbehandlingen kommer att behandlas i den planerade IT-politiska propositionen våren 2005.

Den IT-politiska strategigruppen, som påbörjade sitt arbete under hösten 2003, har startat arbetsgrupper för IT i vård och omsorg, IT i skolan, infrastruktur och bredband samt IT och telekommunikation. Det hittills bedrivna arbetet och kommande insatser har redovisats i en delrapport. Parallellt med strategigruppens arbete har också delegationen för utveckling av offentliga e-tjänster, den s.k. 24-timmarsdelegationen startat sitt arbete. Enligt delbetänkandet e-tjänster för alla (SOU 2004:56) är delegationens utgångspunkt att förenkla vardagen för individen och att e-tjänster för olika livssituationer samlas så att det blir lätt för den enskilde och företagaren att nå den offentliga sektorn. Nämnden för elektronisk förvaltning,

e-nämnden, har under första halvåret 2004 fastställt vägledningar för 24-timmarswebplatsen, e-legitimationer och underskrifter samt för användargränssnitt och legala krav.

Regeringen har gett Statskontoret i uppdrag att göra en översyn av reglerna om skattefrihet för förmån av lånedator och vissa närliggande frågor, i enlighet med vad som aviserades i budgetpropositionen för 2004. I prövningen ingår bl.a. att utvärdera i vilken grad nuvarande system bidrar till att regeringens IT-politiska mål nås och om systemet kan förändras på ett sätt som bidrar till att uppfylla målen mer kostnads-effektivt. Vidare ingår frågan om vilka konsekvenser ett avskaffande skulle få när det gäller tillgänglighet och demokrati liksom kompetens och tillväxt. I uppdraget ingår också att överväga om behov finns och i så fall vilka möjligheter som föreligger för att stimulera abonnemang och inte bara utrustning. Statskontoret skall även undersöka behovet av och om det bedöms som angeläget utifrån det IT-politiska målet lämna förslag till offentliga åtgärder som kan bidra till en ökning av datorutrustning i hemmet bland de grupper som i dag inte omfattas av systemet med lånedator. Uppdraget ska redovisas senast den 15 juni 2005.

Handlingsplanen inom det europeiska samarbetet (e-Europa 2005) har under våren 2004 uppdaterats enligt det meddelande från kommissionen (KOM(2004)380 slutlig) som behandlades på rådet för transport, telekommunikation och energi i juni 2004.

Tillgänglighet

Som regeringen tidigare rapporterat till riksdagen har utbyggnaden av IT-infrastrukturen påverkats av det förändrade marknadsläget. En kontinuerlig uppföljning av hur utbyggnaden och utnyttjandet av de statliga stöden till IT-infrastruktur fortlöper görs därför. Genom att stöden till bredbandsutbyggnaden förlängts till och med 2006 förbättras möjligheterna för kommuner och enskilda att använda de olika stöden. I enlighet med riksdagens tidigare beslut har regeringen den 10 juni 2004 beslutat om fördelningen av 500 miljoner kronor i stöd till IT-infrastruktur. Fördelningen av medlen baseras på ett förslag från Post- och telestyrelsen (PTS).

I september 2003 lämnade stornämnsutredningen sitt slutbetänkande SOU 2003:78 Bredbandsnät i hela landet – Statens infra-

struktur som resurs. Betänkandet innehåller bl.a. förslag som syftar till att öka utnyttjandet av statlig infrastruktur (t.ex. vägrenar, banvallar) för bredbandsutbyggnad. Förslagen bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Behovet av en väl utbyggd IT-infrastruktur uppmärksammas i allt större omfattning internationellt. Bredbandsutbyggnaden lyfts bl.a. fram inom ramen för handlingsplanen e-Europa, där ett antal mål inom området satts upp. I enlighet med Europeiska rådets beslut i mars 2003 har Sverige lämnat en redogörelse för den svenska bredbandspolitiken till kommissionen under hösten 2003.

Tillit

Regeringen fortsätter arbetet med tillit enligt den ansvarsfördelning som tidigare har redovisats i propositionen Samhällets säkerhet och beredskap (prop. 2001/02:158, bet. 2001/02:FöU10, rskr. 2001/02:261).

I denna budgetproposition lämnar regeringen en mer omfattande beskrivning av Sveriges IT-incidentcentrum (Sitic) som är i drift sedan den första januari 2003 vid PTS. Riksdagen har tidigare efterfrågat samlande och samordnande åtgärder på informationssäkerhetsområdet. Inrättandet av Sitic är en sådan åtgärd. Sitic har som främsta uppgift att stödja samhället i arbetet med skydd mot IT-incidenter genom att inrätta ett system för informationsutbyte om IT-incidenter mellan samhällets organisationer och Sitic.

Sedan den 14 mars 2004 är rådets och Europaparlamentets förordning om den europeiska nät- och informationssäkerhetsbyrån (Enisa) i kraft. Byrån skall bli ett expert- och kompetenscentrum för informationssäkerhetsfrågor. I förordningen återspeglas flera viktiga frågor som bl.a. Sverige har fört fram. Det gäller t.ex. att den skall ha en bred syn på informationssäkerhet. Byrån skall huvudsakligen ge råd och stöd till kommissionen och medlemsstaterna.

Tidigare utredningar har påvisat att det finns ett behov av information om säkerhetsaspekter vid Internetanvändning. Regeringen har därför uppdragit åt PTS att sammanställa sådan information. Informationen skall vända sig till hushåll, små och medelstora företag och organisationer samt små och medelstora myndigheter. Uppdraget utökades under 2004 såtillvida att PTS även skall ta fram verktyg som gör att

Internetanvändaren själv kan undersöka sin egen systemstatus, sårbarhet och risk för störningar. PTS skall successivt publicera och uppdatera informationen på sin webbplats. Senast den 30 april 2005 skall verktygen finnas tillgängliga för Internetanvändare.

PTS har på regeringens uppdrag undersökt vilka funktioner som har betydelse för god säkerhet i domännamnssystemet. Uppdraget har genomförts i samråd med Internetoperatörer och rapporterades till regeringen i maj 2004.

En studie i syfte att undersöka inom vilka områden staten bör ha en roll för att öka tilliten till Internet har initierats. Innebörden av tillitsbegreppet inom IT-politiken skall särskilt studeras.

PTS har tidigare fått uppdraget att analysera kommissionens översyn av genomförandet av EG-direktivet om ett gemenskapsramverk för elektroniska signaturer (1999/93/EG) samt att utvärdera behovet av svenska åtgärder. Då kommissionen ännu inte meddelat sitt ställningstagande till den genomförda översynen har PTS uppdrag förlängts.

IT-användning

Statistiska centralbyrån (SCB) genomför på regeringens uppdrag undersökningar av företags respektive individers IT-användning. Undersökningarna samordnas på europeisk nivå och skall bl.a. användas för att följa upp handlingsplanen e-Europa 2005. Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) lämnade i februari 2004 en publikation som sammanställer befintlig IT-statistik.

E-handel

PTS har i februari 2004 inkommit med rapporten E-betaltjänster – situationen på marknaden, hinder för ökad användning och möjliga åtgärder. PTS har grupperat identifierade hinder inom områdena tillit och säkerhet, informationsbrist samt avsaknad av standarder och ringa samarbete.

Vad gäller området offentlig elektronisk handel bedriver Statskontoret på regeringens uppdrag ett arbete för att främja denna.

Den 21 november 2003 publicerade kommissionen en första rapport om tillämpningen av Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/31/EG av den 8 juni 2000 om vissa rättsliga aspekter på informationssamhällets tjänster, särskilt elektronisk handel, på den inre

marknaden (Direktiv om elektronisk handel). Analyserna har hittills inte visat några behov av att anpassa direktivet. En andra rapport om tillämpningen av direktivet skall läggas fram 2005.

Under det svenska ordförandeskapet 2003 i Nordiska ministerrådet färdigställdes en strategi för främjandet av elektronisk handel i Norden. Strategin behandlar både konsument- och näringspolitiska aspekter. Strategins rekommendationer har antagits vid konsument- och näringsministermötena i Nordiska ministerrådet.

Internet

Regeringen verkar för en internationalisering av ansvar och befogenheter över centrala funktioner för Internet. Regeringen har arbetat aktivt för detta i GAC (Governmental Advisory Committee), den mellanstatliga rådgivande kommittén till ICANN (Internet Corporation for Assigned Names and Numbers). Sveriges representant har under drygt ett år varit viceordförande i GAC.

Betänkandet Topppdomän för Sverige (SOU 2003:59) har remissbehandlats och bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

I april 2004 fattade kommissionen beslut om regler för registrering av domännamn under toppdomänen .eu (förordning EG/874/2004). Detta innebär att domännamn under toppdomänen bör kunna börja registreras under första halvåret 2005.

Elektronisk kommunikation

Lagen om elektronisk kommunikation trädde i kraft den 25 juli 2003 och har inneburit stora förändringar av regleringen på marknaden bl.a. såvitt avser konkurrensrelaterade frågor. Enligt den nya regleringen skall PTS definiera vilka delmarknader inom området elektronisk kommunikation som är relevanta för svenska förhållanden och analysera om det råder effektiv konkurrens på dessa marknader. Om så inte är fallet skall myndigheten besluta om lämpliga skyldigheter för de aktörer som har bedömts ha betydande marknadsinflytande. PTS har genomfört en omfattande analys och i maj 2004 kunde myndigheten publicera de första förslagen till beslut för formellt samråd med bl.a. kommissionen och regleringsmyndigheter inom övriga medlemsstater.

Sverige har aktivt deltagit i den kommunikationskommitté som skapades genom direktiv

2002/21/EG om ett gemensamt regelverk för elektroniska kommunikationsnät och kommunikationstjänster (ramdirektivet) för att biträda kommissionen. Under det gångna året har bl.a. utkast till rekommendationer rörande villkor för tillhandahållande av hyrda förbindelser samt elnätskommunikation utarbetats.

Under 2004 har PTS påbörjat tillsyn av bl.a. TeliaSoneras prissättning av installation och hyra av kopparaccess, tillsyn av tillträde till TeliaSoneras telestationer och tillsyn av att TeliaSonera tillhandahåller produkter som omfattas av ovanstående EG-förordning på likvärdiga villkor, oavsett om leverans sker till egna dotterbolag eller till konkurrerande operatörer.

På uppdrag av regeringen har PTS i januari 2004 i rapporten Kartläggning av tillgången till Internet bedömt att den lägsta datahastighet som medger funktionell tillgång till Internet är 20 kbit/s. Regeringen har därefter genom en ändring av förordningen (2003:396) om elektronisk kommunikation förordnat att den samhällsomfattande tjänsten fast telefonianslutning skall uppfylla denna miniminivå, om inte detta inom rimlig tid kan tillgodoses genom andra anslutningsformer.

PTS har fått i uppdrag att ta fram förslag på hur uppföljningen av de mål för sektorn elektronisk kommunikation, som fastställdes genom riksdagens beslut om propositionen Lag om elektronisk kommunikation, m.m. (prop. 2002/03:110, bet. 2002/03: TU6, rskr. 2002/03:228), kan utformas. I rapporten ger PTS förslag till indikatorer som kan underlätta den kommande utvärderingen. Rapporten bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Mobil kommunikation

Regeringen följer utbyggnaden av UMTS-nätet och den utveckling av mobilmarknaden som tredje generationens mobilkommunikation (3G) innebär. Bl.a. har PTS på uppdrag av regeringen beskrivit och analyserat utvecklingen av den tredje generationens mobila system. I uppdraget ingår att identifiera hinder avseende etablerandet av infrastruktur och att föreslå och vidta åtgärder där det är påkallat.

PTS beslutade den 26 april 2004 att Orange inte får överlåta sitt 3G-tillstånd till Svenska UMTS Licens II, då en överlåtelse ansågs kunna skada konkurrensen på mobilmarknaden. Vidare beslutades den 14 maj 2003 om avslag av Hi3G:s

och Svenska UMTS-licens AB:s ansökningar om ändrade villkor för 3G-tillstånden med avseende på bl.a. en förlängning av tiden för utbyggnaden. PTS har i maj 2004 även underrättat Hi3G, Svenska UMTS-licens AB, Vodafone och Orange om att de inte uppfyller villkoren om täckning förenade med 3G-tillstånden. Operatörerna förelades av myndigheten att vidta åtgärder för att rätta till felen senast den 1 december 2004. Om inte rättelse sker kan PTS utfärda föreläggande med vite. Samtliga 3G-operatörer ansökte hos PTS i juni 2004 ånyo om att ändra tillståndsvillkoren för sina 3G-tillstånd. PTS har för avsikt att fatta beslut senast under november 2004.

Riksdagen beslutade den 17 juni 2004 om propositionen Ledningsrätt för elektroniska kommunikationsnät (prop. 2003/04:136, bet. 2003/04:BoU13, rskr. 2003/04:268). Beslutet innebar ändringar i ledningsrättslagen (1973:1144) vilka stärker möjligheten till utbyggnad av trådlösa nät samt möjligheten till mastdelning. Det slås fast att det går att få ledningsrätt inte bara för ledningar utan också för andra anordningar som ingår i elektroniska kommunikationsnät, exempelvis master och antenner. Vidare möjliggörs så kallade andrahandsupplåtelse. Härigenom blir det möjligt för flera operatörer att samutnyttja t.ex. mobilmaster. De nya bestämmelserna trädde i kraft den 1 augusti 2004.

Sverige gav under hösten 2003 sitt stöd åt Europeiska kommissionens meddelande, (KOM(2003)410 slutlig) om hinder för utbredd tillgång till informationssamhällets nya tjänster och tillämpningar genom öppna tekniska plattformar inom digital-TV och 3G-system för mobil kommunikation. Frågan har betydelse för driftskompatibiliteten hos interaktiva tjänster, vilket kan vara viktigt för att konsumenterna skall ha åtkomst till tjänster genom olika slag av terminaler.

Vidare har Sverige medverkat i behandlingen av Europeiska kommissionens meddelande, Situationer i sektorn för elektronisk kommunikation (KOM(2004)61 slutlig) vid rådsrådet i mars 2004. Meddelandets utgångspunkt är att ansträngningar skall fokuseras till bredband och 3G. Meddelandet betonar vikten av dessa båda områden för tillväxten i stort och för arbetsproduktiviteten.

Det analoga NMT-systemet i 450 MHz-bandet håller på att fasas ut. PTS har arbetat med

frågan om täckning och tillgång till mobila tjänster i glesbygden. Ett digitalt ersättnings-system kan erbjuda många av de tjänster som är möjliga i GSM- och UMTS/3G-näten. Kvaliteten på tal kan förväntas bli bättre och systemet ger även möjligheter till datakommunikation med högre kapacitet än i det analoga systemet.

PTS har under 2003 fått in 13 intresseanmälningar för nationellt tillstånd för digitalt mobilnät i 450 MHz-bandet. Fördelningen, som PTS har beslutat skall ske genom en auktion, beräknas vara klar i slutet av 2004.

Radiospektrum

Regeringen följer kontinuerligt användningen av radiospektrum för att tillse att den gagnar Sveriges utveckling. På internationell nivå har detta främst skett genom deltagande i arbetsgrupper inom EU och genom deltagande i FN:s specialorganisation för telekommunikation och radio, Internationella teleunionen (ITU). För Europas del leds planeringen och ståndpunktsframtagandet inför den framtida världsradiokonferensen 2007 av en person anställd på PTS.

Inom ITU beslutades 2000 att en regional konferens för planering av digital ljudradio och TV skulle hållas. Sverige har deltagit i den första sessionen som ägde rum under maj 2004. Slutresultaten kommer att fungera som tekniskt bakgrundsmaterial vid den andra sessionen som planeras äga rum 2006. Vid konferensen kommer en plan för digital ljudradio och TV i bland annat Europa och Afrika att antas. Denna plan kommer på sikt att ersätta dagens plan för analog TV.

Sverige har deltagit i den av kommissionen skapade gruppen för radiospektrumpolitik. Gruppen skall vägleda kommissionen i dess fortsatta arbete inom radiospektrumpolitiken och dennas påverkan på den inre marknaden och Europa. De första områdena för yttranden som gruppen diskuterar är övergång till digital rundradio och andrahandshandel med radiofrekvenser.

Sverige har vidare deltagit i Radiospektrumkommittén som skapades genom radiospektrumbeslutet (676/2002/EG). För att harmonisera utvecklingen inom radiospektrumområdet har ett flertal uppdrag lämnats av Europeiska kommissionen till den europeiska sammanslutningen av post- och teleförvaltningar (CEPT). Sverige har stött samtliga förslag vilka bland annat behandlar tredje generationens

mobilkommunikation (IMT-2000), lokala radionät (RLAN) och kortdistansradarsystem för bilar för att minska antalet trafikolyckor.

Post

Regeringen förbereder under året deltagandet i Världspostföreningens (UPU) kongress, som hålls i september 2004. Under kongressen kommer världspostfördragen att revideras och val av kandidater till föreningens permanenta organ kommer att genomföras.

PTS har under året säkrat tillgång till posttjänster för personer med funktionshinder. Exempel på sådana tjänster är befordran av blindskriftsförsändelser och utsträckt postservice via lantbrevbärare för äldre och funktionshindrade.

Regeringen tillkallade i oktober 2003 en särskild utredare (Dir. 2003:117) med uppdrag att se över hur postverksamhet bör regleras. Utredaren skall bl.a. analysera effekterna av liberaliseringen och utvärdera nuvarande lagstiftning i förhållande till postmarknadens utveckling. Utredaren skall redovisa sitt slutbetänkande senast den 3 januari 2005.

Grundläggande kassaservice

På uppdrag av regeringen redovisade PTS i oktober 2003 rapporten Grundläggande kassaservice i Sverige – en lägesbeskrivning och analys. Regeringen tillkallade samma månad en särskild utredare (Dir. 2003:117) med uppdrag att se över regleringen av den grundläggande kassaservicen. Utredaren skulle bl.a. bedöma samhällets behov av en grundläggande kassaservice och utifrån bedömningen ta ställning till om staten borde fortsätta att ha nuvarande ansvar för servicen. Utredningen överlämnade i maj 2004 sitt delbetänkande Samhällets behov av betaltjänster (SOU 2004:52). Betänkandet har därefter remitterats. Regeringen avser att under 2005 återkomma med en proposition i frågan.

10.6.2 Insatser utanför politikområdet

Tillit till informationsteknik

Tillitsfrågorna berörs även inom politikområdena Totalförsvaret samt Skydd och beredskap mot olyckor och svåra påfrestningar inom utgiftsområde 6 Försvaret samt beredskap mot sårbarhet.

Kompetens inom informationsteknik

I juni 2004 gav regeringen Verket för näringslivsutveckling (NUTEK) i uppdrag att utvärdera programmet IT.SME.se. samt att genomföra en studie kring framtida behov av IT-kompetensinsatser. Redovisningen skall bl.a. innehålla förslag till insatser för ökad strategisk IT-kompetens i små och medelstora företag med fokus på hållbar tillväxt.

Konsumentskydd vid modemkapningar

Regeringen fattade i februari 2004 beslut om att tillsätta en särskild utredare (Dir. 2004:10) för att bl.a. överväga om det behövs någon förstärkning av konsumentskyddet vid s.k. modemkapningar. I uppdraget ingår att vid behov föreslå lagändringar och andra åtgärder för att stärka konsumentskyddet på området. Utredaren kan även ta upp näraliggande frågor om det bedöms motiverat. Uppdraget skall i denna del redovisas senast den 31 mars 2005.

Tillämpad forskning inom IT/telekomsektorn

Inom området för främjande av nya mobila tjänster har Verket för innovationssystem (VINNOVA) tilldelats 50 miljoner kronor att användas för stöd till utvecklings- och testmiljöer av IT-baserade tjänster och för utveckling av plattformar kopplade till teknik med hög överföringskapacitet, bl.a. bredbandsteknik och 3G, samt stöd för kommersialiseringar i anslutning till detta. Vidare har 50 miljoner kronor tilldelats för satsningar med inriktning mot nano- och mikroelektronik och internationellt samarbete för att stärka ett strategiskt svenskt deltagande inom IT- och telekomområdet.

Gemensam radiokommunikation för skydd och säkerhet

Regeringen har givit Krisberedskapsmyndigheten (KBM) i uppdrag att fr.o.m. den 1 februari 2004 införa, förvalta och utveckla ett gemensamt radiokommunikationssystem för skydd och säkerhet (RAKEL-systemet). KBM har för detta ändamål under 2004 disponerat anslaget 37:6 *Gemensam radiokommunikation för skydd och säkerhet* och bemyndigats att ingå avtal om anskaffning av infrastruktur. Försvarets materielverk (FMV) gavs i maj 2003 i uppdrag att upphandla systemet. Mot bakgrund av att regeringen bedömt det som mest ändamålsenligt att uppdraga åt FMV och KBM att upphandla respektive införa och förvalta systemet föreslogs

i 2004 års ekonomiska vårproposition att de ändamål och verksamheter som finansieras från anslaget överförs till utgiftsområde 6 Försvar samt beredskap mot sårbarhet fr.o.m. 2005. Samtidigt övertar Försvarsdepartementet ett samordnande ansvar inom Regeringskansliet för frågan om ett gemensamt radiokommunikationssystem för skydd och säkerhet.

Regional utvecklingspolitik och IT

NUTEK ansvarar för genomförandet av programmet REG-IT, Regional affärsutveckling med stöd av IT, som syftar till att främja användningen av modern informationsteknik i företag lokaliserade inom stödområde A. Programmet redovisas under utgiftsområde 19 Regional utveckling.

10.7 Resultatbedömning

10.7.1 Resultat

Informationsteknik (IT)

Tillgänglighet

De i IT-propositionen föreslagna satsningarna på utbyggnad av IT-infrastruktur med hög överföringskapacitet för ökad tillgänglighet fortgår. 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 densamma.

Möjligheten att ansöka om skattereduktion för höga anslutningskostnader har utnyttjats i begränsad omfattning. Totala antalet beviljade ansökningar under 2003 uppgick till 2 880 vilket motsvarade 16,8 miljoner kronor. Under 2004 har hittills 4 450 ansökningar beviljats vilket motsvarar 13,7 miljoner kronor. Ytterligare ansökningar förväntas beslutas under året.

Tabell 10.3 Utbetalning och kreditering

Miljoner kronor

	Ortssammanbindande nät	Områdesnät	Stomnät
2001	49	31	-
2002	168	37	-
2003	350	181	-
T.o.m. juli 2004	144	115	46
Summa	711	364	46

Som framgår av tabellen ovan uppgår utfallet av skattereduktionen för stöd till områdesnät till 364 miljoner kronor för perioden 2001 t.o.m. den 31 maj 2004. Under samma period har medel för stöd till ortssammanbindande nät utbetalats med 711 miljoner kronor.

Länsstyrelserna redovisar, i en rapport baserad på enkäter, att ansökningarna per den 31 maj 2004 uppgår till totalt 1 957 miljoner kronor (1 245 miljoner kronor sökt för ortssammanbindande nät och 712 miljoner kronor sökt för områdesnät) och att totalt 1 863 miljoner kronor hittills har beviljats i stöd (1 192 miljoner kronor beviljat för ortssammanbindande nät och 671 miljoner kronor beviljat för områdesnät). Post- och telestyrelsen (PTS) redovisar i rapporten IT-infrastruktur i Sverige 2003 att antalet kilometer nät av fiber och radio har ökat till 185 000 kilometer. Detta är en ökning med fem procent jämfört med föregående år.

Tabell 10.4 Ansökt och beviljat stöd till nät

	Ortssammanbindande nät	Områdesnät	Stomnät
Antal kommuner som sökt	172	207	44
Beviljat stöd, mnkr	671	1 192	100

I rapporten konstateras också att andelen tätorter, där det finns ett områdesnät i någon del av tätorten, utgör drygt 65 procent av samtliga Sveriges 1 936 tätorter. Detta motsvarar en ökning med 25 procent jämfört med föregående år. Ingen kommun saknar heller ortssammanbindande nät. Antalet tätorter som saknar anslutningspunkt till det ortssammanbindande nätet uppgår dock till omkring 130. En särskild redovisning av utbyggnadsläget avseende Svenska kraftnäts stomnät återfinns under utgiftsområde 21 Energi.

Länsstyrelsernas enkät visar att 275 kommuner färdigställt ett IT-infrastrukturprogram under 2004.

I stort sett alla kommuner som kan få statligt bredbandstöd har för avsikt att söka detta stöd. Enkäten visar också att en majoritet av kommunerna kommer att ha genomfört eller påbörjat genomförandet av konkurrensutsättning av utbyggnaden. Man kan också se en uppåtgående trend avseende antalet upphandlingar och utnyttjande av stöden till nätutbyggnad.

Tabell 10.5 Konkurrensutsättning av utbyggnaden

Antal kommuner

	Ortssammanbindande nät	Områdesnät
Klara	216	181
Påbörjat	17	20
Avser påbörja efter 1juni 2004	23	39
Uppgift saknas	3	28
Summa	259	268

Av tabellen nedan framgår hur anläggningsuppdragen fördelats.

Tabell 10.6 Fördelning av anläggningsuppdrag

Procent

	Ortssammanbindande nät	Områdesnät
Privat (inkl. TeliaSonera)	50	39
Statliga bolag	19	21
Kommunala bolag	14	17
Kommunen själv eller i samverkan med privat bolag	13	19
Övrigt	4	4
Summa	100	100

Enligt tillämpliga stödförordningar skall kommunernas medfinansiering uppgå till fem procent av stödunderlaget. Länsstyrelsernas enkät visar dock att av de 397 avtal (ortssammanbindande nät: 216, områdesnät: 181) som slutits har majoriteten (minst 52 procent) av kommunerna gått in med en högre medfinansiering för att få till stånd en utbyggnad i enlighet med programmet. Enligt enkätsvaren torde detta bero främst på den svaga marknaden, som inte har kunnat finansiera utbyggnaden i den omfattning som ursprungligen var avsikten.

Enkäten visar också att totalfinansieringen i de olika projekten uppgår till 3 724 miljoner kronor, varav 53 procent utgör statligt bredbandsstöd. Finansieringen fördelas enligt följande.

Tabell 10.7 Finansiering av bredbandsprojekt per aktör

	mnkr	Andel
Statliga medel	1 969	53
Operatör	883	24
Kommun	484	13
Strukturfondsmedel	385	10
Regionala utvecklingsmedel	3	0
Summa	3 724	100

I september 2003 redovisade Linköpings universitet forskningsprojektet Kommunala bredbandsbyggen – lokal politik för IT-samhället. Detta forskningsprojekt belyser bl.a. kommunernas ekonomiska satsningar på bredbandsutbyggnaden, hur analys och avsikter skiljer sig mellan olika typer av kommuner i olika delar av landet, hur stort risktagande olika kommuner är beredda att ta och hur styrande bidragsreglerna är i förhållande till nyttan för näringslivet i enskilda kommuner, dvs. i korthet hur staten påverkar kommunernas bredbandspolitik baserat på djupare studier av ett tiotal kommuner.

Inom ramen för Institutets för tillväxtpolitiska studier (ITPS) uppdrag att utvärdera IT-politiken har den statliga bredbands-satsningen utvärderats i halvtid. ITPS menar att det är viktigt att lägga ett historiskt perspektiv på bredbandsutvecklingen. ITPS konstaterar att utifrån de alternativa handlingsvägar som fanns när IT-propositionen presenterades, var den decentraliserade samarbetsmodell som valdes en av de bästa. Vid utvärderingen av satsningen måste man enligt institutet beakta att det enbart är drygt fyra år sedan IT-propositionen med den svenska bredbandspolitik presenterades och att dessutom en ny lag om elektronisk kommunikation som reglerar området trätt i kraft sedan dess. Bredbandsutbyggnaden innehåller många komplexa frågeställningar, såsom rollfördelning, affärsmodeller och strukturer, som det i dagsläget inte går att analysera. ITPS har i sin rapport även tagit upp ett antal rekommendationer rörande den fortsatta utvecklingen inom tillgänglighetsområdet. ITPS rekommenderar bl.a. att regeringen bör avvakta med olika typer av ingripanden på marknaden och stimulera till självreglering. ITPS pekar även på att det är önskvärt med dialoger mellan aktörerna och att dessa leder fram till balanserade lösningar, där slutanvändarnas perspektiv beaktas.

Tillit

ITPS utvärdering av IT-politiken behandlar även frågorna om tillit. Tillit är tillsammans med kompetens och tillgänglighet en av de tre grundpelare som IT-politiken vilar på. Utifrån det innehåll som IT-propositionen lägger in under tillit har den, enligt ITPS, i princip tre aspekter: funktionalitet, datasäkerhet och integritetsfrågor. ITPS anser att tillitsbegreppet är otillräckligt definierat, svårtolkat och därför

svårt att utvärdera. ITPS menar att om begreppet även i fortsättningen skall ha en central position i IT-politiken bör det preciseras.

Det förebyggande informations säkerhetsarbete som görs av systemägare och användare är avgörande för en god säkerhet. Särskilt när det gäller användningen av Internet ökar riskerna då användarna har mycket olika säkerhetsnivåer. I en undersökning av Statistiska centralbyrån (SCB) om privatpersoners användning av datorer och Internet framkommer det att det är vanligt att ange lösenord, kod eller digitala signaturer för att bekräfta sin identitet vid datoranvändning. Under 2003 utförde 40 procent av kvinnorna en sådan procedur medan motsvarande andel bland männen var 47 procent. Omkring 16 procent av kvinnorna och 24 procent av männen hade installerat ett dataviruskydd. PTS har gjort en liknande undersökning som visar att andelen förebyggande åtgärder, i huvudsak, har ökat från 2002 till 2003, men också att de som använder bredband vidtar fler åtgärder än de som använder en uppringd Internetanslutning.

SCB har också studerat vilka säkerhetsproblem användarna, enskilda och företag, upplever. Av de enskilda användarna är det 13 procent som uppger att de har fått datavirus som orsakat förlust av data eller tid. Endast tre procent uppger att de har haft intrång på sin dator. Generellt sett var användningen av säkerhetsanordningar högre i större företag än i små. Branschvisa variationer är tydliga i undersökningen. Den finansiella sektorn och kommunikationssektorn framstår som de största säkerhetsanvändarna, medan byggsektorn har lägst värde för alla undersökta säkerhetsanordningar. Vid undersökningstillfället våren 2003 angav 29 procent av företagen att de under det senaste året hade utsatts för datavirus som resulterat i förlorad information eller förlorad arbetstid. Skillnaderna mellan branscherna är inte så stor, förutom när det gäller kommunikationssektorn där 49 procent av företagen drabbats.

Sveriges IT-incidentcentrum (Sitic) vid PTS skall snabbt kunna sprida information i samhället om nya problem som kan störa IT-system. IT-incidentrapporter tas emot på flera sätt bl.a. via Sitics webbplats. Att lämna information och råd om förebyggande åtgärder ingår också i uppdraget. Slutligen skall Sitic sammanställa och ge ut statistik som underlag för kontinuerliga förbättringar i det förebyggande arbetet. PTS

skall redovisa vilka resultat som har uppnåtts genom verksamheten senast den 31 december 2004. En ändring i sekretesslagen (1980:100) som trädde i kraft den 1 juli 2004 ökar möjligheterna för Sitic att få in rapporter om IT-incidenter eftersom Sitic nu kan sekretessbelägga rapporter som bedöms känsliga.

Sitic publicerar information om sårbarheter i sina Särskilda råd och Blixtmeddelanden. Dessa görs tillgängliga främst via Sitics webbplats och är kostnadsfria. Med informationen kan intressenterna förebygga incidenter och därigenom få en stabilare drift och spara pengar.

Sitic har också byggt ett system för att kunna följa trafikmönster på Internet. Systemet hjälper Sitic att se när sårbarheter i IT-system börjar att utnyttjas och bidrar på så sätt till att Sitic får ett tydligare och snabbare beslutsunderlag för t.ex. varningar.

Sitic har publicerat fem rapporter med statistik. Även om statistikunderlaget har ökat sedan Sitics start är det fortfarande begränsat. Data som ligger till grund för statistiken levereras f.n. i olika format och terminologin är inte enhetlig.

Sitic har en omfattande omvärldsbevakning kring sårbarheter i IT-system. Förutom direktkontakter med andra länders organisationer deltar Sitic i ett flertal internationella fora. Sitic har snabbt etablerat sig i det internationella samarbetet. Samarbetet med andra organisationer ger Sitic tillgång till tidig och kvalificerad information om t.ex. sårbarheter.

De mätningar som har gjorts på Sitics webbplats visar att besöken ökar. Under första kvartalet 2004 lästes varje s.k. Särskilt råd i genomsnitt 48 gånger per dag, i april och maj hade det ökat till 80 gånger. I mitten av augusti 2004 hade Sitic publicerat totalt 157 Särskilda råd. Första kvartalet 2004 besöktes Sitics webbplats i genomsnitt 723 gånger per dag, i april och i maj 917 gånger. Användningsmönstret pekar på att webbplatsen i stor utsträckning används av personer som arbetar med informations säkerhet, snarare än privatpersoner.

PTS säkerhetsinformation till Internetanvändare har nått ut. En webbplats och en interaktiv utbildning samt informationsmaterial lanserades i början av november 2003. Webbplatsen hade fram till juli 2004 cirka 110 000 besök, i genomsnitt 12 000 besök i månaden. Det finns cirka 500 länkar till PTS från andra webbplatser. Användarnas helhetsomdöme av webbplatsen,

den interaktiva utbildningen och det tryckta materialet är bra eller mycket bra enligt en enkätundersökning.

PTS har i februari 2004 inkommit med rapporten Användningen av elektronisk identifiering och signaturer – hur ser marknaden ut och vilka är hindren mot en ökad användning? Rapporten visar att det främst är banker och myndigheter som erbjuder konsumenter e-tjänster vilka kräver elektronisk identifiering, autentisering och oavvislighet. För en ökad användning bland konsumenter behövs fler e-tjänster som kräver e-identifiering. De flesta svenska företag har någon form av lösning för autentisering i sina IT-system. Vanligast är användarnamn och statiska lösenord. Det är främst mindre företag som helt saknar denna typ av säkerhetslösningar. Avsaknad av behov och bristen på affärsnytta hindrar en ökad användning bland företagen. PTS anser att informationsinsatser kring elektronisk identifiering, autentisering och oavvislighet är nödvändiga för att öka användningen och myndigheten har därför inkluderat denna information på sin webbplats för Internetanvändare.

Inom ramen för det svenska ordförandeskapet 2003 för Nordiska ministerrådet för informationsteknik tog Sverige initiativ till ett projekt kring digitala signaturers interoperabilitet i Norden. En teknisk modell för informationsutbyte mellan de nordiska länderna med hjälp av digitala signaturer togs fram och några potentiella användningsområden identifierades. Projektet är därmed avslutat.

Kompetens

För att kunna få en grundläggande IT-kompetens spelar tillgång till dator och Internet stor roll. Enligt Statistiska Centralbyrån (SCB) hade 85 procent av alla kvinnor och 92 procent av alla män i åldern 16–74 år någon gång använt en dator 2003. För både kvinnor och män minskar andelen med stigande ålder. Cirka 80 procent av Sveriges befolkning i åldrarna 16–74 år hade tillgång till dator i hemmet. Skillnaden är liten mellan könen förutom i åldersgruppen 55–74 år. Där är männens tillgång högre än kvinnornas, drygt 70 procent respektive knappt 60 procent.

Under tiden januari till mars 2003 använde 48 procent av kvinnorna och 58 procent av männen i åldern 16–74 år en dator (hemma eller på annan plats) minst en gång under måndag till fredag.

Skillnaden mellan könen är stor bland de yngsta och äldsta åldersgrupperna.

Tillgången till Internet är också hög i Sverige. År 2003 hade 73 procent av befolkningen i åldrarna 16–74 år tillgång till Internet i hemmet, 76 procent av männen och 70 procent av kvinnorna. En analys från ITPS visar att ålder och utbildningsnivå spelar störst roll för tillgången till Internet. Däremot är skillnaderna inte lika stora mellan svenskar och invandrare, mellan könen eller olika inkomstgrupper.

En internationell jämförelse visar att Sverige låg i topp 2002 vad gäller datoranvändning (Eurostat, 2003, Statistics on the Information Society in Europe). Enligt jämförelsen använde 76 procent av Sveriges befolkning en dator hemma, på arbetet eller någon annanstans. Andelen i hela EU var 49 procent. Även användningen av Internet var mest utbredd i Sverige, med 71 procent jämfört med 40 procent i hela EU. Eurostats jämförelse av näringslivets IT-användning visar att de nordiska företagen utnyttjar modern infrastruktur som bredband mer än övriga länder. Enligt Eurostats arbetskraftsundersökning hade Sverige också den högsta andelen IT-specialister i arbetskraften under 2002.

En nordisk studie av elektroniska affärer visar att en dryg fjärdedel av svenska företag anser att deras medarbetare saknar tillräcklig IT-kompetens för att företagen skall kunna genomföra sina planer inom elektroniska affärer. Denna andel är betydligt lägre än motsvarande andel av finska företag. (PLS Rambøll, 2003, E-business Norden.com 2003). Enligt rapporten saknar särskilt små- och medelstora företag tillräcklig IT-kompetens för elektronisk affärer.

Internetanslutning

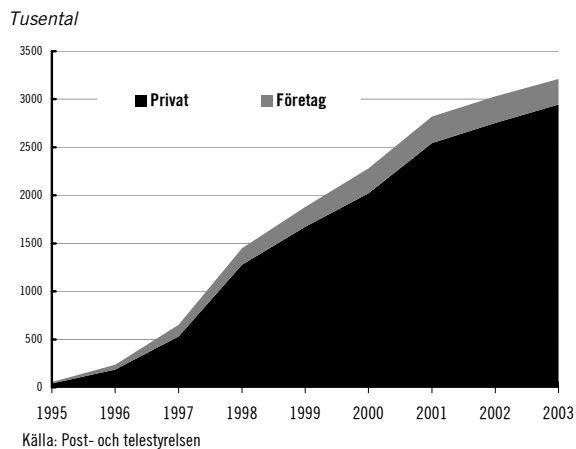
Den ekonomiska betydelsen av Internetaccess fortsatte att stärkas under 2003. Totalt växte omsättningen med tolv procent till strax över sex miljarder kronor.

Tabell 10.8 Intäkter från Internetanslutning från slutkund 1999-2003

	Miljoner kronor				
	1999	2000	2001	2002	2003
Privat-kund	1 652	2 240	2 806	3 550	3 912
Företags-kund	659	1 307	1 749	1 818	2 125
Totalt	2 311	3 547	4 555	5 368	6 037

Tillväxten i det totala antalet kunder med Internetanslutning tycks dock ha gått in i en lugnare fas. Under 2003 ökade antalet kunder med sex procent till drygt 3,2 miljoner. Av dessa beräknas 70 procent vara uppkopplade via uppringd access. De övriga 30 procenten var i stor utsträckning anslutna via någon form av de tre vanligaste fasta anslutningsformerna: ADSL, kabel-TV och LAN-nät. xDSL utgör den dominerande tillträdesformen för Internetanslutning med hög överföringshastighet med en marknadsandel på cirka 60 procent vid årsskiftet 2003/04.

Diagram 10.1 Antalet kunder med Internetanslutning



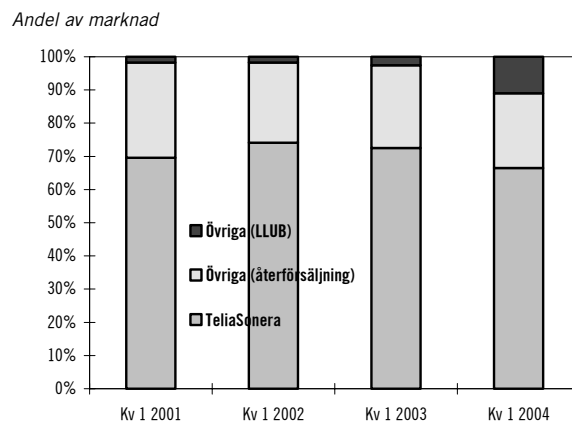
PTS beräknar att två tredjedelar av alla hushåll hade Internetanslutning vid utgången av 2003. Antalet privata kunder som var uppkopplade till Internet via någon form av fast anslutning, bredband, uppgick till 868 000, vilket motsvarar 20 procent av samtliga hushåll. Från den sista december året innan har penetrationen därmed ökat med 33 procent. Motsvarande siffra för företag är 96 000 vilket motsvarar en ökning på 45 procent jämfört med förra året. I början av 2004 uppnådde endast fyra medlemsstater inom EU en penetration överstigande 100 anslutningar per 1 000 invånare: Sverige, Nederländerna, Belgien och Danmark. Genomsnittet i EU ligger på cirka 65 anslutningar per 1 000 invånare. PTS bedömer att i januari 2004 hade 1,4 miljoner hushåll teknisk möjlighet att välja en eller flera olika bredbandsanslutningar. Detta motsvarar en ökning med cirka 20 procent jämfört med förra året.

PTS bedömer vidare att det finns fler än 120 leverantörer av Internetanslutning. De som erbjuder Internetaccess med fast anslutning är numera fler än de som erbjuder uppringt Inter-

net. Sammantaget har de fem största Internetleverantörerna 82 procent av samtliga kunder med Internetaccess och de tio största har 97 procent. TeliaSonera är störst med 38 procent.

Marknaden för Internetanslutning befinner sig enligt PTS alltså i en period av stor förändring som är förknippad med övergången från uppringd till fast anslutning. Frågan om kontrollen över accessnäten (nätet närmast abonnenten) har härmed fått starkt ökad betydelse. Konkurrensen på marknaden för Internetaccess med fast anslutning är mer begränsad än för uppringd Internetaccess. Särskilt uppenbart har detta visat sig vara när det gäller de olika DSL-formerna, eftersom dessa baseras på TeliaSoneras kopparaccessnät. Diagrammet nedan visar utvecklingen av marknadsandelar för xDSL-anslutningar. TeliaSoneras andel har över redovisad period rört sig på en nivå kring 70 procent.

Diagram 10.2 Utveckling av marknadsandelar för xDSL-anslutningar



E-handel

E-handeln till konsument, s.k. B2C, utgör 26 procent av den totala Internetförsäljningen, vilken är en liten ökning av andelen sedan förra året. Något mer än var femte person har någon gång köpt eller beställt varor eller tjänster via Internet för privat bruk. Denna siffra skiljer sig inte särskilt mycket från 2002, men skillnaden mellan kvinnor och män har minskat.

Den största delen, 71 procent, av försäljningen via Internet sker mellan företag, s.k. B2B. Både inköp och försäljning via Internet är vanligare bland större företag än bland små. 62 procent av Internetförsäljningen sker till kunder i Sverige, 22 procent till övriga EU och 14 procent till resten av världen. Jämfört med föregående år har andelen av försäljningen till övriga

EU ökat på bekostnad av den inhemska försäljningen.

Enligt statistik från OECD 2002 ligger Sverige på tredje plats, efter USA och Danmark, när det gäller konsumenter som köper eller beställer varor eller tjänster över Internet.

Ungefär 38 procent av privatpersonerna använder sig enligt SCB av Internetbank. Det är vanligare bland män, 43 procent, än bland kvinnor, 34 procent. Enligt Svenska Bankförningens årliga statistik har privata Internetbankskunder ökat med tolv procent mellan december 2002 och 2003. Störst är dock ökningen bland företagen där Internetbankskunderna ökat med 39 procent under samma period.

Tabell 10.9 Användare av Internetbanker

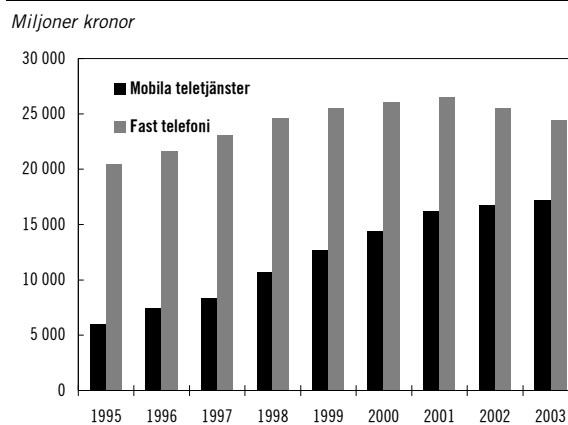
Antal			
	Dec 2001	Dec 2002	Dec 2003
Privat	3 650 000	4 215 000	4 722 000
Företag	250 000	361 000	503 000
Totalt	3 900 000	4 576 000	5 225 000

Elektronisk kommunikation

Tre utmärkande händelser har inträffat på marknaden för elektroniska kommunikationer under det gångna året. Lagen om elektronisk kommunikation trädde i kraft, tredje generationens mobiltelefoni fick sina första kunder och IP-telefonin visade att den är en kommersiell tjänst att räkna med. Dessutom skedde en förändring i användningen av det fasta telenätet. Fast telefoni används i allt mindre utsträckning och i stället ökar det fasta nätets betydelse när det gäller fast access till Internet.

Totalt sett omsatte slutkundsmarknaden för elektronisk kommunikation 50,4 miljarder kronor under 2003 vilket i princip innebär att marknaden uppvisade en nolltillväxt. Operatörernas intäkt per månad från ett genomsnittshushåll var 521 kronor under 2003, en ökning med en procent från föregående år. Öknings-takten har minskat betydligt under de senaste åren.

Diagram 10.3 Intäkter för fast telefoni och mobila tele-tjänster från slutkund 1995-2003



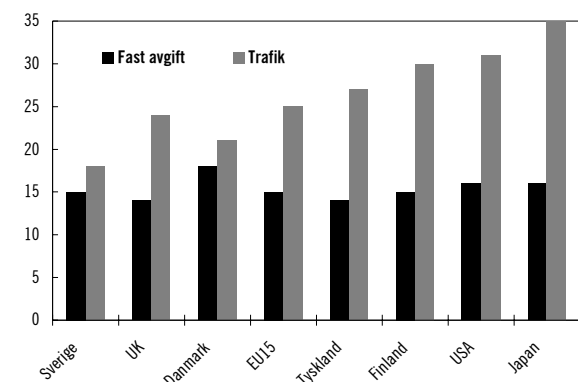
Diagrammet ovan visar en marknadstillväxt där mobila tjänster utgör en allt större andel av de totala intäkterna.

Marknadsvärdet för fast telefoni uppgick under 2003 till 24,4 miljarder kronor, vilket är mer än fyra procent lägre jämfört med året innan. Intäkterna från abonnemang utgör 7,5 miljarder kronor, vilket motsvarar 31 procent av det totala marknadsvärdet för fast telefoni. Antalet PSTN-abonnemang (vanliga abonnemang på fasta telefonnätet) fortsätter att minska. Vid slutet av 2003 fanns det strax över 5,4 miljoner PSTN-abonnemang. Bara en bråkdel av dessa, mindre än en promille, tillhandahålls av en annan operatör än TeliaSonera. Under slutet av 2002 lanserade några operatörer abonnemang för IP-telefoni i bredbandsnät. Kunden ges därmed möjlighet att säga upp sitt ordinarie fasttelefoniabonnemang hos TeliaSonera. PTS bedömer att det i slutet av 2003 fanns närmare 40 000 abonnemang för IP-telefoni, vilket är en ökning med cirka 20 000 abonnemang sedan halvårsskiftet 2003. Störst på marknaden är Bredbandsbolaget

Under 2003 ökade antalet förvalskunder med 14 procent till 2 230 000. Av dessa var 2 046 000 privata vilket innebär att nära 43 procent av samtliga privatkunder av fast telefoni valt en alternativ operatör till TeliaSonera som förvalsooperatör. TeliaSoneras marknadsandel av trafikintäkterna minskade från 57 procent 2002 till 54 procent 2003.

Diagram 10.4 Genomsnittlig månadskostnad för fasttelefonitjänster för privatkunder inom OECD

Euro/månad



Källa: EU

Diagrammet ovan visar att kostnaderna för en s.k. korg av fasttelefonitjänster för ett svenskt hushåll är bland de absolut lägsta i OECD.

Marknaden för mobila teletjänster fortsatte att utgöra en betydande del av den totala telemarknaden. Tillväxttalen för mobilabonnemang har nu stabiliserat sig på en nivå runt tio procent.

Penetrationen för mobiltelefonabonnemang är mycket hög i Sverige sett ur ett internationellt perspektiv. Det totala antalet abonnemang som andel av hela befolkningen motsvarade då 98 procent. Det kan jämföras mot 89 procent året innan. En försvårande omständighet när man skall beräkna penetrationen på ett korrekt sätt är dock att det inte är ovanligt att samma person har mer än ett abonnemang. Intresset för att använda kontantkort istället för eller ihop med kontraktsubonnemang fortsatte att öka, något som lett till att 58 procent av samtliga GSM-abonnemangen för närvarande utgörs av kontantkort.

Antalet NMT-abonnemang minskar kontinuerligt, men relativt långsamt sedan några år tillbaka. År 2003 minskade antalet abonnemang med knappt fyra procent. Sista december 2003 fanns det 132 000 NMT-abonnemang hos TeliaSonera, som är den enda operatören för denna tjänst.

TeliaSonera är Sveriges största mobiloperatör med en marknadsandel på knappt 44 procent av samtliga abonnemang, vilket är en marginell minskning jämfört med föregående år. Tele2 är näst största mobiloperatör och har tillsammans med dotterbolaget Optimal Telecom 38 procent av abonnemangen vilket innebar en oförändrad marknadsandel från föregående år. Även Vodafone behöll sin marknadsandel på 15 procent under 2003.

De nya tillhandahållarna av mobila teletjänster fortsätter att vara små. De har en marknadsandel på 3,3 procent av det totala antalet abonnemang, vilket motsvarar 290 000 abonnemang. Detta är en ökning från 2002 men även om tjänstetillhandahållarna trots allt har attraherat nya kunder till sina GSM-abonnemang under 2003 har ökningen skett från vad som får anses vara en låg nivå. De nya tjänstetillhandahållarna har endast, med något undantag, marginellt kunnat påverka priset för mobila samtalstjänster. Det skulle krävas en större tillväxt bland tjänstetillhandahållarna för att skapa bättre förutsättningar för ökad konkurrens.

Omsättningen för mobila teletjänster ökade med drygt tre procent från 16,8 miljarder kronor under 2002 till 17,2 miljarder kronor under 2003. Den genomsnittliga intäkten per mobilkund visar en nedåtgående trend, från 187 kronor per månad under 2002 till 173 kronor under 2003. Av de totala intäkterna härrör 53 procent från privatkunder, vilket är en minskning från föregående år.

SMS-marknaden som tidigare har stått för en närmast explosionsartad tillväxt fortsätter visserligen att växa, men i en lägre takt än tidigare. Under 2003 skickades 1,82 miljarder SMS vilket är en ökning med 37 procent jämfört med 2002. Av den totala genomsnittliga intäkten per kund och månad står SMS för närmare elva procent.

I Norge sänds nästan fyra gånger så många SMS per kund som i Sverige och den största bakomliggande orsaken torde vara lägre priser. En GSM-kund i Norge sände i genomsnitt cirka 66 SMS per månad, en kund i Danmark cirka 72, medan antalet i Sverige är cirka 18. Priset för att skicka ett SMS i Sverige varierar i dag från strax över 60 öre till 1,25 kronor. Även om priserna har gått ned något under den senaste perioden, är dock de flesta privatpersoner kunder till mobiloperatörer som erbjuder SMS till ett pris i den övre delen av spannet.

Tredje generationens mobilnät fick sina första kunder under sommaren 2003 då operatören 3 lanserade 3G-tjänster. Under våren 2004 har även TeliaSonera, Vodafone och Tele2 lanserat 3G-tjänster. Då tredje generationens mobilnät får anses vara i ett initialt skede är antalet kunder relativt få.

Enligt tillståndsvillkoren för UMTS skall alla 3G-operatörer täcka 8 860 000 personer per den 31 december 2003. Ingen av tillståndshavarna har

uppfyllt sina tillståndsvillkor. Den första mars 2004 rapporterade operatörerna in i vilken mån de uppfyllde tillståndsvillkoren som helhet. Hi3G (3) angav att de täcker 5 980 758 personer, vilket innebär 67,5 procent av den utlovade befolkningstäckningen. Svenska UMTS-licens (ägs av TeliaSonera och Tele2) uppgav att de täcker 74 procent och Vodafone uppgav att de täcker 66 procent. Utöver denna befolkningstäckning har operatörerna ofta täckning i områden där få bor, t.ex. runt större vägar och köpcentrum. Orange Sverige har låtit meddela att man inte avser färdigställa något nät i Sverige.

Den pågående 3G-utbyggnaden fortsätter att i hög grad intressera allmänheten och medierna. En stor andel av de frågor som ställts till Regeringskansliet och till PTS under 2003 har handlat om t.ex. utbyggnadstakt, masters och basstationers placering och hänsyn till möjliga hälsorisker.

Avseende miljöfrågor rörande elektromagnetiska fält är PTS roll att ha ett övergripande ansvar för frågorna inom området för elektronisk kommunikation. Det kan innebära att bevaka området och när det är påkallat informera. I detta ansvar ingår att myndigheten skall initiera samarbete och samråd kring miljö- och hälsoaspekter. Ett väl fungerande samarbete finns mellan PTS och expertmyndigheterna inom området, främst Statens strålskyddsinstitut och Socialstyrelsen. Broschyren Strålning från mobiltelesystem har producerats av PTS och fem andra myndigheter och riktar sig till kommunala och regionala beslutsfattare men också till allmänheten.

Vidare har PTS, på uppdrag av regeringen, undersökt utvecklingen av olika nya tjänstemarknader för mobil kommunikation baserade på innehållstjänster. I den undersökningen har framkommit dels att marknaden för privatpersoners användning av innehållstjänster utvecklas väl, dels att marknaden för professionella användare – dvs. företag och organisationer – inte tagit fart på allvar. Rapporteringen finns i två delrapporter: Framväxten av nya mobila marknader – hinder och möjligheter, och Framväxten av nya mobila marknader – förslag till möjliga åtgärder. Skriften Att använda 3G – en broschyr om ny mobiltelefoni har producerats av bl.a. PTS för att öka framför allt allmänhetens kunskap om nya användningsområden.

Vid framtagande av mandat inom Radiospektrumkommittén till CEPT från Europeiska

kommissionen samt framtida kommissionsbeslut gällande UWB-radar för att minska trafikolyckor har en betydligt större acceptans för befintliga radiosystem anammats. Detta kommer att gynna existerande system som bl.a. kopplar samman mobiloperatörers basstationer med övriga mobiltelenätet.

Enligt PTS beräkningar omsatte marknaden för datakommunikationstjänster till operatör 2,6 miljarder kronor under 2003, vilket är något mer än omsättningen under 2002. Den större delen av denna marknad, uppskattningsvis 75 procent, utgörs av försäljning av hyrda förbindelser. Marknaden för datakommunikationstjänster till slutkund motsvarar 4,4 miljarder kronor, vilket innebär att värdet på marknaden sjunkit med 5 procent på ett år. Orsaken till att värdet på marknaden sjunker är att det pågår ett snabbt skifte från traditionella datakommunikationstjänster till framförallt IP-VPN (Internet Protocol-Virtual Private Network). Skiftet innebär att mer kostnadseffektiva lösningar tar över, vilket i sin tur sänker omsättningen på marknaden.

PTS skall enligt sin instruktion årligen redovisa arten och omfattningen av de klagomål från allmänheten som framförts till teleoperatörer och myndigheten. Drygt 4 000 klagomål inkom till PTS under 2003, vilket är en markant ökning från föregående år. Ökningen kan delvis förklaras av att PTS under året kunnat föra statistik över klagomål i en databas vilket har förenklat arbetet. Närmare hälften rörde fast telefoni respektive Internet, medan mobiltelefoni endast utgjorde en mindre del. Ett stort antal klagomål, drygt 1 600, avsåg fall där användare fått fakturor för Internettjänster som de inte anser sig ha nyttjat eller ingått avtal om. Många av dessa klagomål rörde s.k. modemkapning där konsumentens modem ringer upp mot ett väsentligt dyrare betaltjänstnummer utan att konsumenten nödvändigtvis inser detta.

Konsumentverket har under 2003 fått in knappt 1 500 skriftliga anmälningar som rör området Telefoni eller Internet, att jämföra med 900 anmälningar 2002. Det enskilt största konsumentproblemet har liksom föregående år varit höga teleräkningar till följd av modemkapning.

PTS fick i samband med införandet av lagen om elektronisk kommunikation motta ett flertal anmälningar mot webbplatser som påstods bryta mot informationsskyldigheten bl.a. när det gäller

s.k. cookies. Efter informationskampanjer från PTS har dessa anmälningar i stort sett upphört.

Post

Utvecklingen på den svenska postmarknaden har både vad gäller antalet postoperatörer och volymen adresserade försändelser sjunkit något under 2003 jämfört med tidigare år. Antalet postoperatörer uppgick vid årsskiftet 2003/2004 till 33. PTS bedömning är att alla nuvarande tillståndshavare, möjligtvis med något enstaka undantag, bedriver någon form av verksamhet.

Posten AB (publ) (Posten) har fortfarande en särställning på den svenska postmarknaden p.g.a. sin dominans samt åläggandet att tillhandahålla en samhällsomfattande posttjänst.

Utvecklingen under 2003 visar att av Posten distribuerade volymer adresserade försändelser har minskat med två procent under året. City-Mail Sweden AB (CityMail) har däremot ökat sin volym med tolv procent. Postens marknadsandel har minskat med knappt en procentenhet medan CityMails marknadsandel har ökat med motsvarande. Posten har 93 procent av den totala brevmarknaden, CityMail sju procent medan övriga tillståndshavare tillsammans har knappt en halv procent av den totala brevmarknaden.

CityMail utgör i praktiken den enda konkurrenten till Posten på delmarknaden för sändningar. På hela postmarknaden uppgår de enstaka breven till drygt 27 procent medan drygt 70 procent består av storsändningar. PTS bedömning är att CityMails andel av den totala marknaden för storsändningar under 2003 var omkring tio procent.

Posten är den enda aktören på marknaden som har ett rikstäckande distributionsnät och som därmed erbjuder postservice i hela landet. För riksdistribution av enstaka brev föreligger i princip ingen konkurrens. Däremot råder en viss konkurrens avseende lokalbreven, vilka utgör cirka 15 procent av all post i Sverige. 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.

Den särskilda utredare (Dir. 2003:117) som i oktober 2003 tillsattes för att utreda hur postverksamhet bör regleras skall bl.a. analysera effekterna av liberaliseringen på postområdet och bedöma om lagstiftningen och myndighets-

ansvarets utformning är ägnade att säkerställa att det postpolitiska målet nås.

Posten har fr.o.m. den 1 januari 2003 höjt portot för enstaka brev. Portot för ett 20-gramsbrev höjdes från 5 kronor till 5,50 kronor och denna höjning fick motsvarande genomslag i viktclasserna upp till två kilogram, således omfattande de prisreglerade viktclasserna upp till 500 gram. PTS har granskat den genomförda prishöjningen och konstaterat att den skett i enlighet med gällande regler.

På delmarknaden för sändningar har PTS i sin rapport Service och Konkurrens 2004 gjort bedömningen att prisnivån generellt sett över åren har sjunkit samtidigt som servicenivån och kvaliteten på tjänsterna har höjts. Prisutvecklingen har fortfarande varit mest gynnsam för kunder som använder tjänsten Ekonomibrev i allmänhet och sändningar till Stockholmsområdet i synnerhet, dvs. för de tjänster där Posten haft konkurrens från CityMail.

Enligt tillståndsvillkoren skall Posten tillhandahålla postservice till alla hushåll, företag och organisationer fem dagar i veckan. Ett antal avlagset belägna hushåll har inte daglig postutdelning utan får sin post två till fyra dagar i veckan med postväska. Antalet hushåll med begränsad postservice uppgick under 2002 till 1 187 hushåll enligt PTS.

Enligt kvalitetskravet på övernattbefordrade brev inom ramen för den samhällsomfattande posttjänsten skall 85 procent av de brev som lämnats in för befördran över natt komma fram i tid och 97 procent skall komma fram inom tre arbetsdagar. Mätningar som utförts för 2003 visar att 95,7 procent av de försändelser som lämnats in för övernattbefördran kom fram enligt angivet villkor och 99,8 procent inom tre arbetsdagar.

I övrigt är det 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 under föregående år.

De till PTS insända klagomålen har varit mycket få under 2003, både avseende Posten och de privata postoperatörerna.

Grundläggande kassaservice

Postens dotterbolag Svensk Kassaservice AB tillhandahåller i dag kassaservice i hela landet. Bolaget, som agerar ombud för ett antal banker, tillhandahåller kassaservice via kassaservice-

kontor i egen regi eller i partnerregi, samt genom lantbrevbäring. Detta sker i normalfallet fem dagar i veckan, till alla fasta hushåll, företag och organisationer. Omkring 5 400 hushåll runt om i landet fick under 2003 sin kassaservice via postväska. Av dessa hade 1 187 hushåll servicen begränsad till två till fyra dagar i veckan.

Det totala antalet kassatransaktioner har minskat kraftigt under de senaste 15 åren och fortsätter att sjunka med cirka 15–20 procent årligen. Den dominerande orsaken till detta är att hushåll och företag väljer andra, billigare och bekvämare former för sina transaktioner.

Antalet kassatransaktioner som utförs via lantbrevbärare har sjunkit med två tredjedelar under de senaste 15 åren. Antalet kassatransaktioner per avlämningsställe skiftar över landet. I glest befolkade områden görs det fler transaktioner per avlämningsställe än i mer tätbefolkade regioner. I september 2003 uppskattade PTS antalet kassatransaktioner i lantbrevbäringen till färre än fyra miljoner för hela året.

Med anledning av underskottet i verksamheten fattade Posten under 2003 ett beslut om att vidta åtgärder för att uppnå ett nollresultat i kassaserviceverksamheten 2005. De åtgärder som vidtas är bl.a. stängningar av kontor, personalneddragningar, prishöjningar och omförhandlade avtal om höjd ersättning från banker. Dessa åtgärder är enligt Posten endast en kortsiktig lösning och underskottet kommer trots allt att växa på grund av minskande intäkter i ett längre perspektiv.

De förändringar som har genomförts i servicenätet under 2003 torde enligt PTS inte ha påverkat rikstäckningen av kassaservicen. En indragning eller flyttning av ett kontor påverkar visserligen tillgängligheten till kassaservicen för de närmast berörda med åtföljande olägenheter. PTS gör emellertid bedömningen att de alternativa serviceställen som invånarna i städerna hänvisas till finns inom ett sådant avstånd att kassaservicen betraktas som tillgänglig. På landsbygden ersätts indragna serviceställen med lantbrevbäring vilket betraktas som en förbättring från servicesynpunkt för flertalet berörda.

PTS har liksom tidigare år låtit göra en telefonenkät för att närmare undersöka allmänhetens vanor när det gäller att utföra sina kassatjänster. Enkäten genomfördes i januari 2004 och omfattade ett riksrepresentativt urval av 1 007 svenskar i åldern 16 år och uppåt.

Undersökningen visar att 39 procent av de tillfrågade går till Svensk Kassaservice eller Posten åtminstone en gång om året för att utträta ett kassaärende medan 61 procent svarar att de aldrig går till Posten eller Svensk Kassaservice av denna anledning. Liksom tidigare år kan det konstateras en klar ökning av antalet tillfrågade som aldrig går till Svensk Kassaservice eller Posten för att utträta kassaärenden.

10.7.2 Analys och slutsatser

Informationsteknik (IT)

Tillgänglighet, tillit och kompetens ger tillsammans goda förutsättningar för en bred användning av informationsteknik i samhället. Inom alla dessa områden har insatser pågått under lång tid vilket lagt grunden till Sveriges ställning som en ledande IT-nation. Målet att Sverige som första land skall bli ett informationssamhälle för alla uttalades av riksdagen i juni 2000. Som regeringen redovisade i budgetpropositionen för 2004 är Sverige på god väg att uppnå detta mål med avseende på möjligheten för den enskilde att på ett relativt enkelt sätt utnyttja Internet via telefonnätet. Mer kvalificerade användningar av informationssamhällets tjänster, vilka kräver särskild utbildning och utrustning, är dock ännu inte allmänt tillgängliga för den enskilde. Regeringens bedömning är dock att det ännu är för tidigt att med säkerhet säga att de statliga åtgärder som vidtagits bidragit till att målet ett informationssamhälle för alla är på väg att uppnås. De utvärderingar, den mer systematiska statistiksammansättning och den forskningsbevakning som inlett avses dock efter hand kunna ge underlag för en sådan bedömning. ITPS har på regeringens uppdrag analyserat IT-politiken och bl.a. dragit slutsatser om hur väl Sverige lyckats i sin strävan att bli ett informationssamhälle för alla före alla andra länder. ITPS menar att även om Sverige inte är bäst inom alla IT-politiska områden så är det mycket som tyder på att Sverige i relation till andra IT-mogna länder lyckats tämligen väl med att få en brett förankrad IT-utveckling. Sverige ligger fortfarande bland de allra bästa länderna inom de flesta områden. ITPS rekommenderar att regeringen bör ta ökad hänsyn till de grupper som riskerar att permanent hamna utanför informationssamhället.

Regeringens bedömning är alltjämt att de åtgärder som vidtas inom ramen för IT-politiken och utbyggnaden av IT-infrastruktur med hög överföringskapacitet kommer att medverka till att informationsteknikens möjligheter utnyttjas på ett aktivt sätt. De problem som regeringen tidigare pekat på när det gäller nedgången i investeringstakten kvarstår delvis fortfarande, eftersom IT-politiken bygger på samverkan med marknadskrafterna.

Tillgänglighet

I Sverige är tillgängligheten till informationstekniken hög. Den, vid sidan om utbildningssektorns insatser och personaldatorreformen, ekonomiskt mest omfattande insatsen inom IT-politiken är stödet till IT-infrastruktur med hög överföringskapacitet. Den sista förordningen i detta stödprogram beslutades av regeringen den 10 juni 2004 och syftar till att stödja etablering av sådana nät på orter och i områden som är eftersatta vad gäller tillgång på bredbandsnät. Effekten av detta stödprogram, som riktas till kommunerna, är det ännu för tidigt att kunna säkert utvärdera. Man kan dock se en positiv trend avseende antalet upphandlingar och användandet av stöden till kommuner. Detsamma gäller antalet ansökningar om skattereduktion för höga anslutningskostnader. Beträffande skattereduktionen för höga anslutningskostnader finns det ett samband mellan utbyggnadsläget i kommunen och antalet ansökningar. Vartefter IT-infrastrukturen byggs ut i kommunerna bedömer regeringen att antalet ansökningar om skattereduktion kommer att öka.

Tillit

SCB:s undersökningar om privatpersoner och företags säkerhetsåtgärder redovisar bara en del av frågeställningarna inom informationssäkerhetsområdet, främst ur ett tekniskt perspektiv. Arbetet med standarder, regler och andra informationssäkerhetsåtgärder framkommer inte. Många säkerhetsproblem har sitt ursprung i systemens komplexitet, samt i misstag och olyckor. Eftersom undersökningen inte heller visar något om t.ex. drift- och produktionsavbrott så är det svårt att ge en helhetsbild av informationssäkerheten. Detta är viktigt att ta hänsyn till i den fortsatta utformningen av informationssäkerhetspolitiken.

Sveriges IT-incidentcentrum (Sitic) vid PTS arbetar främst med att värdera, filtrera och publicera information om sårbarheter i IT-system. Regeringens bedömning är att Sitic har kommit på god väg med sitt arbete och att centrumet har gjort en lämplig avvägning i förhållande till det uppdrag och de resurser som centrumet förfogar över. Det är särskilt angeläget för små och medelstora organisationer som inte själva har IT-avdelningar utan ofta bara använder information från Sitic.

Det är enligt regeringen angeläget att Sitics roll förtydligas. Enligt regeringens mening kompletterar Sitics material det som kommer från andra organisationer på flera sätt. Det ger en möjlighet för intressenterna att få en oberoende källa. Viss information härrör direkt från det internationella CERT-samarbetet (Computer Emergency Response Teams) och är inte tillgänglig från de kommersiella aktörerna. Det är också en fördel att informationen presenteras på svenska. Slutligen tar Sitic även fram ny information om sårbarheter. Regeringen anser dock att det finns möjligheter att förfina och utveckla både innehållet och möjligheterna att ta del av informationen.

Regeringen anser att det internationella samarbetet är viktigt för Sitic och bör utvecklas vidare. Även i samarbetet med näringslivet är det internationella arbetet en tillgång. Informationen om nya sårbarheter sprids på ett strukturerat sätt för att förhindra att informationen hamnar hos dem som skriver nya sabotageprogram. Där är samspillet mellan CERT-organisationer, leverantörer och användare avgörande för att förbättra informationssäkerheten.

Det finns en efterfrågan på utbildning och processtöd inom Sitics område. Regeringen anser att det förebyggande arbetet är avgörande för en hög informationssäkerhet. Det är dock viktigt att finna rätt former och ansvarsfördelning för detta då flera myndigheter har ett ansvar inom området.

På det internationella området är Sveriges deltagande i Europeiska nät- och informationssäkerhetsbyrån (Enisa) och ICANN två instrument för att föra arbetet framåt. I det europeiska arbetet är det viktigt att Sverige bidrar till Enisas arbete, främst genom att svenska intressenter (t.ex. myndigheter) deltar i byråns arbete. Sverige bör också bevaka att arbetet ligger i linje med de svenska prioritering-

arna på området, t.ex. att fokusera på det förebyggande arbetet.

Regeringen bedömer att de åtgärder som vidtagits inom området har bidragit till ett mer robust Internet i Sverige, främst genom ett ökat medvetande om robusthetsfrågor hos användare av Internet.

Sverige kan inte på egen hand säkerställa en tillförlitlig drift av Internet. Politiken syftar därför till att tillsammans med Internetintressenter såväl inom landet som utomlands skapa underlag för de åtgärder som är möjliga att vidta i Sverige. De utredningar och åtgärder PTS vidtagit på regeringens uppdrag som rör Internets säkerhet och tillförlitlighet har även en kunskapshöjande funktion för Internetanvändare. Den särskilda webbplats för information om Internetsäkerhet som myndigheten driver har fått gott genomslag.

Kompetens

I Sverige är användningen av datorer och Internet i vardags- och arbetslivet utbredd, vilket tyder på att befolkningens grundläggande IT-kompetens är hög. Att bibehålla denna täthet bedöms vara av stor vikt för att främja näringslivets konkurrenskraft och den offentliga sektorns utveckling. Inom näringslivet är bristande IT-kompetens fortfarande ett hinder för användningen av IT och e-affärer. Det gäller särskilt för mindre företag. Det är därmed viktigt att främja de mindre företagens strategiska IT-kompetens.

Elektronisk kommunikation

Regeringen bedömer att den utveckling som skett under föregående år och de åtgärder som PTS vidtagit medverkat till att uppfylla de politiska målen. Många insatser syftar till att främja konkurrensen på de olika delmarknaderna vilket är ett viktigt medel för att uppnå målen. Genom den nya lagen om elektronisk kommunikation som trädde i kraft i juli 2003 har ett framtidsanpassat ramverk etablerats. Regeringen bedömer att denna nya reglering kommer att ytterligare bidra till en positiv utveckling på marknaden för elektronisk kommunikation, till gagn för såväl näringsliv som konsumenter. Regleringens genomslag på marknaden kan förväntas tillta i takt med att PTS arbete med marknadsanalyser mynnar ut i färdiga beslut om särskilda skyldigheter för aktörer med betydande marknadsinflytande.

På den svenska marknaden finns ett mycket stort antal operatörer som erbjuder tjänster och TeliaSoneras marknadsandelar fortsätter att minska. Antalet förvalskunder är högt och visar att de svenska privatkunderna inte bara är medvetna om att de har möjlighet att välja och välja bort en operatör, utan att de även aktivt gör det.

På marknaden för abonnemang för fast telefoni har det i praktiken inte existerat någon konkurrens. En försiktig början till förändring av konkurrenssituationen noteras i och med att ett antal operatörer, främst Bredbandsbolaget, har börjat sälja abonnemang för fast telefoni till sina kunder i egna bredbandsnät eller via DSL-access. Regeringen förväntar sig att konkurrensen på marknaden för abonnemang för fast telefoni ökar genom tillämpningen av den nya lagen och PTS fortsatta tillsyn på området. PTS bedriver för närvarande ett arbete med att fatta beslut om skyldigheter för operatörer med betydande marknadsinflytande på marknaden för tillträde till det allmänna telefonnätet via en fast anslutningspunkt, för att därigenom förbättra villkoren för alternativa operatörer att få tillträde till TeliaSoneras fasta accessnät och därmed kunna erbjuda abonnemang för fast telefoni.

PTS har tidigare konstaterat att de fortsatt höga priserna på SMS pekar på brister i marknadens funktionssätt och att det finns utrymme för en ökad priskonkurrens. Regeringen anser att detta fortfarande är en giltig slutsats.

Regeringen anser att det är viktigt att 3G-operatörerna lever upp till gjorda utfästelser, inte minst vad gäller befolkningstäckning. Att så många som möjligt får del av möjligheterna med ny informationsteknik är viktigt för att uppnå målet om ett informationssamhälle för alla.

PTS tilldelning av ytterligare frekvensutrymme till GSM-operatörerna har bidragit till att möta behovet av en ökad trafikvolym och ett mer effektivt utnyttjande av radiofrekvenser.

Regeringen bedömer att de åtgärder som vidtagits av PTS med syfte att skapa tillgänglighet för personer med funktionshinder till elektroniska kommunikationstjänster bidragit till att underlätta för dessa personer att utnyttja olika teletjänster.

Post

Regeringens bedömning är att de åtgärder som vidtagits på postområdet under året har bidragit

till att upprätthålla en marknad med en fungerande postdistribution i landet som har medfört att alla har haft tillgång till postservice enligt de mål som uppställts i postlagen (1993:1684).

Vidare anser regeringen att de åtgärder som vidtagits av PTS 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.

Grundläggande kassaservice

Regeringen bedömer att Posten har uppfyllt de skyldigheter som bolaget har enligt lagen (2001:1276) om grundläggande kassaservice. Därigenom har en god grundläggande kassaservice upprätthållits i hela landet. Ersättningen om 400 miljoner kronor som har utgått till Posten under året har medfört att tillgången till denna kassaservice tryggats.

Regeringens bedömning är att de åtgärder som PTS vidtagit i syfte att underlätta för personer med funktionshinder att utnyttja kassatjänster har bidragit till att upprätthålla tillgängligheten för dessa personer.

10.8 Revisionens iakttagelser

Riksrevisionen har inte haft några invändningar i revisionsberättelsen för 2003 avseende myndigheten inom politikområdet.

10.9 Budgetförslag

10.9.1 37:1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter

Tabell 10.10 Anslagsutveckling

Tusental kronor

År	Slagslag	Belopp	År	Slagslag	Belopp
2003	Utfall	19 711	2003	Anslags-sparande	10 944
2004	Anslag	6 710 ¹	2004	Utgifts-prognos	16 050
2005	Förslag	14 662			
2006	Beräknat	14 821 ²			
2007	Beräknat	15 078 ³			

¹ Inklusiv tilläggsbudget i samband med 2004 års ekonomiska vårproposition (bet. 2003/04:FiU21) och förslag på tilläggsbudget i samband med budgetpropositionen för 2005.

² Motsvarar 14 662 tkr i 2005 års prisnivå.

³ Motsvarar 14 662 tkr i 2005 års prisnivå.

Anslaget avser finansiering av Post- och telestyrelsens (PTS) förvaltningskostnader i samband med upphandling av samt ersättning för tjänster till funktionshindrade samt åtgärder avseende civilt försvar och svåra påfrestningar rörande elektroniska kommunikationer m.m. De samhällsättaganden som tillhandahålls för funktionshindrade och totalförsvaret finansieras av anslagsfinansiering. Anslaget skall vidare finansiera befarade kundförluster för PTS, vilka härrör från den anslagsfinansierade verksamheten t.o.m. 1999, samt uppgiften att följa utvecklingen av kassaservicen och bevaka att denna motsvarar samhällets behov. Likaså finansieras PTS verksamhet vad gäller kvalificerade elektroniska signaturer i huvudsak från anslaget. Vidare finansieras viss verksamhet som 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 informations-samhälle för alla.

Budget för avgiftsbelagd verksamhet

Tabell 10.11 Offentligrättslig verksamhet

Tusental kronor

Offentlig-rättslig verksamhet	Intäkter till inkomsttitel	Intäkter som får disponeras	Kostnader	Resultat (intäkt - kostnad)
Utfall 2003	-	218 085	215 703	2 382
Prognos 2004	-	242 820	245 542	-2 722
Budget 2005	-	243 405	248 405	-5 000

PTS får fr.o.m. budgetåret 2000 disponera de avgifter som myndigheten tar ut av operatörer inom sitt verksamhetsområde. Avgiftsinkomsterna för 2005 beräknas öka med 585 000 kronor jämfört med 2004.

Regeringens övervägande

Anslaget minskades engångsvis med åtta miljoner kronor under 2004 för att bidra till finansieringen av ett gemensamt radiokommunikations-system för skydd och säkerhet.

Mot bakgrund av ovanstående föreslår regeringen att 14 662 000 kronor anvisas under anslaget 37:1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter för 2005. För 2006 och 2007 beräknas anslaget till 14 821 000 kronor respektive 15 078 000 kronor.

Tabell 10.12 Härledning av anslagsnivån 2005–2007, för 37:1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter

Tusental kronor

	2005	2006	2007
Anvisat 2004¹	6 710	6 710	6 710
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning ²	-48	24	141
Beslut	8 000	8 087	8 227
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	14 662	14 821	15 078

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2003 (bet. 2003/04:FiU10).

Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2004 års statsbudget. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning.

10.9.2 37:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade¹

Tabell 10.13 Anslagsutveckling

Tusental kronor

2003	Utfall	131 809	Anslags-sparande	75 280
2004	Anslag	153 484 ²	Utgifts-prognos	150 657
2005	Förslag	122 484		
2006	Beräknat	130 484		
2007	Beräknat	153 484		

¹ Anslaget föreslås byta namn från Upphandling av samhällsåtaganden för att tydliggöra vilka insatser som finansieras från anslaget.² Inklusive tilläggsbudget i samband med 2004 års ekonomiska vårproposition (bet. 2003/04:FiU21) och förslag på tilläggsbudget i samband med budgetpropositionen för 2005.

Från anslaget finansieras ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade i syfte att trygga funktionshindrades behov av effektiva elektroniska kommunikationer, posttjänster samt grundläggande kassaservice. Dessutom finansieras viss utrednings- och uppföljningsverksamhet från anslaget.

Bemyndiganden om ekonomiska åtaganden

För att möjliggöra att det för verksamheten kan göras ekonomiska åtaganden som främst avser flerårigt avtalstecknande vid upphandling föreslår regeringen ett bemyndigande om ekonomiska åtaganden även för 2005.

Tabell 10.14 Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Tusental kronor

	Utfall 2003	Prognos 2004	Förslag 2005	Beräknat 2006	Beräknat 2007–2009
Utestående åtaganden vid årets början	182 242	130 166	123 125	205 125	
Nya åtaganden	77 014	132 201	227 000		
Infriade åtaganden	129 090	139 242	145 000	154 000	56 000
Utestående åtaganden vid årets slut	130 166	123 125	205 125		
Erhållet/föreslaget bemyndigande	200 000	210 000	210 000		

Regeringens överväganden

Regeringen bedömer att nuvarande inriktning på de tjänster som tillhandahålls inom ramen för anslaget täcker behovet för personer med funktionshinder.

För 2005 föreslås en minskning av anslaget med 31 miljoner kronor för att bidra till finansieringen av ett gemensamt radiokommunikationssystem för skydd och säkerhet. För 2006 beräknas en neddragning med 23 miljoner kronor för samma ändamål.

Mot bakgrund av ovanstående föreslår regeringen att 122 484 000 kronor anvisas under anslaget 37:2 *Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade* för 2005. För 2006 och 2007 beräknas anslaget till 130 484 000 kronor respektive 153 484 000 kronor.

Tabell 10.15 Härledning av anslagsnivån 2005–2007, för 37:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade

Tusental kronor			
	2005	2006	2007
Anvisat 2004¹	153 484	153 484	153 484
<i>Förändring till följd av:</i>			
Beslut	-31 000	-23 000	0
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	122 484	130 484	153 484

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2003 (bet. 2003/04:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

10.9.3 37:3 Ersättning till Posten AB (publ) för grundläggande kassaservice

Tabell 10.16 Anslagsutveckling

Tusental kronor				
2003	Utfall	400 000	Anslags-sparande	0
2004	Anslag	400 000 ¹	Utgifts-prognos	400 000
2005	Förslag	400 000		
2006	Beräknat	400 000		
2007	Beräknat	400 000		

¹ Inklusivt tilläggsbudget i samband med 2004 års ekonomiska vårproposition (bet. 2003/04:FiU21) och förslag på tilläggsbudget i samband med budgetpropositionen för 2005.

För tillhandahållande av grundläggande kassaservice till den del alternativ saknas och det inte är kommersiellt motiverat att bedriva verksam-

het erhåller Posten AB (publ) (Posten) en ersättning om 400 miljoner kronor.

Staten ansvarar för att det skall finnas en grundläggande kassaservice i hela landet som innebär att alla har möjlighet att verkställa och ta emot betalningar till enhetliga priser. Statens ansvar för en grundläggande kassaservice regleras fr.o.m. den 1 januari 2002 i lagen (2001:1276) om grundläggande kassaservice.

Regeringens överväganden

Regeringens bedömning är att statens ansvar för en grundläggande kassaservice säkerställs genom den verksamhet som Posten bedriver. Detta styrks också av att PTS, som har i uppdrag att bevaka att kassaservicen motsvarar samhällets behov, gör bedömningen att den grundläggande kassaservice som Posten tillhandahållit under 2003 med god marginal tillgodoser kassaservice-lagens krav. Detta gäller såväl avseende rikstäckning som servicenivå.

Mot bakgrund av ovanstående föreslår regeringen att 400 000 000 kronor anvisas under anslaget 37:3 *Ersättning till Posten AB (publ) för grundläggande kassaservice* för 2005. För 2006 och 2007 beräknas anslaget till 400 000 000 kronor respektive 400 000 000 kronor.

10.9.4 37:4 Ersättning till SOS Alarm Sverige AB för alarmeringstjänst enligt avtal

Tabell 10.17 Anslagsutveckling

Tusental kronor				
2003	Utfall	150 000	Anslags-sparande	0
2004	Anslag	144 000 ¹	Utgifts-prognos	144 000
2005	Förslag	144 000		
2006	Beräknat	144 000		
2007	Beräknat	144 000		

¹ Inklusivt tilläggsbudget i samband med 2004 års ekonomiska vårproposition (bet. 2003/04:FiU21) och förslag på tilläggsbudget i samband med budgetpropositionen för 2005.

Regeringen har i juni 1994 tecknat ett alarmeringsavtal med SOS Alarm Sverige AB i syfte att säkerställa en effektiv SOS-tjänst och tillgodose behovet av alarmeringstjänster för den statliga räddningstjänsten. Ersättningen från staten till bolaget fastställs årligen i och med riksdagens beslut om statsbudgeten. Staten äger 50 procent

av SOS Alarm Sverige AB. Övriga ägare är Förenade Kommunföretag AB och Landstingsförbundet med 25 procent vardera.

Regeringens överväganden

Regeringen bedömer att SOS Alarm Sverige AB har fullgjort sina skyldigheter enligt avtalet.

Mot bakgrund av ovanstående föreslår regeringen att 144 000 000 kronor anvisas under anslaget 37:4 *Ersättning till SOS Alarm Sverige AB för alarmeringstjänst enligt avtal* för 2005. För 2006 och 2007 beräknas anslaget till 144 000 000 kronor respektive 144 000 000 kronor.

10.9.5 37:5 Informationsteknik: Telekommunikation m.m.

Tabell 10.18 Anslagsutveckling

Tusental kronor

År	Slagslag	Belopp	År	Slagslag	Belopp
2003	Utfall	42 557		Anslags-sparande	10 252
2004	Anslag	13 250 ¹		Utgifts-prognos	23 006
2005	Förslag	23 250			
2006	Beräknat	23 250			
2007	Beräknat	23 250			

¹ Inklusive tilläggsbudget i samband med 2004 års ekonomiska vårproposition (bet. 2003/04:FiU21) och förslag på tilläggsbudget i samband med budgetpropositionen för 2005.

Från anslaget finansieras insatser bl.a. i form av projekt som bidrar till att förverkliga regeringens IT-politik, liksom olika utvärderingar av IT-

politiken. Vidare finansieras den IT-politiska strategigrupp som tillsattes av regeringen i juni 2003 från anslaget.

Regeringens överväganden

Regeringen bedömer att de projekt och utvärderingar som genomförts under året bidragit till att förverkliga regeringens IT-politik.

Anslaget minskades engångsvis med tio miljoner kronor under 2004 för att bidra till finansieringen av ett gemensamt radiokommunikationssystem för skydd och säkerhet.

Mot bakgrund av ovanstående föreslår regeringen att 23 250 000 kronor anvisas under anslaget 37:5 *Informationsteknik: Telekommunikation m.m.* för 2005. För 2006 och 2007 beräknas anslaget till 23 250 000 kronor respektive 23 250 000 kronor.

Tabell 10.19 Härledning av anslagsnivån 2005–2007, för 37:5 Informationsteknik: Telekommunikation m.m.

Tusental kronor

	2005	2006	2007
Anvisat 2004¹	13 250	13 250	13 250
<i>Förändring till följd av:</i>			
Beslut	10 000	10 000	10 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	23 250	23 250	23 250

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2003 (bet. 2003/04:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.