

Kommunikationer

22



Förslag till statsbudget för 2007

Kommunikationer

Innehållsförteckning

1	Förslag till riksdagsbeslut	11
2	Lagförslag.....	15
2.1	Lag om ändring i lagen (2000:1335) om kreditering på skattekonto av stöd till kommuner för anläggande av telenät	15
3	Kommunikationer	17
3.1	Omfattning.....	17
3.2	Utgiftsutveckling	17
3.3	Skatteutgifter.....	18
4	Transportpolitik.....	19
4.1	Omfattning.....	19
4.2	Utgiftsutveckling	20
4.3	Skatteutgifter.....	20
4.4	Mål	21
4.5	Resultatredovisning	22
4.6	Revisionens iakttagelser.....	24
4.7	Politikens inriktning	25
5	Vägar	27
5.1	Omfattning.....	27
5.2	Utgiftsutveckling	27
5.3	Insatser	28
5.3.1	Insatser inom verksamhetsområdet	28
5.3.2	Insatser utanför verksamhetsområdet	32
5.4	Resultatredovisning	33
5.4.1	Mål	33
5.4.2	Resultat	33
5.4.3	Analys och slutsatser	36
5.4.4	Revisionens iakttagelser.....	37
5.5	Politikens inriktning	37
5.6	Budgetförslag	38
5.6.1	36:1 Vägverket: Administration.....	38
5.6.2	36:2 Väghållning och statsbidrag	38
6	Järnvägar.....	47

6.1	Omfattning	47
6.2	Utgiftsutveckling.....	48
6.3	Insatser	49
6.3.1	Insatser inom verksamhetsområdet.....	49
6.3.2	Insatser utanför verksamhetsområdet.....	52
6.4	Resultatredovisning	53
6.4.1	Mål.....	53
6.4.2	Resultat.....	53
6.4.3	Analys och slutsatser.....	59
6.5	Revisionens iakttagelser	59
6.6	Politikens inriktning.....	60
6.7	Budgetförslag	61
6.7.1	36:3 Banverket: Administration.....	61
6.7.2	36:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter.....	61
6.7.3	Bolagsförvaltningen.....	67
6.7.4	36:16 Järnvägsstyrelsen	69
6.7.5	Statens järnvägar	69
6.8	Transeuropeiska nätverk för transporter	71
6.8.1	36:5 Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk.....	72
7	Sjöfart.....	73
7.1	Omfattning	73
7.2	Utgiftsutveckling.....	74
7.3	Insatser	74
7.4	Resultatredovisning.....	75
7.5	Revisionens iakttagelser	80
7.6	Politikens inriktning.....	80
7.7	Budgetförslag	80
7.7.1	Sjöfartsverkets ekonomiska mål	80
7.7.2	Finansiella befogenheter	81
7.7.3	Investeringsplan för Sjöfartsverket	81
7.7.4	36:6 Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m.	82
7.7.5	36:7 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.....	83
7.7.6	36:8 Sjöfartsregistret.....	83
7.7.7	36:9 Rederinämnden: Administration.....	83
7.7.8	Kostnader med anledning av M/S Estonias förlisning	84
8	Luftfart	85
8.1	Omfattning	85
8.2	Utgiftsutveckling.....	85
8.3	Insatser	86
8.4	Mål och resultatbedömning	86
8.5	Revisionens iakttagelser	89
8.6	Politikens inriktning.....	89
8.7	Budgetförslag	89
8.7.1	Luftfartsverket	89
8.7.1.1	Luftfartsverkets ekonomiska mål	89
8.7.1.2	Luftfartsverkets finansiella befogenheter.....	90
8.7.1.3	Luftfartsverkets investeringsplan	91
8.7.2	Luftfartsstyrelsen.....	91

8.7.2.1	Luftfartsstyrelsens ekonomiska mål	91
8.7.3	36:10 Driftbidrag till icke statliga flygplatser.....	92
9	Interregional kollektivtrafik	93
9.1	Omfattning.....	93
9.2	Utgiftsutveckling	93
9.3	Mål- och resultatbedömning	94
9.4	Revisionens iakttagelser.....	97
9.5	Politikens inriktning	97
9.6	Budgetförslag	97
9.6.1	36:11 Rikstrafiken: Administration	97
9.6.2	36:12 Rikstrafiken: Trafikupphandling.....	98
10	Forskning och utveckling	99
10.1	Omfattning.....	99
10.2	Utgiftsutveckling	100
10.3	Insatser	100
10.4	Resultatredovisning	100
10.4.1	Statens väg- och transportforskningsinstitut.....	100
10.4.2	Statens institut för kommunikationsanalys.....	101
10.5	Revisionens iakttagelser.....	101
10.6	Politikens inriktning	102
10.7	Budgetförslag	102
10.7.1	36:13 Viss internationell verksamhet.....	102
10.7.2	36:14 Statens väg- och transportforskningsinstitut.....	102
10.7.3	36:15 Statens institut för kommunikationsanalys.....	104
10.7.4	Haverikommissionen.....	104
11	Politikområde IT, elektronisk kommunikation och post	105
11.1	Omfattning.....	105
11.2	Utgiftsutveckling	106
11.3	Skatteutgifter.....	106
11.4	Mål	107
11.5	Insatser	107
11.5.1	Insatser inom politikområdet.....	107
11.6	Resultatbedömning.....	112
11.6.1	Resultat.....	112
11.6.2	Analys och slutsatser	118
11.7	Revisionens iakttagelser.....	119
11.8	Ändring i lagen (2000:1335) om kreditering på skattekonto av stöd till kommuner för anläggande av telenät.....	119
11.9	Politikens inriktning	120
11.10	Budgetförslag	121
11.10.1	37:1 Post och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsutgifter.....	121
11.10.2	37:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade	122
11.10.3	37:3 Ersättning till Posten AB (publ) för grundläggande kassaservice.....	123
11.10.4	37:4 Informationsteknik: Telekommunikation m.m.....	124

Tabellförteckning

Anslagsbelopp.....	13
3.1 Utgiftsutveckling inom utgiftsområdet.....	17
3.2 Härledning av ramnivån 2007–2009. Utgiftsområde 22 Kommunikationer	18
3.3 Ramnivå 2007 realkonomiskt fördelad. Utgiftsområde 22 Kommunikationer... ..	18
3.4 Skatteutgifter inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, netto	18
4.1 Utgiftsutveckling inom politikområdet.....	20
4.2 Skatteutgifter inom politikområdet Transportpolitik, netto.....	21
4.3 Sammanfattande bedömning av måluppfyllelsen av transportpolitiken	22
5.1 Utgiftsutveckling inom verksamhetsområdet	28
5.2 Uppföljning av åtgärder i nationell väghållningsplan.....	29
5.3 Uppföljning av åtgärder i regionala planer	29
5.4 Uppföljning av länsfördelning i regional plan	30
5.5 Uppföljning av kostnader samt redovisning av kalkylerad samhällsnytta för objekt större än 50 miljoner kronor som öppnats för trafik under 2005	31
5.6 Åtgärder på det statliga vägnätet 2005 med trafiksäkerhetssyfte.....	31
5.7 Uppfyllelse av verksamhetsmålen i Vägverkets regleringsbrev för 2005	34
5.8 Anslagsutveckling.....	38
5.9 Härledning av anslagsnivån 2007–2009, för 36:1 Vägverket: Administration.....	38
5.10 Anslagsutveckling.....	38
5.11 Anslaget 36:2 Vaghållning och statsbidrag fördelat på anslagsposter och delposter	40
5.12 Härledning av anslagsnivån 2007–2009, för 36:2 Vaghållning och statsbidrag ...	40
5.13 Beräknad nettoupplåning för vägar 2006–2014.....	42
5.14 Beräknad låneskuld för vägar 2005–2014.....	42
5.15 Anslagsbehov för räntor och återbetalning av lån för vägar 2005–2014.....	43
5.16 Intäkter som Vägverket disponerar.....	44
5.17 Intäkter som Vägverket inte disponerar	44
5.18 Investeringsplan.....	44
5.19 Särskilt bemyndigande om ekonomiska åtaganden, inklusive räntekostnader....	45
5.20 Särskilt bemyndigande om ekonomiska åtaganden, exklusive räntekostnader ...	45
6.1 Utgiftsutveckling inom verksamhetsområdet	48
6.2 Uppföljning av investeringar enligt Banhållningsplanen	50
6.3 Uppföljning av objekt som öppnats för trafik under 2005.....	51
6.4 Uppfyllelse av målen i Banverkets regleringsbrev för 2005.....	53
6.5 Säkerhetsstatistik.....	56
6.6 Statens järnvägars resultat efter finansnetto.....	58
6.7 Anslagsutveckling.....	61
6.8 Härledning av anslagsnivån 2007–2009, för 36:3 Banverket: Administration.....	61
6.9 Anslagsutveckling.....	61
6.10 Härledning av anslagsnivån 2007–2009, för 36:4 Banverket: Bahållning och sektorsuppgifter	62
6.11 Fördelning av anslaget på anslagsposter	63

6.12 Beräknad nettoupplåning för Banverket och vissa järnvägsprojekt 2006–2014	64
6.13 Beräknad låneskuld för Banverket och vissa järnvägsprojekt 2005–2014	64
6.14 Anslagsbehov för räntor och återbetalning av lån för järnvägar m.m. 2005–2014	65
6.15 Uppdrags- och avgiftsintäkter m.m.....	65
6.16 Banverkets investeringsplan.....	66
6.17 Särskilt bemyndigande om ekonomiska åtaganden, inklusive räntekostnader ...	67
6.18 Särskilt bemyndigande om ekonomiska åtaganden, exklusive räntekostnader...	67
6.19 Anslagsutveckling.....	69
6.20 Härledning av anslagsnivån 2007–2009, för 36:16 Järnvägsstyrelsen.....	69
6.21 Resultatutveckling.....	69
6.22 Uppdragsverksamhet.....	70
6.23 Offentlighetsrättslig verksamhet.....	70
6.24 Investeringsplan för Statens järnvägar.....	71
6.25 Projekt som ingår i MIP 2001–2006.....	71
6.26 Bidrag MIP 2005.....	72
6.27 Övriga bidrag 2005.....	72
6.28 Anslagsutveckling.....	72
6.29 Härledning av anslagsnivån 2006–2008, för anslag 36:5 Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk.....	72
7.1 Utgiftsutveckling inom verksamhetsområdet	74
7.2 Ekonomisk utveckling.....	78
7.3 Investeringsplan.....	82
7.4 Anslagsutveckling.....	82
7.5 Anslagsutveckling.....	83
7.6 Anslagsutveckling.....	83
7.7 Härledning av anslagsnivån 2007–2009, för 36:8 Sjöfartsregistret	83
7.8 Anslagsutveckling.....	83
7.9 Härledning av anslagsnivån 2007–2009, för 36:9 Rederinämnden: Administration	84
8.1 Utgiftsutveckling inom verksamhetsområdet	85
8.2 Ekonomisk utveckling.....	90
8.3 Investeringsplan.....	91
8.4 Offentlighetsrättslig verksamhet.....	91
8.5 Anslagsutveckling.....	92
9.1 Utgiftsutveckling inom verksamhetsområdet	93
9.2 Regional fördelning av Rikstrafikens upphandlingskostnader	94
9.3 Antal genomförda resor	95
9.4 Kostnad per resa	95
9.5 Anslagsutveckling 36:11 Rikstrafiken: Administration	97
9.6 Härledning av anslagsnivån 2007–2009, för 36:11 Rikstrafiken: Administration	98
9.7 Anslagsutveckling 36:12 Rikstrafiken: Trafikupphandling	98
9.8 Härledning av anslagsnivån 2007–2009, för 36:12 Rikstrafiken: Trafikupphandling	98
9.9 Särskilt bemyndigande om ekonomiska åtaganden	98
10.1 Utgiftsutveckling inom verksamhetsområdet	100
10.2 Anslagsutveckling.....	102
10.3 Ekonomisk utveckling för VTI.....	103
10.4 Anslagsutveckling.....	103

10.5 Uppdragsverksamhet	103
10.6 Härledning av anslagsnivån 2007–2009, för 36:14 Statens väg- och transportforskningsinstitut	103
10.7 Anslagsutveckling.....	104
10.8 Härledning av anslagsnivån 2007–2009, för 36:15 Statens institut för kommunikationsanalys	104
11.1 Utgiftsutveckling inom politikområdet.....	106
11.2 Skatteutgifter inom politikområde IT, elektronisk kommunikation och post, netto	106
11.3 Utbetalning och kreditering	112
11.4 Sökt, beviljat samt utbetalt stöd	112
11.5 Total finansiering av bredbandsprojekt per finansieringskälla	113
11.6 Fördelning av stödmedel för ortssamman-bindande och lokala nät	113
11.7 Antal serviceställen där kunder kan skicka brev och paket	117
11.8 Anslagsutveckling.....	121
11.9 Offentligrättslig verksamhet	121
11.10 Härledning av anslagsnivån 2007–2009, för 37:1 Post och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter	122
11.11 Anslagsutveckling.....	122
11.12 Särskilt bemyndigande om ekonomiska åtaganden.....	123
11.13 Härledning av anslagsnivån 2007–2009, för 37:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade.....	123
11.14 Anslagsutveckling.....	123
11.15 Härledning av anslagsnivån 2007–2009, för 37:3 Ersättning till Posten AB (publ) för grundläggande kassaservice.....	124
11.16 Anslagsutveckling.....	124
11.17 Härledning av anslagsnivån 2007–2009, för 37:4 Informationsteknik: Telekommunikation m.m.	124

Diagramförteckning

11.1 Antalet hushållskunder med Internetanslutning i förhållande till antalet hushåll	113
--	-----

1 Förslag till riksdagsbeslut

Regeringen föreslår att riksdagen

1. antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2000:1380) om skattereduktion för utgifter för vissa anslutningar för tele- och datakommunikation (avsnitten 2.1 och 11.8),
2. bemyndigar regeringen att under 2007 för ramanslaget 36:2 *Vägverket: Väghållning och statsbidrag* ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 59 000 000 000 kronor efter 2007 (avsnitt 5.6.2),
3. godkänner att regeringen för 2007 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 20 500 000 000 kronor för Vägverket för investering i närtid, E 6 Svinesundsförbindelsen, prioriterade vägprojekt och de s.k. storstadspaketen i Stockholm och Göteborg m.m. (avsnitt 5.6.2),
4. bemyndigar regeringen att under 2007 för ramanslaget 36:4 *Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter* ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 70 000 000 000 kronor efter 2007 (avsnitt 6.7.2),
5. godkänner att regeringen för 2007 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 17 300 000 000 kronor för Banverket för investeringar i eldriftsanläggningar och prioriterade järnvägsprojekt m.m. (avsnitt 6.7.2),
6. bemyndigar regeringen att under 2007 för Botniabanan ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 25 000 000 000 kronor efter 2007 (avsnitt 6.7.2),
7. godkänner att regeringen för 2007 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 12 500 000 000 kronor till Botniabanan AB för fortsatt utbyggnad av Botniabanan (avsnitt 6.7.2),
8. godkänner att Statens Väg- och Baninvest avvecklas (avsnitt 6.7.3),
9. bemyndigar regeringen att överföra förvaltningen av Arlandabanan Projekt AB från Banverket och Luftfartsverket till regeringen (avsnitt 6.7.3),
10. bemyndigar regeringen att överföra förvaltningen av Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB från Banverket och Luftfartsverket till regeringen (avsnitt 6.7.3),
11. godkänner de ekonomiska målen för Statens järnvägar, finansieringsmodell och bemyndigar regeringen att för 2007 ge Statens järnvägar finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 6.7.5),
12. godkänner förslaget till investeringsplan för Statens järnvägar för 2007–2009 (avsnitt 6.7.5),

13. godkänner de ekonomiska målen för Sjöfartsverket och föreslagen prisrestriktion och bemyndigar regeringen att besluta om utdelning och skattemotsvarighet för Sjöfartsverket i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 7.7.1),
14. bemyndigar regeringen att för 2007 ge Sjöfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 7.7.2),
15. godkänner förslaget till investeringsplan för Sjöfartsverket för 2007–2009 (avsnitt 7.7.3),
16. godkänner att de medel som avsatts för kostnader i samband med M/S Estonias förlisning skall kunna användas för kostnader under 2007 föranledda av utredningar och åtgärder med anknytning till M/S Estonias förlisning i enlighet med vad regeringen föreslår (avsnitt 7.7.8),
17. godkänner de ekonomiska målen för Luftfartsverket och föreslagen prisrestriktion och bemyndigar regeringen att besluta om utdelning och skattemotsvarighet för Luftfartsverket i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 8.7.1.1),
18. bemyndigar regeringen att för 2007 ge Luftfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 8.7.1.2),
19. godkänner förslaget till investeringsplan för Luftfartsverket för 2007–2009 (avsnitt 8.7.1.3),
20. godkänner de ekonomiska målen för Luftfartsstyrelsen (avsnitt 8.7.2.1),
21. bemyndigar regeringen att under 2007 för ramanslaget 36:12 *Rikstrafiken: Trafikupphandling* ingå ekonomiska förpliktelser, i samband med upphandling av transportpolitiskt motiverad trafik som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 6 500 000 000 kronor under 2008–2018 (avsnitt 9.6.2),
22. bemyndigar regeringen att under 2007 för ramanslaget 37:2 *Ersättning för särskilda tjänster för funktionshindrade* besluta om bidrag som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 210 000 000 kronor under 2008 – 2011 (avsnitt 11.10.2),
23. för budgetåret 2007 anvisar anslagen under utgiftsområde 22 *Kommunikationer* enligt följande uppställning:

Anslagsbelopp*Tusental kronor*

Anslag	Anslagstyp	
36:1 Vägverket: Administration	Ramanslag	862 572
36:2 Väghållning och statsbidrag	Ramanslag	16 839 080
36:3 Banverket: Administration	Ramanslag	677 618
36:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter	Ramanslag	13 315 807
36:5 Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	Ramanslag	248 500
36:6 Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m.	Ramanslag	70 574
36:7 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.	Ramanslag	62 284
36:8 Sjöfartsregistret	Ramanslag	5 934
36:9 Rederinämnden: Administration	Ramanslag	1 444
36:10 Driftbidrag till icke statliga flygplatser	Ramanslag	80 613
36:11 Rikstrafiken: Administration	Ramanslag	27 108
36:12 Rikstrafiken: Trafikupphandling	Ramanslag	986 000
36:13 Viss internationell verksamhet	Ramanslag	2 485
36:14 Statens väg- och transportforskningsinstitut	Ramanslag	39 734
36:15 Statens institut för kommunikationsanalys	Ramanslag	54 531
36:16 Järnvägsstyrelsen	Ramanslag	49 757
37:1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter	Ramanslag	31 539
37:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade	Ramanslag	144 749
37:3 Ersättning till Posten AB (publ) för grundläggande kassaservice	Ramanslag	400 000
37:4 Informationsteknik: Telekommunikation m.m.	Ramanslag	14 010
Summa		33 914 339

2 Lagförslag

Regeringen har följande förslag till lagtext.

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §¹

Stöd till kommuner för anläggande av allmänt tillgängliga telenät med hög överföringskapacitet som har beslutats av länsstyrelsen, ett regionalt självstyrelseorgan enligt lagen (1996:1414) om försöksverksamhet med ändrad regional ansvarsfördelning eller samverkansorganet i Kalmar och Gotlands län enligt lagen (2002:34) om samverkansorgan i länen och som avser stödberättigande åtgärder

Stöd till kommuner för anläggande av allmänt tillgängliga telenät med hög överföringskapacitet som har beslutats av länsstyrelsen, ett regionalt självstyrelseorgan enligt lagen (1996:1414) om försöksverksamhet med ändrad regional ansvarsfördelning eller samverkansorganet i Kalmar och Gotlands län enligt lagen (2002:34) om samverkansorgan i länen och som avser stödberättigande åtgärder

¹ Senaste lydelse 2004:1014.

som har utförts under perioden 1 juli 2000–31 december 2006 skall tillgodoföras kommunerna genom kreditering på sådant skattekonto som har upprättats för dem enligt 3 kap. 5 § skattebetalningslagen (1997:483).

som har utförts under perioden 1 juli 2000–31 december 2007 skall tillgodoföras kommunerna genom kreditering på sådant skattekonto som har upprättats för dem enligt 3 kap. 5 § skattebetalningslagen (1997:483).

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2007.

3 Kommunikationer

Det budgetförslag för 2007 som nu lämnas till riksdagen har utformats under den korta tid som enligt riksdagsordningen står till en ny regerings förfogande. Det har inneburit att en fullständig omarbetning av samtliga delar av budgeten i enlighet med regeringens politik inte har varit möjlig. Regeringen kan därför på tilläggsbudget behöva återkomma till riksdagen med ytterligare förslag som påverkar budgetåret 2007.

3.1 Omfattning

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

I enlighet med riksdagens beslut (bet. 2005/06:KU21, rskr. 2005/06:333) om ändrad utgiftsområdesindelning ingår fr.o.m. 2007 inte delar av politikområdet IT, elektronisk kommunikation och post i utgiftsområdet.

3.2 Utgiftsutveckling

Tabell 3.1 Utgiftsutveckling inom utgiftsområdet

Miljoner kronor

	Utfall 2005	Budget 2006 ¹	Prognos 2006	Förslag 2007	Beräknat 2008	Beräknat 2009
Politikområde Transportpolitik	30 830	30 743	30 818	33 324	34 346	35 088
Politikområde IT, elektronisk kommunikation och post	859	532	1 112	590	592	602
Totalt för utgiftsområde 22 Kommunikationer	31 689	31 275	31 930	33 914	34 939	35 690

¹ Inklusivt tilläggsbudget i samband med 2006 års ekonomiska vårproposition (bet. 2005/06:FiU21) och förslag till tilläggsbudget i samband med denna proposition.

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

Under 2005 ökade anslagsfinansierade utgifter för utgiftsområde 22 Kommunikationer med ca 9 procent och uppgick sammanlagt till 31 689 miljoner kronor. Utgiftsökningen beror främst på höjda ambitioner inom politikområde Transportpolitik där anslaget 36:4 *Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter* fått utökade resurser.

Utgifterna för politikområdet IT, elektronisk kommunikation och post minskade under året på grund av att anslagssparandet för anslaget 37:7 *IT-infrastruktur: Regionala transportnät m.m.* enligt regeringsbeslut inte fick utnyttjas fullt ut under 2005.

För 2006 prognostiseras de totala utgifterna inom utgiftsområdet uppgå till 31 930 miljoner kronor, vilket innebär att utgiftsnivån är högre än anvisade anslag. Totalt för utgiftsområdet bedöms utgifterna för 2006 överstiga anvisade anslag med drygt två procent.

Regeringens förslag till anslag 2007 uppgår till 33 914 miljoner kronor och innebär en höjning av anslagsnivån jämfört med 2006. Anslagsökningen förklaras främst av utökade resurser till verksamhetsområdet Järnvägar inom politikområdet Transportpolitik.

Under 2008 och 2009 beräknas anslagsnivån för utgiftsområdet öka till ca 34 939 miljoner kronor respektive ca 35 690 miljoner kronor.

I tabell 3.2 redovisas förändringen av anslagsnivån för perioden 2007–2009 jämfört med statsbudgeten för 2006 fördelat på olika komponenter.

Tabell 3.2 Härledning av ramnivån 2007–2009. Utgiftsområde 22 Kommunikationer

Miljoner kronor

	2007	2008	2009
Anvisat 2006¹	31 391	31 391	31 391
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning	71	611	1 198
Beslut	2 444	2 927	3 088
Överföring till/från andra utgiftsområden	9	9	14
Övrigt			
Ny ramnivå	33 914	34 939	35 690

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2005 (bet. 2005/06:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

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

Av tabell 3.3 framgår utgiftsområdets ram för 2007 realekonomiskt fördelad på transfereringar, verksamhetskostnader samt investeringar.

Tabell 3.3 Ramnivå 2007 realekonomiskt fördelad. Utgiftsområde 22 Kommunikationer

Miljoner kronor

	2007
Transfereringar	3 874
Verksamhetskostnader	17 168
Investeringar	12 872
Summa ramnivå	33 914

3.3 Skatteutgifter

Skatteutgifter för utgiftsområdet utgår från förhållandena som gällde vid tiden för 2006 års

ekonomiska vårproposition. Skatteförslagen i budgetpropositionen för 2007 kommer till den del det påverkar skatteutgifterna att redovisas i 2007 års ekonomiska vårproposition.

Samhällets stöd till företag och hushåll inom utgiftsområde 22 Kommunikationer redovisas i huvudsak på statsbudgetens utgiftssida. Vid sidan av dessa stöd finns det även stöd på budgetens inkomstsida i form av avvikelser från en likformig beskattning, s.k. skatteutgifter. Avvikelse från en likformig beskattning utgör en skatteförmån om t.ex. en viss grupp av skattskyldiga omfattas av en skattelättnad i förhållande till en likformig beskattning och som en skattesanktion om det rör sig om ett ”överuttag” av skatt. Många av skatteutgifterna har införts, mer eller mindre uttalat, som medel inom specifika politikområden som t.ex. konjunktur-, bostads-, miljö- eller arbetsmarknadspolitik. Dessa skatteutgifter påverkar statsbudgetens saldo och kan därför jämföras med stöd på budgetens utgiftssida. En utförlig beskrivning av redovisningen av skatteutgifterna finns i bilaga 2 till 2006 års ekonomiska vårproposition.

I tabell 3.4 summeras de nettoberäknade skatteutgifterna med politikområdesanknytning som är att hänföra till utgiftsområde 22 Kommunikationer. I avsnitt 4.3 och avsnitt 11.3 i denna volym redovisas samtliga skatteutgifter inom politikområde Transportpolitik respektive politikområde IT, elektronisk kommunikation och post.

Tabell 3.4 Skatteutgifter inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, netto

Miljoner kronor

	Prognos 2006	Prognos 2007
Politikområde Transportpolitik	15 780	16 830
Politikområde IT, elektronisk kommunikation och post	2 400	*1
Totalt för utgiftsområdet	18 180	16 830

*1 Skatteutgiften har upphört eller beloppsmässigt ändrats sedan redovisningen i 2006 års ekonomiska vårproposition, bilaga 2.

4 Transportpolitik

4.1 Omfattning

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

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

4.2 Utgiftsutveckling

Tabell 4.1 Utgiftsutveckling inom politikområdet
Miljoner kronor

	Utfall 2005	Budget 2006 ¹	Prognos 2006	Förslag 2007	Beräknat 2008	Beräknat 2009
36:1 Vägverket: Administration	975,2	947,7	936,7	862,6	879,2	897,8
36:2 Väghållning och statsbidrag	16 953,9	16 484,6	15 908,5	16 839,1	17 511,4	18 064,8
36:3 Banverket: Administration	740,7	784,9	752,4	677,6	688,5	703,2
36:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter	10 652,1	10 952,7	11 517,6	13 315,8	13 635,1	13 886,8
36:5 Från EG-budgeten finansierade stöd till Trans-europeiska nätverk (TEN)	300,4	248,5	273,5	248,5	248,5	248,5
36:6 Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m.	70,6	70,6	70,6	70,6	70,6	70,6
36:7 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.	59,3	62,3	61,2	62,3	62,3	62,3
36:8 Sjöfartsregistret	5,8	5,9	5,1	5,9	6,1	6,2
36:9 Rederinämnden: Administration	1,0	1,4	1,4	1,4	1,5	1,5
36:10 Driftbidrag till icke statliga flygplatser	80,6	80,6	80,6	80,6	80,6	80,6
36:11 Rikstrafiken: Administration	17,8	19,9	20,2	27,1	27,6	27,9
36:12 Rikstrafiken: Trafikupphandling	848,7	943,0	1 042,3	986,0	986,0	886,0
36:13 Viss internationell verksamhet	1,8	2,5	4,2	2,5	2,5	2,5
36:14 Statens väg- och transportforskningsinstitut	33,4	34,7	35,1	39,7	40,4	41,3
36:15 Statens institut för kommunikationsanalys	48,0	54,1	57,8	54,5	55,6	56,8
36:16 Järnvägsstyrelsen	39,0	49,3	49,7	49,8	50,6	51,6
2003 22 36:5 Ersättning till Statens järnvägar i samband med utdelning från AB Swedcarrier m.m.	1,7	-	1,0	-	-	-
Totalt för politikområde Transportpolitik	30 830,1	30 742,7	30 817,8	33 324,0	34 346,4	35 088,3

¹ Inklusive tilläggsbudget i samband med 2006 års ekonomiska vårproposition (bet. 2005/06:FIU21) och förslag till tilläggsbudget i samband denna proposition.

År 2005 uppgick de totala utgifterna inom politikområdet till ca 30 830 miljoner kronor, vilket innebär en ökning med knappt 11 procent jämfört med 2004. Ökningen kan främst hänföras till anslaget 36:4 *Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter* inom verksamhetsområdet Järnvägar.

Utgifterna för anslaget 36:5 *Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk (TEN)* är kopplade till EU-beslut om stöd till infrastrukturprojekt och i takt med att fler beslut om stöd har fattats, har också utgifterna för anslaget ökat under året.

Prognosen för 2006 avseende de totala utgifterna uppgår till ca 30 818 miljoner kronor, vilket innebär en utgiftsnivå som i stort ligger i linje med vad som anvisats för budgetåret.

Regeringens förslag till anslag 2007 för politikområdet Transportpolitik uppgår till sammanlagt ca 33 324 miljoner kronor, vilket är högre än anvisade anslag 2006. Anslagsökningen förklaras främst av utökade resurser för verksamhetsområde Järnvägar.

För 2008 och 2009 beräknas anslagen inom politikområdet öka till ca 34 346 miljoner kronor respektive ca 35 088 miljoner kronor.

4.3 Skatteutgifter

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

Tabell 4.2 Skatteutgifter inom politikområdet Transportpolitik, netto

Miljoner kronor

	Prognos 2006	Prognos 2007
Personbefordran	4 160	4 570
Energiskatt på dieselbränsle i motordrivna fordon	8 700	9 210
Energiskattebefrielse för elförbrukning vid bandrift	880	910
Energiskattebefrielse för bränsleförbrukning vid bandrift	140	150
Koldioxidskattebefrielse för bandrift	110	120
Sjöfartsstöd	1 790	1 870
Totalt för politikområde Transportpolitik	15 780	16 830

Personbefordran

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

Energiskatt på dieselbränsle i motordrivna fordon

Skattesatsen för dieselolja i miljöklass 1 jämförs med skattesatsen för bensin i miljöklass 1, vilken utgör normen på hela transportområdet. I praktiken utgörs nästan all bensin- och dieselolje-användning av miljöklass 1. År 2006 är skattesatsen för bensin i den främsta miljöklassen 31 öre/kWh medan dieselolja i den främsta miljöklassen beskattas med 10 öre/kWh. Skatteutgiften utgörs av mellanskillnaden i skattesats.

Energiskattebefrielse för elförbrukning vid bandrift

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

Energiskattebefrielse för bränsleförbrukning vid bandrift

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

Koldioxidskattebefrielse för bandrift

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

Sjöfartsstöd

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

4.4 Mål

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

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

- Ett tillgängligt transportsystem, där transportsystemet utformas så att medborgarnas och näringslivets grundläggande transportbehov kan tillgodoses.
- En hög transportkvalitet, där transportsystemets utformning och funktion medger en hög transportkvalitet för medborgarna och näringslivet.
- En säker trafik, där det långsiktiga målet för trafiksäkerheten 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 skall bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås.
- En positiv regional utveckling, där transportsystemets utformning och funktion skall bidra till att uppnå målet för den regionala utvecklingspolitiken samt motverka nackdelar av långa transportavstånd.

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

Ovanstående mål är beslutade av riksdagen (prop. 2005/06:160, bet. 2005/06:TU5, rskr. 2005/06:308). Resultatbeskrivningen i det följande görs i förhållande till dessa mål. I den mån regeringen bedömer att indelningen i politikområden eller mål för dessa bör ändras återkommer regeringen vid ett senare tillfälle.

4.5 Resultatredovisning

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

Tabell 4.3 Sammanfattande bedömning av måluppfyllelsen av transportpolitiken

Delmål	Utveckling mot lång-siktigt delmål under 2005 (Bedömning 2004)	Finns etappmål?	Uppfylls etappmål med fattade beslut?	Kommentar till utveckling i förhållande till delmålet under 2005
Tillgänglighet	Ja (Ja)	Ja, tillsammans med regional utveckling - för funktionshinderades tillgänglighet (2010)	Ja, delvis Nej	Förbättrad tillgänglighet för väg och järnväg, men försämring för flyg. Förbättrad tillgänglighet för funktionshinderade
Transportkvalitet	Ja (Ja)	Ja (2010)	Ja?	Transportkvaliteten är totalt sett god och blir successivt allt bättre. Flera av myndigheternas verksamhetsmål har dock inte uppnåtts.
Trafiksäkerhet	Osäkert (Nej?)	Ja (2007)	Nej	Något färre antal dödade i vägtrafiken. Utvecklingen av svårt skadade svårbedömd. Mått för allvarligt skadad saknas.
Miljö				
Klimatpåverkan (CO ₂)	Nej (Nej)	Ja (2010)	Nej	Utsläpp har ökat från vägtrafik, sjöfart och flyg. Utan kraftiga åtgärder uppnås inte etappmålet.
Luftföroreningar (S, NO _x , VOC)	Ja (Ja?)	Ja (2005)	Ja?	Utsläppen av S, NO, och VOC har minskat fortlöpande sedan 1995 och minskningarna är i nivå med de etappmål som ställts upp. Utsläppsberäkningar innehåller alltid ett visst mått av osäkerhet, men bedömningen är att etappmålen för S, NO, och VOC har uppnåtts.
Buller	Nej (Nej)	Ja (2005)	Nej	För långsam förbättring i befintlig bebyggelse jämfört med riktvärden.
Kretsloppsanpassning	Osäkert (Osäkert)	Nej	-	Svårbedömt, inga kvantifierade etappmål
Påverkan på natur- och kulturmiljö	Osäkert (Osäkert)	Nej	-	Svårbedömt, inga kvantifierade etappmål
Regional utveckling	Osäkert (Osäkert)	Ja, tillsammans med tillgänglighet	Ja	-
Jämställdhet	Nej (Ja?)	Nej	-	Kvinnor fortsatt dåligt företrädna i beslutsfattande organ. Arbetet med att uppnå målet går långsamt.

Ett tillgängligt transportsystem och en positiv regional utveckling

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

Restiderna i det nationella vägnätet har förbättrats under året. Tillgängligheten mellan glesbygd och centralorter samt mellan regioner och omvärlden har därigenom förbättrats. Även tillgängligheten inom storstadsområden respektive

mellan tätortsområden har förbättrats, men trängseln i storstäderna är fortfarande stor.

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

Tillgängligheten och åtkomligheten för endagsresor i luftfartssystemet har försämrats något. Tillgängligheten inom sjöfarten bedöms vara god.

Luftfarten och sjöfarten uppvisar en positiv trend vad gäller tillgängligheten för funktionshindrade. Funktionshindrades upplevelser av tillgängligheten i järnvägstransportssystemet och vägnätet visar på små eller inga skillnader jämfört med föregående år.

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

En hög transportkvalitet

Vägarnas tillstånd har inte förbättrats under året. Ojäma och spåriga vägar har totalt sett ökat något under 2005. Målet om minskade bärighetsrestriktioner är dock uppfyllt. Under 2005 användes något mer pengar till drift och underhåll av det befintliga vägnätet än året innan. Insatsen är dock i underkant av genomsnittet för de senaste åren.

I järnvägsnätet redovisades fler funktionsstörningar, trots större insatser för drift och underhåll. Framförallt har antalet inställda tåg ökat mycket kraftigt. Även punktligheten minskade totalt sett under 2005. Förseningarna fortsatte att öka inom luftfarten under 2005. De vanligaste förseningarna är främst följd-förseningar på grund av tidigare försenade flygningar, samt förseningar som kopplas till flygkontrolltjänst och flygplatskapacitet. Luftfartsskyddet har utökats ytterligare genom att krav har införts på identitetskontroll av passagerare i Sverige vid utrikes avgångar. Syftet är att skydda luftfarten mot terroristattacker.

Sammanfattningsvis kan konstateras att flera av myndigheternas verksamhetsmål inte har uppnåtts.

En säker trafik

Antalet dödade inom vägtrafikområdet fortsätter att minska, men vägtrafiken svarar fortfarande för den helt dominerande delen av dödade i transportsystemet. Antalet dödade i bantrafiken och inom luftfarten minskade något under 2005, medan antalet dödade inom sjöfarten ökade något.

Under 2005 har 440 personer dödats i den svenska vägtrafiken. Det är det lägsta dödstalet sedan mitten av 1900-talet. Flera faktorer har motverkat att antalet omkomna i trafiken minskat ytterligare. En orsak är ökningen av trafik som delvis är en effekt av den ekonomiska konjunkturen i samhället. En annan orsak är att de faktiska hastigheterna på vägarna har ökat. Det finns också anledning att befara att nykterheten i trafiken har blivit sämre då alkoholkonsumtionen i samhället generellt har ökat. Trafikökningen har dock inte medfört en motsvarande ökning av antalet dödade i vägtrafikolyckor vilket sannolikt bl.a. beror på de insatser som gjorts för ökad trafiksäkerhet. De vägbyggnadsåtgärder som har vidtagits, t.ex. mitträcken, sidoområdesåtgärder och cirkulationsplatser, har haft stor betydelse. Ökad användning av bilbälte och fordonens ökade krocktålighet är andra faktorer som har påverkat trafiksäkerheten i positiv riktning.

Sammantaget kan konstateras att utvecklingen närmar sig etappmålet om högst 270 dödade under 2007, men inte i den utsträckning som krävs för att målet skall uppnås.

En god miljö

Sedan 1990 har vägtrafikens koldioxidutsläpp ökat med 11 procent och under 2005 med en procent jämfört med föregående år. Orsaken är främst att trafikarbetet med lastbil har ökat. Bränsleförbrukningen i nya personbilar har minskat något under 2005, och antalet bilar som körs på alternativa drivmedel har ökat, men dessa förändringar har inte kunnat kompensera det ökade trafikarbetet totalt sett. Såväl flygets som sjöfartens utsläpp av koldioxid beräknas ha ökat något under 2005. För att nå det uppsatta etappmålet för utsläpp av koldioxid krävs kraftfulla åtgärder, bl.a. energieffektivare fordon och en fortsatt introduktion av förnyelsebara drivmedel.

Etappmålen för utsläppen av luftföroreningar från transporter i Sverige innebär att utsläppen av svavel skall minska med minst 15 procent, utsläppen av kväveoxider med minst 40 procent och utsläppen av kolväten med minst 60 procent fram till 2005 räknat från 1995 års nivå.

Utsläppen av svavel, kväveoxider och kolväten från transporter i Sverige har minskat fortlöpande sedan 1995. Utsläppen kommer att fortsätta minska framöver i takt med att skärpingarna av avgaskraven får fortsatt genomslag i fordonsparken. Enligt trafikverkens sektorsredovisningar är hittillsvarande utsläppsminskningar i nivå med de uppställda etappmålen. Det finns dock stora osäkerheter i utsläppsberäkningarna. Den sammanställning som SIKA gjort av trafikverkens sektorsredovisningar visar att utsläppen 2005 kan ha legat såväl under som över angivna målnivåer. Utfallet påverkas bl.a. av att beräkningarna av sjöfartens utsläpp fortfarande är mycket osäkra men också av att en ny beräkningsmodell börjat användas för vägtrafiken. Syftet med etappmålen, att kraftigt minska utsläppen av framför allt kväveoxider och kolväten men också svavel från transportsektorn har dock uppnåtts. Mot denna bakgrund bedömer regeringen att etappmålen för utsläpp av svavel, kväveoxider och kolväten har uppnåtts.

Luftkvaliteten är ett fortsatt problem för många tätorter. Enligt studier beräknas åtminstone en femtedel av de svenska kommunerna inte klara miljökvalitetsnormerna för partiklar och kväveoxid. Problemet är störst vid starkt trafikerade gator.

Trafikverkens arbete med att åtgärda de värst bullerutsatta bostäderna fortsatte under 2005. Etappmålet för buller bedöms dock bli svårt att nå på grund av den ökande trafiken och att många kommuner saknar nödvändiga åtgärdsprogram.

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

Ett jämställt transportsystem

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

4.6 Revisionens iakttagelser

Riksrevisionen har lämnat revisionsberättelser utan invändning för räkenskapsåret 2005 till myndigheterna inom politikområdet. Riksrevisionen har bedömt att myndigheternas årsredovisningar för räkenskapsåret 2005 i allt väsentligt är rättvisande.

Effektivitetsrevisionen har lämnat tre granskningsrapporter som berör politikområdet; Marklösen – finns förutsättningar för rätt ersättning? (RiR 2005:15), Granskning av Sjöfartsverkets interna styrning och kontroll av informationssäkerheten (RiR 2005:27) samt Skydd mot mutor – Banverket (RiR 2005:30). Regeringens bedömning och åtgärder med anledning av rapporterna Skydd mot mutor – Banverket (RiR 2005:30) och Granskning av Sjöfartsverkets interna styrning och kontroll av informationssäkerheten (RiR 2005:27) redovisas i avsnitt 6.5 och 7.5.

Riksrevisionen har granskat handläggningen av marklösenärenden (RiR 2005:15) vid Vägverket, Banverket, Luftfartsverket, Lantmäteriverket, Naturvårdsverket, Skogsvårdsorganisationen (Skogsstyrelsen från den 1 januari 2006) och Svenska Kraftnät.

I rapporten lämnades följande rekommendationer till verken. Styrande dokument bör utvecklas och införas liksom uppföljningssystem. Förhandlingsutrymmet bör följas upp. Korrekta deklarerationer bör möjliggöras genom att ersättningskomponenter specificeras. Vidare bör åtgärder snarast vidtas för att lämna kontrolluppgifter om utbetald ränta. Vägverket och Banverket rekommenderades även att införa arbetsordningar för bättre internkontroll samt förbättra arkiveringsrutinerna. Riksrevisionen föreslog vidare att regeringen överväger att förtydliga enskildas rätt till ombudskostnader för myndigheterna, att initiera en översyn av nuvarande värderingsmetoder samt att skapa förutsättningar för systematisk uppföljning av

marklösen. Det som har granskats inom Skogsstyrelsens verksamhetsområde är marklösen i samband med beslut om biotopskyddsområde. Naturvårdsverket och Skogsstyrelsen får på det hela taget ett bra omdöme. Myndigheterna bedöms i allt väsentligt ha utformat styrande dokument och uppföljningssystem på ett tillfredsställande sätt.

Den tidigare regeringen har gett Vägverket, Banverket, Luftfartsverket Lantmäteriverket, Naturvårdsverket och Skogsstyrelsen i uppdrag att med utgångspunkt i granskningsrapporten redovisa vilka insatser verken hittills gjort och avser att göra beträffande Riksrevisionens rekommendationer samt i övrigt kommentera rapporten.

Vägverket och Banverket har inlett en processkartläggning med målsättning att marklösenverksamheten definieras och läggs fast samt att styrande dokument tas fram och beslutas. Under 2006 kommer riktlinjer för handläggningen omfattande ansvarsfördelning, dokumentation, ombudskostnader och specificering av ersättning som underlag för deklaration beslutas och införas, liksom riktlinjer för hur kontrolluppgifter för utbetald ränta skall lämnas. Beträffande kontrolluppgifterna förutsätts ett samarbete med Skatteverket. Båda trafikverken betonar att översynsarbetet bedrivs på ett sådant sätt att den regionala nivån inom verken involveras för att på så sätt påbörja införandet av de nya riktlinjerna och rutinerna. Luftfartsverket, vars framtida behov av marklösen antas vara mycket begränsat, gör bedömningen att nuvarande interna styrdokument och delegeringar är ändamålsenliga och tillräckliga. Verket har vidtagit åtgärder för att utbetalda ersättningar specificeras och för att korrekta kontrolluppgifter skall lämnas till Skatteverket. Lantmäteriverket bedriver ett arbete med att revidera 1950 års skogsnorm utifrån aktuella produktionsmodeller och gällande ersättningslagstiftning. Vägverket ställer sig positiv till denna översyn och framför att den om möjligt görs än mer djupgående, men anser inte att normen generellt skulle ge för låg ersättning, en uppfattning som delas av Lantmäteriverket. Inte heller Banverket finner anledning att upphöra att tillämpa normen. Naturvårdsverket och Skogsstyrelsen har redovisat ett antal åtgärder utifrån Riksrevisionens iakttagelser och rekommendationer. Naturvårdsverket har bl.a. infört nya

ekonomirutiner. Skogsstyrelsen har som ambition att genomföra samtliga åtgärder under 2006.

Den tidigare regeringen har tillsatt en utredning som har i uppdrag att se över expropriationslagens regler (Ju2005:17). I uppdraget ingår att undersöka hur ersättningsbestämmelserna i lagen tillämpas i praktiken och att bedöma om de leder till rimliga resultat och är lämpligt utformade.

Regeringen kommer med bakgrund av Riksrevisionens kritik fortsatt noga analysera arbetet med värderingsmetoderna.

4.7 Politikens inriktning

Genom att stärka den lokala och regionala konkurrenskraften kan hela landet stärkas. Tillgång till samhällsservice och väl fungerande kommunikationer över hela landet är viktigt. Ett gott utbud i hela landet skapar ökade valmöjligheter för människor att bo, arbeta, utbilda sig och skapa sig en aktiv fritid. Transportsystemet bidrar till att stärka företaget i alla delar av landet samt ökar rörligheten och vidgar arbetsmarknaden för människor. Ett effektivt transportsystem gör det möjligt för företag att konkurrera med sina produkter på såväl den svenska som den internationella marknaden. Mot bakgrund av näringslivets globalisering och den regionala miljöns allt ökade betydelse för företagen och medborgare skall trafikslagen planeras så att de kan komplettera varandra och effektivt fungera över kommun-, läns- och nationsgränser.

Regeringen kommer att utarbeta en nationell strategi för att stärka utvecklingskraften på landsbygden.

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

Regeringen avser att se över de transportpolitiska målen. Regeringen vill dock inte lägga förslag till nya transportpolitiska mål utan att dessa förankrats grundligt i hela landet och hos transportsystemets aktörer. Regeringen kommer

därför att ta initiativ till en process där justerade och utvecklade transportpolitiska utgångspunkter tas fram. Detta arbete kommer att involvera alla viktiga aktörer och resultera i en ny, framåtblickande, transportpolitik. Utgångspunkterna kommer att vara förbättrade förutsättningar för tillväxt och företagande samt att trafikens negativa miljöpåverkan minimeras.

De globala miljöutmaningarna, i synnerhet klimatförändringarna, påverkar livsbetingelserna i hela världen och måste ges större uppmärksamhet. Regeringen sätter klimatpolitiken högt på dagordningen och prioriterar åtgärder som minskar utsläppen av koldioxid och andra klimatpåverkande gaser. Transportsektorn måste bli mer miljövänlig. En översyn av miljöklassningen av fordon och bränslen kommer att genomföras och miljökraven vid offentlig transportupphandling kommer att skärpas. Regeringen avser att återkomma med förslag och finansiering av detta. Regeringen avser även återkomma med förslag till och finansiering av en s.k. klimatmiljard för klimatrelaterad energiforskning och utveckling samt investeringsstöd. Satsningen syftar till att skapa tillväxt, nya jobb och miljönytta i Sverige.

Regeringen kommer att genomföra en långsiktig planeringsomgång för infrastrukturen där ekonomiska ramar och inriktning läggs fast. Samhällsekonomiska analyser skall spela en viktig roll vid prioriteringen av infrastrukturinvesteringar. Jämfört med de planer den tidigare regeringen fastställt innebär det att en större del av investeringarna skall ske inom vägsektorn. Utöver nyinvesteringar är det angeläget med ökade satsningar på underhåll av befintliga

sträckningar för att inte riskera gjorda investeringar.

Regeringen kommer att verka för nya finansieringslösningar för infrastrukturen. Offentlig-privat samverkan (även kallat PPP) är en alternativ finansieringsform för väg- och järnvägsinvesteringar som innebär att staten uppdrar åt den privata sektorn att finansiera, bygga och sköta en väg eller järnväg. Ersättning till den privata parten kan ske genom brukaravgifter/bompeng eller att staten betalar en ersättning baserad på exempelvis teknisk kvalitet, antal fordonspassagerare etc. I Sverige är Arlandabanan den enda infrastrukturutbyggnad som gjorts med offentlig-privat samverkan. Utomlands har olika former av sådan samverkan prövats. Finansieringsmetoden är vanligare i exempelvis Norge och Finland.

Offentlig-privat samverkan ger en jämnare fördelning av kostnaderna över anläggningens livslängd och kan innebära en bättre fördelning av riskerna. För entreprenören finns också möjlighet till effektivitetsvinster genom att man har ansvar för hela kedjan från byggande till drift.

Frågan om offentlig-privat samverkan har tidigare utretts i Regeringskansliet (Ds 2000:65). Utredningen utmynnade i ett antal förslag till hur man kunde gå vidare och praktiskt genomföra sådana samverkansprojekt.

Regeringen har för avsikt att utse en förhandlingsman med uppdrag att finna en samlad lösning för Stockholmsregionen. Förhandlingsmannen skall pröva förutsättningarna att samla regionen kring en lösning på frågan om trängselskatt och avgifter och möjligheterna att låta dessa delfinansiera en samlad trafiklösning för Stockholmsregionen.

5 Vägar

5.1 Omfattning

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

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

Den sammanlagda verksamhetsvolymen inklusive externa intäkter och lånefinansierad verksamhet uppgick 2005 till 22,2 miljarder kronor för Vägverket.

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

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

SweRoad exporterar konsulttjänster inom områdena vägar och transporter, trafiksäkerhet

och institutionsuppbyggnad. Under 2005 har verksamhet bedrivits i ett tjugotal länder i Afrika, Mellanöstern, Syd- och Ostasien, Centralamerika samt Östeuropa. Konsulttjänsterna kundfinansieras eller finansieras genom internationellt bistånd.

5.2 Utgiftsutveckling

Vid utgången av 2005 var anslagsförbrukningen för hela verksamhetsområdet Vägar 17 989 miljoner kronor. Det innebär att anslaget överskreds med ca 260 miljoner kronor.

Utgiftsprognosen för verksamhetsområde Vägar 2006 är ca 16 922 miljoner kronor vilket är 586 miljoner kronor mindre än anslaget.

Riksdagen har beslutat om budget för 2006. Riksdagen har därefter på tilläggsbudget i samband med 2006 års ekonomiska vårproposition (prop. 2005/06:100) beslutat att anslaget 36:1 *Vägverket: Administration* skall minskas med 41 miljoner kronor och anslaget 36:2 *Väghållning och statsbidrag* öka med 1,5 miljoner kronor.

Regeringens förslag till anslag 2007 är 17 777 miljoner kronor. Anslagsökningen beror främst på ökade ambitioner när det gäller investeringar i nationella stamvägar samt drift och underhåll av vägnätet.

Tabell 5.1 Utgiftsutveckling inom verksamhetsområdet

Miljoner kronor

	Utfall 2005	Budget 2006 ¹	Prognos 2006	Förslag 2007	Beräknat 2008	Beräknat 2009
36:1 Vägverket: Administration	975,2	947,7	936,7	862,6	879,2	897,8
36:2 Väghållning och statsbidrag	16 953,9	16 484,6	15 908,5	16 839,1	17 511,4	18 064,8
36:5 Från EG-budgeten finansierade stöd till Trans-europeiska nätverk ²	60,0	75,6	76,4	75,6	75,6	75,6
Totalt för verksamhetsområde vägar	17 989,1	17 507,9	16 921,6	17 777,3	18 466,2	19 038,2

¹ Inklusive tilläggsbudget i samband med 2006 års ekonomiska vårproposition (bet. 2005/06:FiUxx) och förslag på tilläggsbudget i samband med budgetpropositionen för 2006.

² Avser den del av anslaget som finansierar vägar.

5.3 Insatser

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

Vägverket har flera roller: väghållare, myndighet, sektorsansvarig och producent. Nedan redovisas de väsentliga insatser som präglat 2005 års verksamhet. Sådana insatser återfinns framför allt inom Vägverkets roller som väghållare och sektorsansvarig.

5.3.1 Insatser inom verksamhetsområdet

Investeringar och underhåll

Investeringarna i det statliga vägnätet 2005 var ca 8,1 miljarder kronor. Femton stora objekt med en kostnad på över 50 miljoner kronor vardera har öppnats för trafik under året. Åtgärder med trafiksäkerhetssyfte har genomförts för knappt 1,2 miljarder kronor. Knappt 35 procent av detta avser separering av köriktningar genom mitt-räcke, så kallad mötesfri landsväg.

Antalet km grusväg har minskat kontinuerligt under en lång rad år. Av de statliga vägarna i skogslänen är 68,9 procent belagda, totalt 29 173 km. I övriga landet är motsvarande andel 87,2 procent och den belagda väglängden är 48 838 km.

Andelen av det statliga vägnätet med högsta bärighetsklass (bärighetsklass 1, BK 1, vilket tillåter tung trafik med bruttovikt på 60 ton) har ökat kontinuerligt sedan 1996. Längden väg som normalt inte är upplåten för BK 1 har under 2005 minskat med 217 km till 6 045 km.

Tjällossningsperioden 2005 var något lindrigare än 2004. Antalet km väg som har varit avstängd för tung trafik på grund av tjällossning

under 2005 är 13 888 km, vilket motsvarar genomsnittet de fem föregående åren. Under den första hälften av 1990-talet låg nivån på ca 20 000 km väg avstängd för tjällossning årligen.

Uppföljning av investeringar

Verksamheten i nationell plan har under 2005 inriktats på att fullfölja de investeringar som pågick vid årets början samt att genomföra investeringar inriktade på trafiksäkerhet samt tjälssäkring och bärighet. 2005 är det andra året i den nationella väghållningsplanen för 2004–2015 och redovisningen visar att genomförandet av den nationella väghållningsplanen har hunnit olika långt för olika typer av åtgärder (se tabell 5.2). För mötteseparering och mindre trafiksäkerhetsåtgärder har nära en tredjedel av planen redan genomförts, medan motsvarande siffra för väginvesteringar är 14 procent. För den nationella väghållningsplanen i helhet visar redovisningen att 16 procent av investeringsåtgärderna har genomförts efter två år av de totalt 12 år som planen avser.

Tabell 5.2 Uppföljning av åtgärder i nationell väghållningsplan

	Väg- investeringar	Bärighet och tjälsäkring	Mötesseparering och mindre trafik- säkerhetsåtgärder	Miljö	Övriga åtgärder	Summa
Volym verksamhet 2005, mnkr	1 536	1 231	709	176	81	3 733
Volym verksamhet 2004–2005, mnkr	4 196	2 679	1 518	355	180	8 928
Plan 2004-2015 ¹	30 700	17 000	4 800	3 000	800	56 300
Andel av plan (%) som genomförts 2004–2005	14	16	32	12	23	16

¹ Exklusive FUD (forskning, utveckling och demonstration) samt återbetalning av lån.

I de regionala planerna framgår fördelningen av det ackumulerade utfallet per åtgärdskategori av tabell 5.3. Enligt den tidigare regeringens beslut 2004 om definitiva ekonomiska ramar för länsplaner för regional transportinfrastruktur för 2004–2015 skall genomförandet av länsplanerna ske på sådant sätt att efter halva planperioden (vid utgången av 2009) skall samtliga länsplaner vara lika långt genomförda. Redovisningen av det ackumulerade utfallet i tabell 5.3 jämförs därför med länsplanernas innehåll 2004–2009. Redovisningen visar att av det totala innehållet i de sex första åren av länsplanerna har 30 procent genomförts under de första två åren.

Tabell 5.3 Uppföljning av åtgärder i regionala planer

Kostnader i miljoner kronor, prisnivå 2004

	Väg- investeringar	Mötes- separering och mindre trafiksäker- hets- åtgärder	Övriga åtgärder inkl. väg- informatik	Bidrag trafik- säkerhet och miljö	Bidrag kollektiv- trafik	Enskilda vägar	Summa
Volym verksamhet 2005, mnkr	1 297	402	96	83	79	8	1 964
Volym verksamhet 2004–2005, mnkr	2 715	949	183	224	269	18	4 357
Plan 2004-2009 ¹	10 228	1 739	538	692	1 254		14 451 ²
Andel i % av total	27	55	34	32	23		30

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

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

Utfallet nedan visar att det finns stora skillnader i hur långt planerna genomförts efter två år. Det beror på att det under dessa år pågått relativt stora investeringar i vissa län, bl.a. Jämtland och Dalarna.

Tabell 5.4 Uppföljning av länsfördelning i regional plan*Kostnader i miljoner kronor, prisnivå 2004*

	Utfall 2005	Utfall 2004–2005	Plan 2004–2009	Andel utfall 2004–2005 av plan 2004–2009 %
Stockholm	798	1 584	5 007	32
Uppsala	146	194	575	34
Södermanland	37	112	516	22
Östergötland	39	99	544	18
Jönköping	41	112	493	23
Kronoberg	68	108	234	46
Kalmar	31	68	258	26
Gotland	3	27	69	40
Blekinge	9	65	200	32
Skåne	172	392	1 618	24
Halland	33	87	444	20
Västra Götaland	112	434	1 778	24
Värmland	70	116	261	44
Örebro	48	102	378	27
Västmanland	30	76	295	26
Dalarna	174	394	495	80
Gävleborg	29	66	283	23
Västernorrland	19	49	206	24
Jämtland	56	161	151	107
Västerbotten	16	53	239	22
Norrbotten	34	59	206	29
Summa	1 964	4 357	14 250	31

Under året har femton större objekt, överstigande 50 miljoner kronor vardera, öppnats för trafik. De representerar tillsammans en investeringsvolym på 3 909 miljoner kronor. Jämfört med planerna är kostnadsökningen för de elva större objekt som fanns i den nationella eller någon av de regionala planerna 5 procent. För tio av projekten finns samhällsekonomiska kalkyler och sju av dessa uppvisar en positiv samhällsekonomisk lönsamhet. Utfallet för respektive objekt redovisas i nedanstående tabell.

Under året har 67 objekt med investeringskostnad mellan 5 och 50 miljoner kronor färdigställt. De representerar en investeringsvolym på ca 1 230 miljoner kronor. Fördyringen jämfört med planerna är 2 procent i fasta priser.

Tabell 5.5 Uppföljning av kostnader samt redovisning av kalkylerad samhällsnytta för objekt större än 50 miljoner kronor som öppnats för trafik under 2005

Miljoner kronor i prisnivå 2005

Väg	Vägartyp	Sträcka	Längd km	Kostnad slutlig	Budget inför byggstart	Plan	NNV ¹	Restid ²	Dödade ³ och svårt skadade
E 4	Motorväg	Rotebro–Upplands Väsby	6	602	556	536			
E 6	Motorväg	Nordby–Svinesund	2	328	325	–			
E 6	Motorväg	Torp–Håby, delen Kallsås–Småröd	2	134	142				
E 4	MFV/4-fält tätort ⁴	Skellefteå–Kåge	11	194	183	183	-0,1	50	0,9
Rv 26	MFV/4-fält tätort ⁴	Brandshult–Hyltebruk	26	213	214	210	1,1	52	1,7
Rv 26	MFV/4-fält tätort ⁴	Borgunda–Skövde	10	588	562	571	1,3	216	2,4
Rv 27	MFV/4-fält tätort ⁴	Kråkered–Aplared	11	252	245	254	1,3	156	1,3
Rv 50	MFV/4-fält tätort ⁴	Ludvika–Borlänge	29	57	57	–	0,8	46	0,6
Rv 50	MFV/4-fält tätort ⁴	Ornäs–Tallen	9	210	218	210	0,7	73	1,6
Rv 50	MFV/4-fält tätort ⁴	Tallen–Gruvan	4	233	239	240			
Lv 275	MFV/4-fält tätort ⁴	Tranebergsbron	2	684	597	642			
Rv 87	LMötande trafik ⁵	Döda Fallet–Bispgården	9	183	181	155	-1,0	3	0
Lv 249	LMötande trafik ⁵	Förbifart Frövi	7	77	76	68	1,1	53	0,1
Lv 250	LMötande trafik ⁵	Köping–Kolsva, etapp 2	6	86	79	161 ⁶	-0,2	13	0,2
Lv 723	LMötande trafik ⁵	Skärhamn–Kålleskär	6	68	77	79	0,7	18	0,8

¹ Nettonuvärdeskvot, mätt på samhällsekonomisk lönsamhet.² Minskad restid i tusental timmar/år.³ Minskat antal dödade och svårt skadade per år.⁴ Mötesfri väg och flerfältsväg i tätort.⁵ Landsväg med mötande trafik.⁶ Plankostnad för Köping–Kolsva etapp två innehåller även kostnaden för etapp 1.

Trafiksäkerhet

Trafiksäkerhetsaspekter beaktas alltid i samband med åtgärder på det statliga vägnätet. De ingår därmed alltid som en del av beslutsunderlaget. Av de sammanlagda medel om 5 697 miljoner kronor som använts till åtgärder i nationell och regional plan 2005 användes ca 1 170 miljoner kronor primärt av trafiksäkerhetsskäl enligt tabell 5.6.

Tabell 5.6 Åtgärder på det statliga vägnätet 2005 med trafiksäkerhetssyfte

Miljoner kronor

Sidoområdesåtgärder	236
Vägutbyggnad	148
Korsningsåtgärder	256
Åtgärder för oskyddade	126
Mötesseparering	399
Övrigt	5
Summa	1 170

Sammanlagt bedöms de åtgärder som genomförts på det statliga vägnätet 2005 medföra sex färre dödade och 26 färre polisrapporterade svårt skadade per år.

För att genomföra kostnadseffektiva trafiksäkerhetsåtgärder på de delar av det statliga vägnätet där flest svåra olyckor sker har Vägverket upprättat en lista över vägar med hög olycksbelastning. Denna lista anger knappt 4 000 km väg.

En viktig åtgärd är att skapa mötesfri landsväg genom att sätta upp mitträcken. Mitträcken introducerades 1998 och har sedan dess byggts ut på något mer än 1 500 km väg varav ca 240 km 2005. 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.

Vägverket arbetar inom en rad olika områden för att minska förekomsten av alkohol i trafiken. Don't Drink & Drive är ett landsomfattande samarbetsprojekt för att påverka unga människor att ta avstånd från alkohol i trafiken. Attitydmätningar visar att projektet har fått betydligt större genomslag hos ungdomar under 2005 än under 2004. Viktiga samarbetspartners är Motormännens helnykterhetsförbund, Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande och polisen.

Automatisk trafiksäkerhetskontroll (ATK) är ett samarbete mellan Rikspolisstyrelsen och Vägverket med syfte att sänka hastigheten på särskilt olycksdrabbade vägar. Under 2005 har arbetet inriktats på en helt ny teknik som medger en helt automatiserad övervakning. Den nya tekniken tas i bruk 2006.

Ägaransvar vid trafikbrott?

Den tidigare regeringen har under året genomfört en översyn av vissa frågor som har anknytning till sanktioner vid trafikbrottslighet. Inom ramen för den översynen har en utredning om ägaransvar vid trafikbrott genomförts.

Den tidigare regeringen beslutade den 19 maj 2004 att tillkalla en särskild utredare med uppgift att undersöka de juridiska förutsättningarna för att införa någon form av ansvar för fordonsägaren när hans eller hennes fordon används vid en överträdelse av bestämmelser om högsta tillåtna hastighet eller av någon annan trafikregel som kan övervakas och upptäckas genom automatiska system.

Uppdraget redovisades den 17 november 2005 och remissbehandlingen av betänkandet Ägaransvar vid trafikbrott (SOU 2005:86) har avslutats. Majoriteten av remissinstanserna anser att ett ägaransvar inte bör införas. Rikspolisstyrelsen och Vägverket menar dock att frågan om en avkriminalisering av hastighetsöverträdelser bör utredas vidare.

Regeringen noterar att av de länder som granskas i betänkandet är det, förutom några delstater i Kanada, endast Nederländerna som har infört strikt ägaransvar vid hastighetsöverträdelser. Finland har nyligen infört ett presumtionsansvar för fordonsägare vid hastighetsöverträdelser upp till en viss hastighet. Det nya finska

systemet innebär sammantaget varken en överflyttning av det straffrättsliga ansvaret till fordonsägare eller en förändring av ordningsmaktens undersökning om ägaren motsatt sig överträdelsen. För höga hastighetsöverträdelser kan enbart föraren göras ansvarig. I Storbritannien, Norge, Danmark, Frankrike och Österrike är föraren ansvarig för hastighetsöverträdelser. Österrike har ett renodlat administrativt avgiftssystem medan Nederländerna tillämpar ett avgiftssystem för hastighetsöverträdelser upp till en viss hastighet. I övriga länder är hastighetsöverträdelser straffrättsligt reglerat.

Regeringen konstaterar att många länder har snarlika system med föraransvar. Vikten av rättsäkerhet och skuldprincipen har många gånger vägt över mot att ha en avgift inom ett administrativt system. Systemen i de nordiska länderna skiljer sig framför allt åt i hur polisens arbete i inledningskedet har organiserats.

För parkeringsförseelser, vilka i allmänhet bedöms ha liten trafiksäkerhetsmässig betydelse, gäller att de har avkriminaliserats och numera beivras genom ett enklare förfarande med uttagande av en avgift. Hastighetsöverträdelser tillmäts däremot stor betydelse för trafiksäkerheten. Att i förenklande syfte avkriminalisera sådana överträdelser skulle mot den bakgrunden sända felaktiga signaler till trafikanterna. Det skulle inte heller i ett avgiftssystem vara möjligt att lägga överträdelser till grund för körkortsåterkallelse, vilket är den reaktion som troligen har störst effekt ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Mot bakgrund av detta avser regeringen inte vidta några åtgärder för att införa ägaransvar vid trafikbrott.

5.3.2 Insatser utanför verksamhetsområdet

Polisens trafikövervakning under 2005 har bl.a. inneburit att 10 000 fler bilister bötfällts för hastighetsbrott 2005, jämfört med 2004. Även antalet utandningsprov var högre 2005 än 2004.

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. Kommunerna har under de senaste åren arbetat systematiskt med fysiska åtgärder i gatumiljön, vilket i hög grad bidragit till ökad säkerhet för oskyddade trafikanter. Under 2005 minskade

antalet dödade med 34 personer på det övriga vägnätet (kommunala och enskilda vägar), jämfört med 2004.

5.4 Resultatredovisning

5.4.1 Mål

I avsnitt 5.4.2 redogörs för de transportpolitiska delmålen. I regleringsbrevet till Vägverket bryts dessa ned till verksamhetsmål med resultatindikatorer för verksamhetsområdet Väg. Dessa mål är beslutade av den tidigare regeringen. Resultatbeskrivningen i det följande görs i förhållande till dessa mål.

5.4.2 Resultat

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

Tabell 5.7 Uppfyllelse av verksamhetsmålen i Vägverkets regleringsbrev för 2005

	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 skall öka fortlöpande jämfört med det totala kortväga resandet.		x	
Hög transportkvalitet			
Vägverket skall genom sina samlade åtgärder under 2005 förbättra tillståndet på det statliga vägnätet, jämfört med 2004			x
Restriktionerna på det statliga vägnätet skall minska	x		
Säker trafik			
Kostnadseffektiva trafiksäkerhetsåtgärder skall genomföras på det statliga vägnätet så att antalet dödade i trafikolyckor minskar med minst 20 personer.			x
Åtgärder som särskilt syftar till att förbättra barns trafiksäkerhet skall prioriteras		x	
God miljö			
Vägverkets samlade åtgärder skall leda till en minskning av utsläppen av koldioxid från vägtransportsektorn med minst 20000 ton.	x		
Vägverket skall under 2005 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 utförs med hjälp av statliga bidrag	x		
Antalet stora vattentäkter som påverkas av vägsalt skall minska		x	
Jämställt transportsystem			
Transportsystemet skall vara utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov. Kvinnor och män skall ha samma möjligheter att påverka vägtransportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning och deras värderingar skall tillmätas samma vikt		x	
Inom vägtransportsystemet skall makt och inflytande vara jämnt fördelat mellan kvinnor och män	x		
Övriga mål och återrapportering			
<i>Verksamhetsgren Myndighetsutövning</i>			
Vägverket skall successivt minska kötiderna för kunskapsprov och körprov så att kötiderna från och med den 31 december 2005 är högst tre veckor vid första och andra provtillfället för respektive prov. I övriga fall skall kötiden endast i undantagsfall överstiga sex veckor	x		
Avgifterna inom den offentligt rättsliga verksamheten skall ej öka i förhållande till KPI.	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.

Ett tillgängligt transportsystem

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

I storstäderna bedöms tillgängligheten med bil i Stockholm ha förbättrats något, främst genom de åtgärder som gjorts inför försöket med trängselskatt, bl.a. förbättrad kollektivtrafik och nya körfält. I Göteborg och Malmö bedöms tillgängligheten ha försämrats något, främst genom det ökade trafikarbetet.

Generellt har tillgängligheten mellan tätortsområden förbättrats under året.

En enkät om vilka möjligheter personer med funktionshinder har att utnyttja transportsystemet visar att 70 procent av de funktionshindrade anser sig kunna resa utan besvär, vilket är oförändrat jämfört med 2004. Ytterligare 15 procent kan resa med vissa besvär, medan 15 procent inte alls kan resa. I dag reser en större andel rörelsehindrade dagligen med buss eller spårvagn. Även fler astmatiker uppger i den senaste undersökningen att de har möjlighet att resa jämfört med tidigare mätningar. Tendensen visar alltså på en ökande förmåga när det gäller rörelsehinder och astmatiker medan övriga grupper i stort sett uppvisar oförändrade förhållanden. De brister som personer med funktionshinder upplever i samband med kollektivtrafik på väg är informationen ombord, att finna platser ombord och på terminalerna utan astma- och allergiframkallande faktorer, att ta del av information om avgångs- och ankomsttider samt att röra sig ombord.

Regeringen bedömer att det etappmål som handlar om att senast 2010 bör kollektivtrafiken kunna användas av de flesta funktionshindrade kan uppnås.

Någon mätning av hur stor andel barn som på egen hand kan utnyttja vägtransportsystemet har inte gjorts under året. Bedömningen att målet är uppfyllt grundas på att Vägverket under året genomfört mer än 300 trafiksäkerhetsåtgärder längs det statliga vägnätet.

En hög transportkvalitet

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

Längden väg som har full bärighet har ökat under året. Tjällossningsperioden 2005 var något lindrigare än 2004, vilket medförde att antalet kilometer väg som var avstängd för tung trafik sjönk till 13 888 (14 449).

Vägnätets ytillstånd följs upp genom mätning av ojämnheter i längsled och tvärlängd. Mätningarna visar att andelen ojämna och spåriga vägar ökat något under året. Regeringens bedömning är sammantaget att målet inte uppnåtts under 2005.

En positiv regional utveckling

Målet är en positiv regional utveckling, där vägtransportsystemet främjar en positiv regional utveckling genom att dels utjämna skillnader i möjligheterna för olika delar av landet att utvecklas, dels motverka nackdelar av långa transportavstånd. Resultat som påverkat den regionala utvecklingen redovisas i avsnitten om tillgänglighet och transportkvalitet. Regeringens bedömning är att målet om regional utveckling delvis uppnåtts under 2005.

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.

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

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. Vägtransport-

systemets utformning och funktion skall anpassas till de krav som följer av detta.

Antalet dödade i vägtrafiken 2005 beräknas vara 440 (480) personer. De senaste två åren har inneburit en särskilt positiv utveckling. Ändå är det långt ifrån den årliga minskning som krävs för att nå målet om högst 270 dödade 2007. Minskningen av antalet dödade de senaste åren beror till stor del på fysiska åtgärder i vägmiljön och säkrare fordon. Under 2005 beräknas 4 000 (4 022) 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 sammantagna utsläppen av koldioxid i vägtransportsektorn ökade med en procent jämfört med 2004. Orsaken är främst att lastbilstrafiken har ökat, att den specifika energiförbrukningen inte har minskat tillräckligt och att användningen av biobränslen inte har ökat i samma takt som tidigare.

Utsläppen av kväveoxider, kolväten och cancerframkallande ämnen har minskat under 2005. Detta beror på att fordon med bättre miljöegenskaper står för en allt större del av trafiken.

Miljö kvalitetsnormen för partiklar har överskridits i Stockholm, Uppsala, Kristianstad och troligen på fler platser i landet. Normen för kolmonoxid har överskridits i Stockholm vid ett tillfälle.

Målet att minska bullernivåerna för samtliga boende längs statliga vägar med över 65 dB(A) utomhus till 2005 uppfylldes inte helt, framför allt inte i storstadsområdena. Orsakerna till detta är främst svårigheter att nå överenskommelser med samtliga berörda fastighetsägare. Det totala antalet bullerutsatta inom vägtrafiksektorn har minskat något under året till följd av de bullerskyddsåtgärder som vidtagits.

År 2005 rapporterades 21 (19) stora vattentäkter vara påverkade av vägsalt med kloridhalter över 50 mg/l. Under året har 11 konfliktpunkter

mellan statliga vägar och stora vattentäkter åtgärdats.

Mål kopplade till flera verksamhetsområden

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

Vägverket har lyckats minska kötiderna för kunskapsprov och körprov så att kötiderna vid utgången av 2005 var högst tre veckor vid första och andra provtillfället för respektive prov. Antalet körprov och kunskapsprov var 219 700 (228 500) respektive 300 900 (294 100).

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

Produktiviteten för drift- och underhållsverksamheten bedöms inte ha ändrats under 2005.

Lönsamheten för produktionsverksamheten skall vara jämförbar med branschen i övrigt. En översiktlig jämförelse visar att Vägverket Produktion har en lägre rörelsemarginal än konkurrenterna. Lönsamhetsutvecklingen inom Vägverket Produktion är dock positiv. Vägverket Konsult har en lägre lönsamhet än jämförbara bolag i konsultbranschen. En viktig orsak till det är att större väginvesteringar de närmaste åren är relativt koncentrerade till Västsverige och Mälardalsområdet, som samtidigt är två regioner där Vägverket Konsult traditionellt haft lägre marknadsandelar. Vägverket Konsult vidtar nu åtgärder som ökar konkurrenskraften i Västsverige och Mälardalsområdet.

5.4.3 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.

Verksamheten under 2005 har präglats av investeringar i pågående projekt. Flera stora vägprojekt har kunnat slutföras under året, bl.a. E 4 Rotebro–Upplands Väsby, Lv 275 Tranebergsbron och Rv 26 Borgunda–Skövde.

Stormen Gudrun i januari 2005 innebar stora påfrestningar för Vägverket när det gällde att trygga vägnarnas framkomlighet och trafiksäkerhet. Stormen medförde också ökade behov av

underhållsåtgärder, både på grund av direkta skador och onormalt stort transportbehov. För att lösa detta tvingades Vägverket göra omprioriteringar av underhållsmedel geografiskt. Kostnaderna täcktes inom driftanslaget och innebar framför allt att färre underhållsbeläggningar än planerat genomförts under året.

Antalet omkomna i trafiken har minskat signifikant under 2005 men inte i önskad omfattning för att nå etappmålet om högst 270 dödade 2007. Trenden är dock positiv.

På miljösidan innebar 2005 att vägtransport-systemets utsläpp av koldioxid återigen ökar, efter den lilla minskningen förra året. Andra miljöåtgärder har lett till att färre personer blir störda av buller från vägtrafiken.

5.4.4 Revisionens iakttagelser

Riksrevisionen har lämnat revisionsberättelse utan anmärkning för Vägverket.

Marklösen – finns förutsättningar för rätt ersättning (RiR 2005:15)

Rapporten rör flera myndigheter, bl.a. Vägverket, och redovisas samlat i avsnitt 4.6.

5.5 Politikens inriktning

Vägtransportssystemet har stor betydelse för att stärka förutsättningarna för hållbar tillväxt, samsättning och välfärd i hela landet. Vägtransportssystemet måste därför kontinuerligt anpassas till de samhälls- och omvärldsförändringar som sker för att därmed också svara upp mot nya behov. Det innebär att transportsystemet måste anpassas för att bidra till att samhällsutvecklingen blir långsiktigt hållbar såväl ekonomiskt, miljömässigt som socialt.

I alla delar av landet spelar möjligheterna till goda transporter och transporternas utformning en avgörande roll, både för enskilda individer och för företagens utveckling. För en fortsatt hållbar tillväxt i hela landet måste trafikslagen komplettera varandra och fungera effektivt ihop över kommun-, läns- och nationsgränser.

Trafiken är en starkt bidragande källa till luftföroreningar och koldioxidutsläpp. För att bilen även i framtiden skall kunna användas utan att äventyra klimatet är det viktigt att utveckla

bränslen som ersätter de fossila. Det handlar även om att sänka bränsleförbrukningen i vägtrafikens fordon genom effektivare motorer. Regeringen avser återkomma vad gäller en miljöbilspremie i form av skattesubvention för privatpersoner som köper nya miljöbilar för att ge incitament till bränslesnåla bilar och fordon med miljövänliga bränslen.

Samhällsekonomiska analyser skall spela en viktig roll vid prioritering av infrastrukturinvesteringar. Jämfört med de planer den tidigare regeringen fastställt innebär det att en större del av investeringarna skall ske inom vägsektorn.

Regeringen har för avsikt att utse en förhandlingsman med uppdrag att finna en samlad lösning för Stockholmsregionen. Förhandlingsmannen skall pröva förutsättningarna att samla regionen kring en lösning på frågan om trängselskatt och avgifter och möjligheterna att låta dessa delfinansiera satsningar på fungerande trafiklösningar för Stockholmsregionen.

Regeringen har för avsikt att föreslå riksdagen att statens kostnader för trafikskadades sjukpenning och sjukersättning överförs till trafikförsäkringen. En sådan reform bedöms på sikt ge stora samhällsekonomiska vinster i form av ökad trafiksäkerhet, förbättrad rehabilitering och minskade skadekostnader. Erfarenheterna från bl.a. Finland visar att både skadefrekvensen och de totala kostnaderna kan minska betydligt. Överföring av kostnadsansvaret kräver dock ytterligare överväganden.

Enligt regeringen bör även kostnaderna för befintliga trafikskador belasta fordonsägarna. Dessa kostnader kan emellertid inte överföras till trafikförsäkringen. I stället får en skatt tas ut som täcker dessa. En sådan skatt bör även omfatta kostnader för framtida trafikskador under den tid som förutsättningarna för en överföring till trafikförsäkringen utreds. Regeringen avser att under våren 2007 lämna ett förslag till lagstiftning om skatt på trafikförsäkringspremier. En sådan skatt bör kunna träda i kraft den 1 juli 2007.

5.6 Budgetförslag

5.6.1 36:1 Vägverket: Administration

Tabell 5.8 Anslagsutveckling

Tusental kronor

År	Utfall		Anslags-sparande	
2005	Utfall	975 243	36 194	
2006	Anslag	947 719 ¹	Utgifts-prognos	936 673
2007	Förslag	862 572		
2008	Beräknat	879 218 ²		
2009	Beräknat	897 756 ³		

¹ Inklusive tilläggsbudget i samband med 2006 års ekonomiska vårproposition (bet. 2005/2006:FiU21) och förslag på tilläggsbudget i samband med budgetpropositionen för 2007.

² Motsvarar 864 134 tkr i 2007 års prisnivå.

³ Motsvarar 864 134 tkr i 2007 års prisnivå.

Från anslaget finansieras kostnader för ledning, vägtrafikinspektion, ekonomiadministration, personaladministration, planering och uppföljning av verksamheten, övrig stödverksamhet och intern utveckling till den del dessa aktiviteter inte är direkt hänförliga till kärnverksamhetens produkter och tjänster/prestationer. Kostnader för Vägtrafikinspektionen beräknas i stort vara oförändrade jämfört med 2006, dvs. ca 20 miljoner kronor. Vidare beräknas transportpolitiska kostnader finansieras med högst 10 miljoner kronor som inte är direkt hänförliga till Vägverkets produkter och tjänster men som belastar anslaget.

Regeringens överväganden

Vägverket har genomfört en analys som syftar till att förtydliga vilken verksamhet som skall finansieras med administrationsanslaget. Detta har resulterat i ett förslag som innebär att de administrationskostnader som är direkt hänförliga till de produkter och tjänster som finansieras från väghållningsanslaget också bör finansieras från motsvarande anslag. Regeringen bedömer att som en följd av detta bör 133 miljoner kronor föras från anslaget 36:1 *Vägverket: Administration* till 36:2 *Väghållning och statsbidrag*.

Sverige erhåller medel från EU:s solidaritetsfond för vissa offentliga åtaganden i samband med stormen Gudrun. Statens jordbruksverk administrerar utbetalningarna. För att finansiera Statens jordbruksverk kostnader för detta över-

förs 1,562 miljoner kronor från anslag 36:1 *Vägverket: Administration* till anslag 43:1 *Statens jordbruksverk*.

Mot bakgrund av ovanstående föreslår regeringen att 862 572 000 kronor anvisas under anslaget 36:1 *Vägverket: Administration* för 2007. För 2008 och 2009 beräknas anslaget till 879 218 000 kronor respektive 897 756 000 kronor.

Tabell 5.9 Härledning av anslagsnivån 2007–2009, för 36:1 Vägverket: Administration

Tusental kronor

	2007	2008	2009
Anvisat 2006¹	988 719	988 719	988 719
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning ²	10 295	27 734	49 165
Beslut	-1 562	0	0
Överföring till/från andra anslag	-134 880	-137 234	-140 128
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	862 572	879 218	897 756

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2005 (bet. 2005/06:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2006 års statsbudget. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning.

5.6.2 36:2 Väghållning och statsbidrag

Tabell 5.10 Anslagsutveckling

Tusental kronor

År	Utfall		Anslags-sparande	
2005	Utfall	16 953 889	-580 875	
2006	Anslag	16 484 586 ¹	Utgifts-prognos	15 908 469
2007	Förslag	16 839 080		
2008	Beräknat	17 511 389 ²		
2009	Beräknat	18 064 815 ³		

¹ Inklusive tilläggsbudget i samband med 2006 års ekonomiska vårproposition (bet. 2005/2006:FiU21) och förslag på tilläggsbudget i samband med budgetpropositionen för 2007.

² Motsvarar 17 172 388 tkr i 2007 års prisnivå.

³ Motsvarar 17 368 093 tkr i 2007 års prisnivå.

Anslaget finansierar

- sektorsuppgifter, vilket innefattar samlande, stödande och pådrivande insatser inom trafiksäkerhet och miljö, kollektivtrafik, handikappfrågor, fordon, yrkesmässig trafik, väginformatik, sektors-FoU samt bidrag till ideella organisationer som utför sektorsuppgifter,
- myndighetsutövning, vilket innefattar trafikregister, utarbetande och tillämpning av föreskrifter, m.m.,

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

Anslaget får användas för att finansiellt stödja utvecklings- och demonstrationsprojekt som är av principiell eller strategisk betydelse för vägtransportsystemets långsiktigt hållbara utveckling, för informationsverksamhet inom ramen för Vägverkets sektorsansvar samt för åtgärder som är av betydande samhällsintresse även då annan huvudman finns.

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

Regeringens överväganden

Det totala anslaget till statlig väghållning och statsbidrag under 2006 var ca 16 485 miljoner kronor. Av riksdagen anvisade medel för budgetåret 2006 har av regeringen fördelats på anslags- och delposter enligt tabell 5.11. I tabellen redovisas också det beräknade utfallet för 2006 per anslagspost och delpost. Även en preliminär beräkning av anslagets fördelning på anslagsposter och delposter för 2007–2009 har gjorts mot bakgrund av den nu tillgängliga informationen och framgår av tabellen.

Överväganden för 2007

Riksdagen har beslutat om utökade planeringsramar för väg- och järnvägsinvesteringar 2004–2015 (prop. 2003/04:95, bet. 2003/04:TU10,

rskr. 2003/04:266). Beslutet innebär att den ekonomiska planeringsramen för investeringar i nationella stamvägar för perioden 2004–2015 skall vara 42,1 miljarder kronor. Sedan tidigare har riksdagen beslutat att den ekonomiska planeringsramen för regional transportinfrastruktur skall vara 30 miljarder kronor (varav 1,5 miljarder kronor avser bidrag till investeringar i spårfordon för regional spårtrafik) (prop. 2001/02:20, bet. 2001/02:TU2, rskr. 2001/02:126).

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

För investeringar och förbättringsåtgärder på nationella stamvägar är det angeläget att medel kan anvisas för att genomföra den nationella väghållningsplanen och de regionala planerna för transportinfrastruktur. Regeringens bedömning är att den beräknade nivån på anslagsposterna för väginvesteringar tillsammans med de låneramar som riksdagen beslutat om innebär att viktiga investeringar kommer att kunna genomföras.

Åtgärder för ökad bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion är angelägna för att säkerställa och bevara vägnätet. Den beräknade nivån på anslagsposten är dock något lägre än vad som beslutades med anledning av propositionen Infrastruktur för ett 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. Jämfört med föregående år innebär regeringens förslag en höjning av anslagsposten.

Förslag och beräkningar 2007–2009

Mot bakgrund av de överväganden som redovisats ovan föreslår regeringen att riksdagen för 2007 anvisar ett anslag för väghållning och statsbidrag på 16 839 miljoner kronor. För 2008 och 2009 beräknas anslaget till 17 511 miljoner kronor respektive 18 065 miljoner kronor.

Av tabell 5.11 framgår en preliminär beräkning av olika anslagsposter och delposter för 2007–2009. Det ankommer dock på regeringen att slutligt besluta om medlens fördelning på poster.

För 2007 beräknar regeringen följande fördelning på anslagsposter och delposter.

För sektorsuppgiften och för myndighetsutövning beräknas anslagsposterna till 517 respektive 300 miljoner kronor, vilket motsvarar nivån föregående år.

Delposten Investeringar i nationell plan beräknas till 2 906 miljoner kronor. Det innebär en mindre ökning från föregående år.

Delposten Investeringar i regional plan beräknas till 1 825 miljoner kronor. Det är en nivå som är lägre än den långsiktiga planeringsramen.

Delposten Bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion beräknas till 1 249 miljoner kronor.

Delposten Drift och underhåll beräknas till 7 334 miljoner kronor. Det innebär en ökning från föregående år.

För räntor och återbetalning av lån för vägar beräknas behovet till 1 608 miljoner kronor.

Delposten Drift och byggande av enskilda vägar beräknas till 702 miljoner kronor.

Det särskilda bidraget till storstädernas trafiksystem beräknas 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. Delposten beräknas till 356 miljoner kronor.

Tabell 5.11 Anslaget 36:2 Väghållning och statsbidrag fördelat på anslagsposter och delposter

Miljoner kronor

	Utfall 2005	Anslag 2006	Prognos 2006	Beräknat 2007	Beräknat 2008	Beräknat 2009
Sektorsuppgifter	522	517	510	517	536	552
Myndighetsutövning	284	302	311	300	311	320
Investeringar i nationell plan	2 527	2 691	2 776	2 906	3 011	3 103
Investeringar i regional plan	1 811	1 890	1 822	1 825	1 891	1 949
Bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion	1 207	1 227	1 259	1 249	1 294	1 334
Drift och underhåll	7 136	7 062	7 053	7 334	7 598	7 831
Räntor och återbetalning av lån för vägar	2 540	1 800	1 218	1 608	1 731	1 801
Bidrag för drift och byggande av enskilda vägar	672	698	693	702	727	749
Storstadsöverenskommelsen	35	35	7	35	36	37
Bidrag i regionala planer	184	256	252	356	369	380
Till Regeringskansliets disposition	19	2	2	2	2	2
Till Verket för innovationssystem	15	5	5	5	5	5
Summa	16 954	16 485	15 908	16 839	17 511	18 065

Anslaget 36:2 *Väghållning och statsbidrag* för perioden 2007–2009 har beräknats enligt nedanstående tabell.

Tabell 5.12 Härledning av anslagsnivån 2007–2009, för 36:2 Väghållning och statsbidrag

Tusental kronor

	2007	2008	2009
Anvisat 2006¹	16 483 086	16 483 086	16 483 086
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning ²	32 966	359 010	695 508
Beslut	190 028	533 667	747 886
Överföring till/från andra anslag	133 000	135 626	138 335
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	16 839 080	17 511 389	18 064 815

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2005 (bet. 2005/06:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2006 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 i Riksgäldskontoret. Vägverkets omsättningstillgångar finansieras över verkets räntekonto med därtill kopplad kredit. I det följande ges en närmare redovisning av vad de olika delposterna i tabell 5.13 innebär.

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

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

Riksdagen beslutade 1996 att fyra vägobjekt fick tidigareläggas genom att Vägverket fick ta upp lån i Riksgäldskontoret och sedan återbetala dessa när anslagsmedel finns tillgängliga i ordinarie väghållningsplan. De fyra vägobjekten är E18/20 delen Örebro–Arboga, E 4 delen Stora Åby–Väderstad, E22 Söderåkra–Hossmo samt E 4 trafikplats Hallunda. Lånet slutamorteras under 2006.

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

Den tidigare regeringen föreslog 2001 (prop. 2001/02:20) att en ökad satsning på infrastrukturen under perioden 2002–2004 skulle göras. Sammantaget 12 miljarder kronor skulle avsättas för ökade resurser i infrastrukturen. Av dessa ökade resurser avsattes 18 procent till bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion och 36 procent till investeringar i vägar. Resterande delar avsåg järnvägsåtgärder. Lån avseende denna s.k. närtidssatsning skall amorteras med start 2005 och vara slutamorterade 2015.

Riksdagen beslutade med anledning av tilläggsbudget i samband med 2004 års ekonomiska vårproposition (prop. 2003/04:100, bet. 2003/04:FiU21, rskr. 2003/04:274) att regerin-

gen får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret för de prioriterade vägprojekten E 6 delen Rabbalshede–Hogdal, E 20 delen Tolled–Alingsås samt genom Alingsås, Rv 40 delen Brämhult–Hester, Rv 40 delen Haga–Ljungarum, Rv 45 delen Angeredsbron–Älvängen, Rv 44 delen Båberg–Väne Ryr samt Rv 49 Skara–Varnhem. Dessa prioriterade vägprojekt beräknas kosta sammantaget 8 500 miljoner kronor i 2004 års prisnivå. Vägprojekten skall amorteras i 25 år efter färdigställande.

Inom ramen för de s.k. storstadspaketen har vissa väginvesteringar i Stockholm och Göteborg lånefinansierats. För Stockholmsprojektens del beräknas lånen vara slutamorterade 2021 och för Göteborgsprojekten gäller 2027 som slutår.

För samtliga ovanstående nämnda objekt föreslås en sammanlagd låneram på högst 20 500 miljoner kronor i Riksgäldskontoret.

I tabell 5.13 redovisas nettoupplåningen med utgångspunkt från nu fattade beslut och förslag om anslag för amortering.

Tabell 5.13 Beräknad nettoupplåning för vägar 2006-2014

Miljoner kronor

Objekt	Skuld 2005-12-31	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Skuld 2014-12-31
Broinvesteringar	165	-13	-13	-13	-12	-13	-13	-13	-12	-8	55
Väg E6 Ljungskile	754	-29	-29	-29	-29	-29	-29	-29	-29	-29	493
Fyra vägobjekt (E4, E18/E20, E22)	282	-282	0	0	0	0	0	0	0	0	0
E6 Svinesundsförbindelsen	787	5	-39	-37	-36	-36	-39	-41	-43	-45	476
E6 Svinesundsförbindelsen, Tullstation	71	-71	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Investering i närtid	3 459	-346	-346	-346	-346	-346	-346	-346	-346	-346	345
Prioriterade vägprojekt	400	1 352	1 937	1 501	874	634	755	733	349	97	8 632
Södra länken	5 650	235	-193	-185	-228	-227	-251	-275	-300	-324	3 902
Övriga Stockholmsprojekt	1 882	-206	-73	-74	-69	-77	-85	-93	-101	-110	994
Göteborgspaketet, vägar	2 162	234	-144	31	-35	36	-59	-71	-84	-96	1 973
Göteborgspaketet, bidrag	1 441	278	206	-81	-81	-83	-83	-85	-86	-88	1 339
Totalt	17 053	1 156	1 307	768	38	-142	-151	-220	-652	-949	18 209

I tabell 5.14 redovisas Vägverkets ackumulerade skuld 2005–2014, vilken är en konsekvens av den nettoupplåning som anges i tabell 5.13.

Tabell 5.14 Beräknad låneskuld för vägar 2005–2014

Miljoner kronor

Objekt	Skuld 2005	Skuld 2006	Skuld 2007	Skuld 2008	Skuld 2009	Skuld 2010	Skuld 2011	Skuld 2012	Skuld 2013	Skuld 2014
Broinvesteringar	165	152	139	126	114	101	88	75	63	55
Väg E6	754	725	696	667	638	609	580	551	522	493
Fyra vägobjekt (E4, E18/E20, E22)	282	0	0	0	0	0	0	0	0	0
E6 Svinesundsförbindelsen (exkl. Hogdal-Nordby)	787	792	753	716	680	644	605	564	521	476
E6 Svinesundsförbindelsen, Tull- station	71	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Investering i närtid	3 459	3 113	2 767	2 421	2 075	1 729	1 383	1 037	691	345
Prioriterade vägprojekt	400	1 752	3 689	5 190	6 064	6 698	7 453	8 186	8 535	8 632
Södra länken	5 650	5 885	5 692	5 507	5 280	5 052	4 801	4 526	4 226	3 902
Övriga Stockholmsprojekt	1 882	1 676	1 603	1 529	1 459	1 382	1 297	1 205	1 103	994
Göteborgspaketet, vägar	2 162	2 396	2 252	2 283	2 248	2 284	2 224	2 153	2 069	1 973
Göteborgspaketet, bidrag	1 441	1 719	1 925	1 844	1 764	1 681	1 598	1 513	1 427	1 339
Totalt	17 053	18 209	19 516	20 282	20 322	20 180	20 030	19 810	19 157	18 209

Merparten av de lån som Vägverket har skall återbetalas genom att Vägverkets anslag belastas med kostnader för räntor och amorteringar. Ett undantag utgörs av lånen för nya Svinesunds-förbindelsen som återbetalas med avgifter. I tabell 5.15 redovisas det beräknade årliga anslagsbehovet 2005–2014 för räntor och amortering av dessa lån vid en kalkylränta på 4,5 procent.

Byggandet av Öresundsbron finansierades med statligt garanterade lån. Den nya modellen för hantering av statliga garantier innebär att alla garantier som staten ställer ut skall prissättas utifrån statens ekonomiska risk och övriga kostnader för åtagandet. Riskavgiften finansieras med hälften vardera från anslagen 36:2 *Väghållning och statsbidrag* respektive 36:4 *Banverket: 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 5.15 redovisade den tidigare regeringen i 1998 års ekonomiska vårproposition (prop.

1997/98:150) sin avsikt att beträffande anslagen 36:2 *Väghållning och statsbidrag* samt 36:4 *Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter* inom utgiftsområde 22 redovisa i vilken utsträckning som anslagsutrymme intecknas fram t.o.m. 2014 av redan fattade beslut. För Vägverkets verksamhet görs det i tabell 5.15.

Tabell 5.15 Anslagsbehov för räntor och återbetalning av lån för vägar 2005–2014

Miljoner kronor

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Lån i RGK										
Räntor	527	260	755	870	897	937	929	924	901	867
Amorteringar	1 940	898	768	776	819	840	1 018	1 064	1 112	1 263
Summa räntor och amorteringar	2 467	1 158	1 523	1 646	1 716	1 777	1 947	1 988	2 013	2 130
Riskavgift Öresundsbron	70	85	85	85	85	85	85	85	85	85
Total anslagsbelastning	2 537	1 243	1 608	1 731	1 801	1 862	2 032	2 073	2 098	2 215

Förutom ovanstående lån får Vägverket tidigarelägga byggandet av allmänna vägar där förskottering (lån) sker från kommuner eller enskilda. För dessa förskotteringar utgår ingen ränta.

Budget för avgiftsbelagd verksamhet

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

- Försäljning av informationsuttag ur vägtrafikregistret.
- Administration av felparkeringsavgifter.
- Försäljning av personliga skyltar.
- Försäljning av informationsuttag ur den nationella vägdatabasen.

- Försäljning av bygg- och anläggningsarbeten (Vägverket Produktion).
- Försäljning av konsulttjänster (Vägverket Konsult).
- Försäljning av vägfärjetjänster (Vägverket Färjerederiet).
- Tillhandahållande av fordon vid förarprov.
- Försäljning av utbildning (Vägsektorns utbildningscentrum VUC).
- Försäljning av trafikdata.
- Reservbromateriel.
- Fordonsstöd till försäkringskassan.
- Certifikat till digitala färdskrivare.

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

Tabell 5.16 Intäkter som Vägverket disponerar

Tusental kronor (löpande priser)

	2007	2008
Vägverket Produktion, Konsult, Färjerederi och VUC		
Intäkter	2 483 100	2 818 600
Kostnader efter finansnetto	2 427 900	2 742 900
Resultat efter finansnetto	55 200	75 700
Kostnadstäckning, %	102	103
Övriga avgifter		
Intäkter	221 000	226 000
Kostnader	209 000	213 000
Resultat	12 000	13 000
Kostnadstäckning, %	106	106
Offentligrättsliga avgifter		
Intäkter	779 000	794 000
Kostnader	768 000	781 000
Resultat	11 000	13 000
Kostnadstäckning, %	101	102

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

Tabell 5.18 Investeringsplan

Miljoner kronor

	Utfall 2005	Prognos 2006	Budget 2007	Beräknat 2008	Beräknat 2009
Investering i nationell plan	3 314	4 539	5 813	5 073	4 439
Investering i regional plan	2 044	2 160	2 021	1 894	1 858
Bärlighet, tjälsäkling och rekonstruktion	1 207	1 259	1 249	1 294	1 334
Stockholms- och Göteborgsprojekten	826	472	190	60	0
Investeringar i anläggningstillgångar	500	850	490	390	390
Summa investeringar	7 891	9 280	9 763	8 711	8 021
Anslag (inklusive anslagskredit)	5 545	5 857	6 480	6 696	6 386
Lån	1 710	2 627	2 616	1 982	1 891
Externa bidrag och förskottering	636	796	667	33	-256
Summa finansiering	7 891	9 280	9 763	8 711	8 021

Bemyndigande om ekonomiska förpliktelser

Den verksamhet som Vägverket bedriver innebär ofta att Vägverket ingår långsiktiga avtal

De offentligrättsliga avgifter som Vägverket inte disponerar är ansökningsavgifter för främst transportdispenser samt kontrollavgift enligt lagen om motorfordons avgasrening och motorbränslen. De redovisas i tabell 5.17.

Tabell 5.17 Intäkter som Vägverket inte disponerar

Tusental kronor (löpande priser)

	2007	2008
Offentligrättsliga avgifter		
Intäkter	36 000	36 000
Kostnader	36 000	36 000
Resultat	0	0
Kostnadstäckning, %	100	100

Investeringsplan

Vägverkets investeringsvolym bestäms av använt anslag, de lån Vägverket tar upp och de tillskott som erhålls via externa bidrag. Investeringarna omfattar i princip de investeringar som fastställts av den tidigare regeringen i nationell 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.

med externa parter om ekonomiska förpliktelser för flera år framåt i tiden. Det gäller såväl avtal om investeringar som avtal gällande drift och underhåll av vägnätet. Vägverket sluter fleråriga FoU-avtal och har i uppdrag att lämna

bidrag till olika ändamål. Med hänsyn till det anförda bör regeringen ges bemyndigande att ingå sådana ekonomiska förpliktelser. Detta bemyndigande bör avse all upphandlad verksamhet och bidrag där fleråriga avtal sluts, som inte faller under 13 § lagen (1996:1059) om statsbudgeten, oavsett om avtalen avser Vägverkets interna resultatenheter eller externa leverantörer. Regeringen föreslår att bemyndigandet avser det totalbelopp som regeringen får ha bundit upp i avtal vid budgetårets utgång. Bemyndigandet för 2007 föreslås till 59 000 miljoner kronor i enlighet med tabell 5.19.

Beräkningarna av bemyndigandets storlek omfattar från och med 2007 framtida ränte-

kostnader på upptagna lån. Detta är en skillnad från tidigare år, då räntekostnaderna inte har ingått i det bemyndigande som regeringen beslutat om. I tabell 5.19 redovisas bemyndigandet. För att möjliggöra en jämförelse med tidigare år görs i tabell 5.20 en beräkning av bemyndigandet exklusive räntekostnaderna. Vid beräkningen av bemyndiganderamen inklusive räntekostnader har en kalkylränta på 4,5 procent använts i de fall lånen inte är bundna.

Till skillnad från tidigare år baseras beräkningarna av bemyndiganderamen för lånefinansierade projekt på de åtaganden som är nya för året och inte som tidigare på hela låneramen.

Tabell 5.19 Särskilt bemyndigande om ekonomiska åtaganden, inklusive räntekostnader

Tusental kronor

	Prognos 2006	Förslag 2007	Beräknat 2008	Beräknat 2009-
Ingående åtaganden	35 762 000	55 829 402		
Nya åtaganden	20 353 000	12 326 755		
Infriade åtaganden	-9 442 000	-10 155 914	-10 799 303	-47 200 941
Utestående åtaganden	46 673 000	58 000 244		
Erhållet/föreslaget bemyndigande	54 000 000	59 000 000		

Tabell 5.20 Särskilt bemyndigande om ekonomiska åtaganden, exklusive räntekostnader

Tusental kronor

	Utfall 2005	Prognos 2006	Förslag 2007	Beräknat 2008	Beräknat 2009-
Ingående åtaganden	35 493 316	35 762 000	46 260 229		
Nya åtaganden	12 346 822	18 959 281	11 124 578		
Infriade åtaganden	-12 077 965	-8 461 052	-9 384 913	-9 910 303	-38 089 591
Utestående åtaganden	35 762 173	46 260 229	47 999 894		
Erhållet/föreslaget bemyndigande	50 160 000	54 000 000	49 000 000		

6 Järnvägar

6.1 Omfattning

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

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

Banverket är central förvaltningsmyndighet med ett samlat ansvar, sektorsansvar, för hela järnvägstransportsystemet i Sverige. Sektorsansvaret omfattar även tunnelbane- och spårvägssystemen. Verket 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, att den lokala, regionala interregionala, och internationella järnvägstrafiken samordnas samt att hänsyn tas till de behov personer med funktionshinder har inom järnvägstransportsystemet. Banverket ansvarar för banhållningen, vilket innefattar att

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

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

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

- Avveckling av verksamhet (personal, miljöärenden m.m.).
- Förvaltning av leasing- och leaseholdåtaganden².
- Förvaltning av järnvägsfordon som används i statligt upphandlad trafik.

Till verksamhetsområdet är kopplat flera bolag, bl.a. de av staten helägda aktiebolagen Svensk-Danska Broförbindelsen AB, A-Banan

²En form av finansieringslösning för fordon där hyreskontrakt utgör en central del.

Projekt AB, Tunnelpersonalen i Malmö AB samt det delägda bolaget Botniabanan AB (dotterbolag till Statens Väg- och Baninvest AB). Banverket förvaltar själv eller tillsammans med andra intressenter aktier i de tre förstnämnda bolagen. Aktierna i Svensk-Danska Broförbindelsen AB förvaltas av Banverket och Vägverket med 50 procent vardera. Bolagets uppgift är att förvalta de svenska intressena i det hälftenägda Öresundsbro Konsortiet som svarar för kust- till kustförbindelsen samt att förvalta väg- och järnvägsanslutningarna på den svenska sidan av Öresundsförbindelsen. Finansieringen av kust- till kustförbindelsen sker med lån som garanteras av både den svenska och danska staten. För byggande av Citytunneln i Malmö svarar Banverket, som också äger samtliga aktier i Tunnelpersonalen i Malmö AB.

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

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

6.2 Utgiftsutveckling

Tabell 6.1 Utgiftsutveckling inom verksamhetsområdet

Miljoner kronor

	Utfall 2005	Budget 2006 ¹	Prognos 2006	Förslag 2007	Beräknat 2008	Beräknat 2009
36:3 Banverket: Administration	740,7	784,9	752,4	677,6	688,5	703,2
36:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter	10 652,1	10 952,7	11 517,6	13 315,8	13 635,1	13 886,8
36:5 Från EG-budgeten finansierade stöd till Trans-europeiska nätverk ²	211,9	123,5	153,2	123,5	123,5	123,5
36:16 Järnvägsstyrelsen	39,0	49,3	49,7	49,8	50,6	51,6
2003 22 36:5 Ersättning till Statens järnvägar för kostnader i samband med utdelning från AB Swed-carrier m.m.	1,7	-	1,0	-	-	-
Totalt för verksamhetsområdet Järnvägar	11 645,4	11 910,4	12 473,9	14 166,7	14 497,7	14 765,1

¹ Inklusive tilläggsbudget i samband med 2006 års ekonomiska vårproposition (bet. 2005/06:FiU21) och förslag på tilläggsbudget i samband med budgetpropositionen för 2007.

² Avser den del som finansierar järnvägar.

Vid utgången av 2005 var anslagsförbrukningen för hela verksamhetsområdet 11 645 miljoner kronor. Anslagen uppgick till 11 891 miljoner kronor. Det innebär att anslagen underskreds med 237 miljoner kronor.

Riksdagen har beslutat om budget för 2006. Anslagen uppgick enligt denna till 12 001

miljoner kronor. Riksdagen har därefter på tilläggsbudget i samband med 2006 års ekonomiska vårproposition (prop. 2005/06:100) beslutat att anslaget 36:4 *Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter* skall minskas med 91 miljoner kronor.

Utgiftsprognosen för verksamhetsområdet för 2006 är ca 12 474 miljoner kronor vilket är ca 564 miljoner kronor högre än anvisade anslag.

Regeringens förslag till anslag 2007 är 14 167 miljoner kronor. Anslagsökningen jämfört med 2006 förklaras främst av en ökning av anslaget 36:4 *Banhållning och sektoruppgifter* som beslutades i samband med 2004 års ekonomiska vårproposition.

6.3 Insatser

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

6.3.1 Insatser inom verksamhetsområdet

Banhållning

Kostnaderna för banhållningen uppgick till 13,2 miljarder kronor 2005. Det är en ökning med 10 procent jämfört med föregående år.

Kostnaderna för drift och underhåll uppgick till ca 4,2 miljarder kronor, vilket är en ökning med 171 miljoner kronor jämfört med 2004. Under 2005 genomfördes bl.a. spårbyten på Norra stambanan, renovering av gamla Årstabron och flera kontaktledningsbyten. Kostnaden för utbyte av felaktiga sliprar uppgick till ca 240 miljoner kronor.

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

Under 2005, som är det andra året i planperioden 2004–2015, uppgick Banverkets investeringar till 7,4 miljarder kronor att jämföra med 4,7 respektive 6,2 miljarder kronor för åren 2003 och 2004 (exkl. Botniabanan). Investeringarna finansieras med anslag och med lån. Under året utbetalades 212 miljoner kronor av EU i TEN-bidrag. Banverket disponerar även banavgifter vilka uppgick till 472 miljoner kronor. Intäkter från banavgifterna används för banhållning och trafikinformation. Av tabell 6.2 framgår att 15 procent av banhållningsplanen är genomförd efter två år av planperioden. Till detta kommer investeringar i Botniabanan om ca 9,5 miljarder kronor och tidigareläggningar under 2002 och 2003.

El- och teleinvesteringarna uppgick till 477 miljoner kronor, dessa finansieras med lån.

Statsbidrag om 707 miljoner kronor för investeringar eller hyra av spårfordon har fördelats till länstrafikföretagen bl.a. SL AB, Skånetrafiken, Västrafik, Värmlandstrafik och X-trafik. Under året har också ca 88 miljoner kronor utbetalats i bidrag till regionala kollektivtrafikanläggningar.

Tabell 6.2 Uppföljning av investeringar enligt Banhållningsplanen

Miljoner kronor

	Kostnader enligt plan	Utfall 2005	Utfall 2004-2005	Utfall 2004-2005 (%)
Västra stambanan	1 186	15	36	3
Södra stambanan	4 719	12	199	4
Västkustbanan	8 660	676	1 562	18
Kust till kustbanan	2 158	27	88	4
Ostkustbanan	2 909	155	529	18
Dalabanan	257	6	19	7
Stambanan genom Övre Norrland	2 001	285	666	33
Norra stambanan	407	139	276	68
Godsstråket genom Bergslagen	4 365	256	768	18
Bergslagsbanan	963	26	88	9
Norge/Vänerbanan	6 229	533	1 073	17
Värmlandsbanan	376	0	14	4
Skånebanan	157	17	26	17
Jönköpingsbanan	437	16	67	15
Älvsborgsbanan	499	15	36	7
Mälarbanan	1 932	72	112	6
Svealandsbanan	1 475	24	44	3
Sala-Oxelösund	47	3	23	49
Nynäsbanan	533	6	14	3
Mittbanan	148	9	70	47
Malmbanan	227	76	104	46
Stockholm	10 159	937	1 667	16
Göteborg	1 894	18	143	8
Malmö	8 208	1 600	1 774	22
Godsstråket genom Skåne	1 066	3	10	1
Haparandabanan	2 670	53	70	3
Ådalsbanan	4 353	286	634	15
Blekinge kustbana	710	183	270	38
Övriga stråk	5 659	118	382	7
Statsbidrag till regionala spårfordon	4 500	707	742	16
Övrigt	12 407	1 112	2 025	16
Tidigareläggningar	2 580	-	-	100
Totalt	91 733	7 385	13 531	15
Botniabanan ²	13 200	-	8 025	61

¹ Tidigareläggningar utförda 2002 och 2003.² Totalt utfall t.o.m. 2005.*Uppföljning av tidigare investeringar*

Under 2005 har 12 objekt öppnats för trafik (se tabell 6.3). Den totala beräknade kostnaden i plan för dessa objekt var 4 430 miljoner kronor. Vid byggstart var total beräknad kostnad 5 222 miljoner kronor. Det verkliga utfallet blev 5 702 miljoner kronor. Det är nära en 30-procentig fördyring i förhållande till plan. Samtliga kostnader är beräknade i samma prisnivå. Någon uppföljning av effekterna har inte gjorts för dessa objekt. Metodutveckling pågår inom Banverket.

Uppföljning har även gjorts för 11 objekt som öppnades för trafik 2000. Här har även effekterna av åtgärden följts upp. För fem av objekten har de planerade effekterna uppfyllts helt. För fem av objekten har de planerade effekterna uppfyllts delvis och för ett objekt har uppföljning av effekten inte varit möjlig.

Tabell 6.3 Uppföljning av objekt som öppnats för trafik under 2005

Miljoner kronor

Stråk	Objekt	Beräknad kostnad i plan	Beräknad kostnad vid byggstart	Uppföljd kostnad
Väst kustbanan	Kävlinge – Lund, dubbelspår	786	1 011	1 196
Väst kustbanan	Lekarekulle – Frillesås, dubbelspår	431	750	688
Ostkustbanan	Älvkarleby – Bomansberget, dubbelspår	599	563	551
Norra stambanan	Edänge, ny bro och linjeomläggning	184	182	235
Godsstråket genom Bergslagen	Hallsberg, ombyggnad rangerbangård	286	369	316
Godsstråket genom Bergslagen	Hallsberg, fortsatt ombyggnad	447	466	516
Norge/Vänerbanan	Öxnerd, bangårdsombyggnad	120	180	175
Skånebanan	Attarp och Önnestad, mötesstationer	53	50	54
Jönköpingsbanan	Mullsjö, bangårdsanpassning	23	24	31
Jönköpingsbanan	Stax 25 ton	64	64	39
Stockholm	Stockholm S – Årstaberget, nya spår	1 399	1 459	1 793
Göteborg	Hamnbanan, elektrifiering	38	104	108
Totalt		4 430	5 222	5 702

Uppföljning av pågående investeringar

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

Citytunneln i Malmö

Projektet omfattar 17 kilometer järnväg varav sex kilometer under jord. Vidare ingår en utbyggnad av Malmö C samt två nya stationer, en vid Triangeln och en i Hyllie. Kostnaden för Citytunneln är beräknad till 9,45 miljarder kronor (2001 års penningvärde). Projektet är finansierat av staten, Malmö kommun och Skåne läns landsting samt erhåller bidrag från EU:s budget för transeuropeiska transportnätverk. Hittills har 4,6 miljarder kronor lagts ned. Det första spadtaget i projektet togs i mars 2005. Citytunneln beräknas stå klart 2011.

Tunnel genom Hallandsås

Projektet omfattar två parallella järnvägstunnlar om 8,6 kilometer vardera. Hittills har 1,9 kilometer sprängts ut i söder och 1,2 kilometer i norr samt 40 meter på mitten. Kostnaden är beräknad till 7,5 miljarder kronor (i 2003 års penningvärde). Tunnlarna och järnvägen planeras att vara färdigställda 2012. De tillstånd och villkor som miljödomstolen meddelat har innehållits.

I Åstorp har en fabrik byggts för tillverkning av de betongelement som tunneln kläs in med. Hallandsåskommittén (N2002:13) har under året fortsatt sin granskning av projektet och avgivit ett antal granskningsrapporter samt lämnat en årsrapport till regeringen.

Citybanan i Stockholm

Citybanan ingår i objektet Mälartunneln och omfattar en sex kilometer lång järnvägstunnel mellan Stockholms södra och Tomtebodan. Vidare ingår två nya underjordiska pendeltågsstationer vid Odenplan och vid T-Centralen. Kostnaden för Citybanan beräknades ursprungligen till 7,5 miljarder kronor (2004 års penningvärde). Hittills har ca 1 miljard kronor lagts ned i projektet. Den av den tidigare regeringen utsedda koordinatören, som har i uppdrag är att bevaka att projektets tidsplan följs, har under året fortsatt sitt arbete och lämnat en årsrapport till den tidigare regeringen. Projektet beräknas vara färdigställt tidigast 2013.

Under våren 2006 ingick Banverket, Stockholms läns landsting och Stockholms kommun genomförandeavtal. Banverket har redovisat att den totala kostnaden har ökat och nu beräknas till 13,7 miljarder kronor (prisnivå juni 2005), varav kommunen och landstinget står för knappt 4 miljarder kronor.

Regeringen har för avsikt att utse en förhandlingsman med uppdrag att finna en samlad trafiklösning för Stockholmsregionen. Parallellt

med detta kommer regeringen att förutsättningslöst låta pröva om en ökad spårkapacitet genom centrala Stockholm kan bli mer samhällsekonomiskt effektiv genom en ytspårslösning. Tillsammans med redan genomförda åtgärder skulle det kunna vara en mindre komplicerad åtgärd som kan ske snabbare och till lägre kostnader än Citybanan. För att behålla sin handlingsfrihet anser regeringen att Banverket tills vidare bör driva vidare arbetet med prövning i miljödomstolen, systemhandlingar och järnvägsplanerna. Banverket får dock inte ingå åtaganden för Citybanan som överstiger 40 miljoner kronor eller sträcker sig längre än två månader utan att först inhämta regeringens godkännande. Regeringen avser i regleringsbrev närmare reglera byggprojektets fortsatta hantering.

Botniabanan

Botniabanan är en 19 mil lång ny enkelspårig järnväg mellan Nyland och Umeå som också omfattar flera nya resecentrum. Botniabanan byggs av Botniabanan AB som ägs av staten (91 procent) samt kommunerna och två landsting längs banan (9 procent). Byggnationer pågår på större delen av sträckan. Sedan avtalet om Botniabanan ingicks 1997 har förutsättningarna för projektet delvis förändrats, bl.a. har miljöbalken införts i lagstiftningen. Styrelsen för Botniabanan AB fastställde därför en ny tidsplan och kostnadsram för projektet. Den av den tidigare regeringen utsedda förhandlingsmannen slutförde sitt uppdrag under 2005 då ett nytt avtal undertecknades av parterna. Den tidigare regeringen godkände avtalet i april 2006.

Under 2005 meddelade miljödomstolen två domar som ger klartecken att bygga en bro över Umeälven och igenom Natura 2000-områdena Umeälvens delta och slätter. Den tidigare regeringen beslutade i maj 2005 att Banverket får inrätta en stiftelse för hanteringen av de kompensationsåtgärder som krävs för intrången i Natura 2000-områdena. Miljödomstolens dom överklagades till Miljööverdomstolen som meddelade dom i juni 2006. Domen innebär att de åtgärder som syftar till att kompensera intrånget i Natura 2000-området vid Umeälvens delta inte är tillräckliga. Domstolen ifrågasätter dock inte den korridor som den tidigare regeringen tidigare gett tillåtelse till.

Banverket fastställde under 2005 de fyra återstående järnvägsplanerna för projektet. Samtliga

har överklagats till regeringen. Den förra regeringen har fattat beslut i tre av ärendena. De totala kostnaderna beräknas till 13,2 miljarder kronor (i 2003 års penningvärde). Hittills har ca 9,5 miljarder kronor lagts ned i projektet. Botniabanan beräknas vara färdigställd 2010.

Inlandsbanan

Huvudmannaskapet för Inlandsbanan regleras i ett avtal mellan stat och Inlandsbanan AB. Sedan det ursprungliga avtalet slöts 1993 har förutsättningarna delvis förändrats. Riksdagen har beslutat om nya villkor för Inlandsbanan rörande bidrag till drift, underhåll och investeringar (prop. 1997/98:1, 1997/98:TU1, rskr. 1997/98:104). Vidare har en ny järnvägslagstiftning införts (prop. 2003/04:123, bet. 2003/04:TU14, rskr. 2003/04:124). Mot bakgrund av de nya förutsättningarna har företrädare för den tidigare regeringen och Inlandsbanan AB, med bistånd av Banverket, genomfört en revidering av avtalet. Det nya avtalet undertecknades den 8 juni 2005.

Sektorsuppgifter

Banverket har tillsammans med övriga sektorn tagit fram ett nytt sektorsprogram för järnvägen. I avsnittet 6.4.2 Resultat redogörs för övriga insatser som gjorts inom ramen för sektorsuppgiften.

6.3.2 Insatser utanför verksamhetsområdet

Inom EU har arbetet med det tredje järnvägspaketet fortsatt. Rådet har enats om innehållet i en gemensam ståndpunkt om tre av de föreslagna rättsakterna i paketet. Det gäller förslagen om marknadstillträde, passagerares rättigheter och behörighetsbevis för lokförare. Under hösten planerar ordförandeskapet att ha kontakter med Europaparlamentet för en uppgörelse i andra läsningar. Förslaget om kvalitetskrav vid godstransporter har mött stort motstånd från medlemsstaterna och rådet har tills vidare lagt ner det arbetet. Även kommissionens förslag till förordning om kollektivtrafik på järnväg och väg har behandlats under våren och en politisk överenskommelse uppnåddes vid transportministrarnas junimöte.

6.4 Resultatredovisning

6.4.1 Mål

I avsnitt 4.4 redogörs för det övergripande transportpolitiska målet och delmålen. I regleringsbrevet till Banverket, Järnvägsstyrelsen och Statens järnvägar bryts dessa ned i specifika verksamhetsmål för verksamhetsområdet Järnväg och resultatindikatorer anges. Resultaten redovisas bl.a. i årsredovisningarna och i Banverkets sektorsrapport. Ovanstående mål är beslutade av den tidigare regeringen. Resultatredovisningen i det följande görs i förhållande till dessa mål.

6.4.2 Resultat

Banverkets, Järnvägsstyrelsens och Statens järnvägars verksamheter bidrar till att uppfylla de transportpolitiska målen.

Av tabell 6.4 nedan framgår regeringens bedömning av måluppfyllelsen för Banverkets verksamhet.

Tabell 6.4 Uppfyllelse av målen i Banverkets regleringsbrev för 2005

TILLGÄNGLIGT TRANSPORTSYSTEM	Måluppfyllelse
Tillgängligheten för medborgarna och näringslivet skall successivt förbättras mellan regioner och omvärlden.	Uppfyllt
Banverket skall verka för att förutsättningarna för nyttjandet av statens spåranläggningar förbättras.	Uppfyllt
Andelen funktionshindrade och andra grupper med särskilda behov som kan utnyttja järnvägstransportsystemet skall öka. Senast 2010 bör kollektivtrafiken kunna användas av de flesta funktionshindrade.	Delvis uppfyllt
Andelen barn som på egen hand kan nyttja järnvägstransportsystemet skall fortlöpande öka.	Uppfyllt
HÖG TRANSPORTKVALITET	
Kvaliteten i järnvägstransportsystemet skall förbättras.	Ej uppfyllt
Punktligheten skall öka på järnvägsnätet.	Ej uppfyllt
Antalet störningstillfällen för godstrafik på de mest drabbade järnvägssträckorna skall minst halveras till 2007 jämfört med 1998.	Ej uppfyllt
Till 2007 skall högsta tillåtna axellast ökas från 22,5 ton till 25 ton på järnvägssträckor med omfattande inrikes systemtransporter.	Uppfyllt
Effektiviteten avseende underhållet av det statliga järnvägsnätet skall öka. Banans tillstånd skall motiveras av aktuell trafik.	Uppfyllt
SÄKER TRAFIK	

Antalet dödade och skadade inom järnvägstransportsystemet skall minska. Särskilt bör åtgärder som syftar till barns säkerhet prioriteras.	Uppfyllt
GOD MILJÖ	
Energianvändningen per utfört transportarbete på statens spåranläggningar skall minska.	Uppfyllt
Negativ miljöpåverkan av banhållning skall minska jämfört med påverkan 2003.	Uppfyllt
År 2004 skall det inte finnas några bostadslägenheter som utsätts för buller, orsakat av järnvägstrafik, överstigande 55 dBA (mätt som ett maxvärde i sovrum nattetid) vid fler än fem tillfällen per natt.	Delvis uppfyllt
Banverket skall minska användningen av naturresurser och föroreningen av naturen från miljöfarliga ämnen i infrastrukturen skall minska.	Uppfyllt
Nya järnvägsanläggningar skall lokaliseras så att de fungerar i samklang med sin omgivning och utformas med hänsyn till omgivande natur- och kulturvärden.	Uppfyllt
EN POSITIV REGIONAL UTVECKLING	
Mål återfinns under rubrikerna Tillgängligt transportsystem och Hög transportkvalitet ovan.	-
ETT JÄMSTÄLLT TRANSPORTSYSTEM	
Ett jämställt järnvägstransportsystem, som är utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov. Kvinnor och män skall ha samma möjligheter att påverka järnvägstransportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning och deras värderingar skall tillmätas samma vikt.	Delvis uppfyllt
Målet är en jämn fördelning av makt och inflytande mellan kvinnor och män inom järnvägstransportområdet.	Delvis uppfyllt

Ett tillgängligt transportsystem och en positiv regional utveckling

Nedan redovisas utvecklingen mot två delmål; Målet är ett tillgängligt transportsystem, där järnvägstransportsystemet utformas så att medborgarnas och näringslivets grundläggande transportbehov kan tillgodoses. Målet är en positiv regional utveckling, där järnvägstransportsystemet främjar en positiv regional utveckling genom att dels utjämna skillnader i möjligheterna för olika delar av landet att utvecklas, dels motverka nackdelar av stora transportavstånd.

De verksamhetsmål som satts 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 att gjorda in-

satser bidragit till att transportarbetet på järnväg ökat något vilket är positivt. Det innebär samtidigt att kapacitetsbegränsningar uppstått på vissa sträckor. Insatser har gjorts för att förbättra tillgängligheten till järnvägen, men ytterligare åtgärder krävs. Sammanfattningsvis bedömer regeringen att vidtagna åtgärder har verkat i positiv riktning för att nå målen.

Persontransportarbetet totalt ökade med 0,2 miljarder personkilometer till 9,0 miljarder personkilometer. Det långväga transportarbetet (mer än 10 mil) var oförändrat 5,3 miljarder personkilometer. Ökad konkurrens med flyget, stormen Gudrun, mer rabatter på tågresor och ett högre bensinpris var faktorer som påverkade mängden järnvägstransporter. Järnvägens andel av de totala persontransporterna ökade.

Godstransportarbetet ökade åter och uppgick till 21,6 miljarder tonkilometer (+4 procent), vilket är den högsta nivån någonsin. Malmtrafiken och inrikes transporter (rundvirke) står för en stor del av ökningen. Även importtrafiken bidrog till ökningen. En förbättrad konjunktur är en förklaring, transportbehovet efter stormen Gudrun är en annan.

Kapacitetsutnyttjandet har ökat något bl.a. till följd av timmertransporter efter stormen. Kapacitetshöjande åtgärder som gjorts är dubbelspår (19 km), mötesstationer (3 st) och fjärrblockering (128 km). Största tillåtna axellast 25 ton finns nu på 32 procent av nätet jämfört med 22 procent 2004. Kapacitetsbegränsningar³ råder i storstadsområdena samt på Västra stambanan, Södra stambanan, Ostkustbanan, Göteborg – Trollhättan, Örebro – Mjölby och på delar av Väst kustbanan och Bergslagsbanan.

Tillgängligheten vid järnvägsstationer har uppmärksamats. På flera stationer har ombyggnader skett som innebär förbättrad plattformsmiljö och förbättrade informationssystem. Åtgärder har gjorts på ett tiotal stationer, bl.a. i Luleå, Boden och Alingsås. Öxnered, Årstaberget och Värmlandsbro blev klara under året. Ett förslag till standard för trafikinformation har förankrats hos transportköpare, trafikutövare, handikapporganisationer m.fl. Även de minsta stationerna kan med ny teknik få realtidsinformation. Det senaste utropet ska

också kunna aktiveras genom att trycka på en knapp.

Kunskapen om *barns resande* är begränsad men kartläggningar visar att barn i hög grad reser med spårbunden trafik och i kollektivtrafiken. Under 2005 har en barnkonsekvensanalys genomförts för Citybanan. Banverket deltar i Barnombudsmannens myndighetsnätverk. Satsningen på skolinformatörer har fortsatt.

Under 2005 har Banverket slutfört arbetet med utformningen av råd och riktlinjer som är en vägledning för utformning av den fysiska miljön för *personer med funktionshinder*. Detta är ett led i Banverkets arbete med att öka användbarheten av stationsmiljön. I den senaste undersökningen av tillgängligheten till transporter på järnväg uppger 62 procent av personer med funktionshinder att de kan resa obehindrat med tåg. Ytterligare 24 procent uppger att de kan resa med vissa besvär. Störst andel med förmåga att resa finns hos astmatiker, döva och hörsel-skadade. Även rörelsehindrade har i hög utsträckning förmåga att resa, medan möjligheterna att resa är mindre bland personer med synskador och personer med mer än ett funktionshinder. De problem som personer med funktionshinder fortfarande upplever vid resor med tåg är möjligheten att ta del av information på stationen, att vistas inom stationen och på tåget utan att utsättas för astmaframkallande faktorer, beställa ledsagning och att ta sig till tåget, inhämta information vid planering av resan samt ta del av information på tåget.

I Stockholmsområdet arbetar Banverket med att införa ledstråk på pendeltågstationernas perronger. Av 46 stationer färdigställdes 42 under 2005. Ledstråken innebär en stor förbättring av tillgängligheten. Funktionshindrade personers synpunkter har tagits tillvara genom Banverkets tillgänglighetsråd. Banverket har också deltagit i SJ AB:s handikappråd och Rikstrafikens rådgivande delegation för handikappfrågor.

Järnvägsstyrelsen har deltagit i det europeiska arbetet genom att utarbeta tekniska specifikationer för driftskompatibilitet, s.k. TSD. Under 2005 lämnades ett förslag till en TSD där syftet är att skapa likartade och förbättrade förutsättningar i hela EU för personer med begränsad rörelseförmåga att använda järnvägstransport-systemet.

³ Kapacitetsbegränsning förekommer där efterfrågan på tågslagen inte kan tillgodoses p.g.a. ett för högt utnyttjande av banan.

Trots dessa förbättringar visar Banverkets årliga mätningar att personer med funktionshinder inte upplever någon förbättring. En sammantagen bedömning är att målet i denna del delvis har uppfyllts.

En hög transportkvalitet

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

Punktligheten har sjunkit med en halv procentenhet. Antalet tågförseiningstimmar har ökat med 9 procent. Antalet inställda tåg har ökat och järnvägarnas standard har försämrats. Regeringen bedömer att målet inte har uppnåtts.

Punktligheten minskade till 90,4 (91) procent för hela tågtrafiken. Persontrafikens punktlighet minskade till 92,3 (93) procent, men ökade för godstågen till 78,6 (78) procent. Snabbtågens punktighet minskade till 77 (81) procent.

Antalet *tågförseiningstimmar* orsakade av infrastrukturfel och trafikledning ökade något. Förseiningar orsakade av banarbeten minskade något. Förseiningar p.g.a. fordon och operatörer (terminaltid) ökade. Vädet är en förklaring. Stormen Gudrun står exempelvis för två procentenheter av ökningen. Enstaka händelser såsom urspårade vagnar och fel i kontaktledningar, spår och ställverk är andra orsaker. Flera signalställverk har försetts med åskskydd och ett nytt koncept för bekämpning av spårhalka har införts med gott resultat.

I samråd med järnvägsföretagen har rutinerna för punktlighetsarbetet (PULS) förbättrats. Samråd om kvalitetsfrågor för gränsöverskridande trafik har hållits med de nordiska länderna.

Veckan efter *stormen Gudrun* ställdes 4 300 tåg in (normalt 100). Den internationella godstågtrafiken stod still i två dygn. En tillfällig riksledningsfunktion upprättades för att leda prioritering av röjningsinsatser och trafik. Södra stambanan var allvarligt skadad, varför röjning av Västkustbanan prioriterades för att möjliggöra omledning av i första hand internationella godståg. Persontrafiken på Västkustbanan och pendeltåg runt Göteborg ställdes därför delvis in. Leveranser till tillverkningsindustrin och viktiga servicenäringar fick högsta prioritet. Manuell bevakning av plankorsningar möjliggjorde att leve-

ranser från Volvo i Olofström kunde upptas redan efter några dygn. Totalt 600 medarbetare sattes in i röjningsarbetet. Stora materialleveranser krävdes. Totalt kostade återställandet av det statliga järnvägsnätet 210 miljoner kronor.

Utbyggnaden för *ökad tillåten axellast 25 ton* har skett i så stor omfattning att målet bedöms nås 2007. Nettolasten per vagn ökar med 15 procent om axellasten höjs från 22,5 ton till 25 ton. Främst sker uppgraderingen genom bro- och banförstärkningar. Åtgärder har gjorts på bl.a. sträckan Luleå – Borlänge. Knappt 94 (64) procent av de utpekade sträckorna har nu 25 tons axellast.

Den totala trafikvolymen har minskat. Kostnaderna för underhållet har ökat med 2 kr/spårmeter. Tillståndet (mätt i ett antal tillståndsparemetrar⁴) på järnvägsnätet har dock försämrats. Tågförseiningstimmar har ökat medan hastighetsnedsättningarna har minskat. Spårålägeskvaliteten har försämrats. Banverkets strategi är att prioritera de mest trafikerade banorna (21 stråk) och lägga mest resurser på dessa. Ca 63 procent av underhållskostnaderna läggs på 68 procent av spårålängden som har 86 procent av trafiken. Försämringen för de prioriterade stråken är inte lika påtaglig som för övriga stråk. Exempelvis har tågförseiningstimmar beroende på infrastrukturfel för prioriterade stråk ökat med 2,6 procent jämfört med 5 procent för hela nätet.

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 högsta prioritet i järnvägssektorn resulterar i en god trafiksäkerhet. Samtidigt finns det utrymme för fortsatta förbättringar.

I hela spårtrafiken (järnväg, spårväg och tunnelbana) dödadades eller skadades allvarligt ca 104 personer jämfört med 140 personer 2004.

⁴ Tillståndsparemetrar är bl.a. tågförseiningstimmar, spårålägeskvalitet (K-tal) och tillfälliga hastighetsnedsättningar. Jämförelse görs med trafikvolymen (tågkilometer) och ekonomiska resurser.

Antalet dödade i *järnvägstransportsystemet* (inkl. självmord) var 68 (81) personer och antalet allvarligt skadade var 20 (23). Antalet självmord var 36 (46). Antalet barn som dödades var 7 (3) och 3 (1) skadades allvarligt.

En jämförelse över tiden, av andelen dödade och allvarligt skadade i promille per 1 000 tågkilometer, visar preliminärt ett sjunkande värde 2005. Resultatet av Järnvägsstyrelsens tillsyn visar att varje insats har resulterat i färre påpekanden, förbud och förelägganden jämfört med 2004 (se tabell 6.5). Resultaten visar att utvecklingen på järnvägsområdet är i linje med målet om en säker trafik.

Tabell 6.5 Säkerhetsstatistik

	2005	2004 (6 mån)
Olyckor	268	114
Dödade	77	45
Allvarligt skadade	27	11
Tillbud	68	38
Tillsynsinsatser	195	84
Rapporter till olycksjouren	418	190
Begärda olyckutredningar	90	58
Olycksutredningar om följs	5	2
Egna utredningar	1	0
Avslutade olyckärenden	215	132

Plankorsningsolyckorna minskade till 30 (42), men har mätta som ett femårigt rullande medelvärde varit oförändrade. Övriga olyckor har minskat mätt som ett femårigt rullande medelvärde. Inga olyckor har inträffat där farligt gods har läckt ut. Under året har 5 planskilda korsningar byggts och 79 plankorsningar har slopats. Ett nytt IT-system för registrering av olyckor och tillbud relaterade till trafik och elsäkerhet infördes.

Kameraövervakning har gett bra resultat för att upptäcka och förhindra obehörigt spårbehandling i södra regionen. Information i skolor och trafikskolor fortsatte.

En nödlägesplan har upprättats för Sävenäs godsbangård och arbete pågår med planer för Gävle och Borlänge.

En god miljö

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

natur- och kulturmiljö skyddas mot skador. En god hushållning med mark, vatten, energi och andra naturresurser skall främjas. Järnvägstransportsystemets utformning skall bidra till att de nationella miljökvalitetsmålen nås.

Järnvägssystemets huvudsakliga miljöpåverkan utgörs av energianvändning, buller från trafiken och påverkan på landskapet samt uttag och användning av material för banhållningen. Regeringen bedömer att vidtagna åtgärder bidragit till att uppnå målet om en god miljö.

Energianvändningen minskade. Banverket upphandlar endast el från förnyelsebara energikällor för tågtrafik och infrastruktur. Vid upphandling av entreprenader ställer Banverket krav på att bränslet för diesel- eller bensindrivna fordon skall vara av miljöklass 1 eller bättre. En (1) bostadslägenhet var utsatt för höga *vibrationsnivåer*. Antalet *bullerutsatta* bostadslägenheter ökade beroende på förändrad trafikering till 423 (179). Antalet åtgärdade bostadslägenheter var 308 (6 176). Bullermålet har i det närmaste uppnåtts.

De material som används i störst mängd vid drift och byggande är makadamsten (ballast) och betong (fundament och sliprar). Även stål, trä och koppar går åt i stora mängder. Användningen varierar med investeringsvolymen. Den strategi för hantering av miljögifter som togs fram 2004 har börjat omsättas i praktiken.

Förorenade områden har inventerats. Avsättningen för sanering av anläggningar ökade och uppgick till 229 miljoner kronor. Saneringsarbeten har gjorts i Nässjö och Krylbo.

Under året togs 4 kilometer ny järnväg i drift som går genom områden av *riksintresse* samt en bro över Ljusnan som går genom *Natura 2000*. Gestaltungsprogram har genomförts för hälften av om- och nybyggnadsprojekten.

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.

Under året har Banverket kartlagt jämställdheten genom att bl.a. undersöka mäns och

kvinnors representation i styrelser m.m. Vidare har Banverket studerat hur män och kvinnor utnyttjar transportsystemet.

Marknadsövervakning

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

Järnvägsstyrelsen har redovisat att det finns 107 (133) järnvägsföretag och 566 (701) infrastrukturförvaltare. Av dessa företag är 73 både järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare. Den stora mängden företag beror på att innehavare av t.ex. industrispår även anses vara företag i denna statistik.

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

Statens järnvägars avveckling av verksamhet

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

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

Verksamhet som Statens järnvägar skall bedriva enligt beslut av riksdag och regering skall inte avvecklas.

Under året avvecklades ytterligare personal som formellt finns kvar i affärsverket efter bolagiseringen. Vid ingången av 2001 uppgick personalen till 1 211 personer och vid slutet av 2005 till 56 (72) personer. Det finns reserverade medel för att täcka framtida betalningar med nu kända förutsättningar.

Ett miljöärende har föranlett en utbetalning från anslag. Ansvar för de miljöskador som uppstått under Statens järnvägars verksamhets-

utövning före 2000 kommer att ta statliga resurser i anspråk för en lång tid framöver.

I övrigt fortsätter avvecklingen av denna verksamhet.

Förvaltning av leasing- och leaseholdåtaganden

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

Verksamheten består i att förvalta de leasing- och leaseholdåtaganden avseende rullande materiel och färjor, som fanns i Statens järnvägar vid bolagiseringen i början av 2001 och som inte kunde överföras till SJ AB eller Green Cargo AB. Åtagandena per den 1 januari 2006 avser 43 snabbtåg, 425 personvagnar, 23 (28) motorvagnar, 351 ellok, 89 diesellok och något mer än 6 000 godsvagnar samt två färjor. Leasingavtalen förfaller till slutbetalning under perioden 2007–2021 och de löpande kostnaderna för dessa åtaganden täcks genom avtal med SJ AB och Green Cargo AB samt externt rederi.

Leasingadministrationen av järnvägsfordonen gav upphov till ett underskott på 7,5 miljoner kronor. Den främsta förklaringen är att Statens järnvägar inte har fått ersättning för dessa kostnader från SJ AB och Green Cargo AB. Detta kommer att åtgärdas under 2006 i enlighet med det beslut som riksdagen fattade med anledning av budgetpropositionen för 2006.

Trots underskottet avseende leasingadministrationen av järnvägsfordonen visade verksamhetsgrenen ett totalt överskott om 44,8 miljoner kronor. Överskottet är helt och hållet hänförligt till uthyrningen av färjor och till största delen en följd av upplösning av en reserv med anledning av förväret av en färja. Rensat från denna engångspost var resultatet för färjeverksamheten, som bygger på kommersiella avtal, omkring 6 miljoner kronor.

Förvaltning av järnvägsfordon som används i statligt upphandlad trafik

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

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

Som en del i åtgärds paketet i samband med kapitaltillskottet till SJ AB övertog Statens järnvägar i januari 2004 en fordonsflotta om 121 fordon. Denna flotta används i den av Rikstrafiken upphandlade trafiken och myndigheten garanterar hyran t.o.m. 2010. Under 2005 har fem fordon sålts och därmed återstår 116 fordon, varav 16 lok, 9 motorvagnssätt och 91 personvagnar.

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

Renoveringsplanen innebär en renovering till modern standard där bl.a. eluttag skall finnas för varje plats i sov- och liggvagn. Planen har tagits fram i samråd med operatören Connex och Rikstrafiken och det har beslutats att som första åtgärd upprusta 20 liggvagnar och fem sov- vagnar. Därefter kommer ytterligare 20 sov- vagnar att upprustas och till sist sittvagnar. Detta innebär att förbättringen först kommer att märkas i nattågstrafiken och först i ett senare skede i dagtrafiken Kiruna – Luleå.

Avkastningen, på i fordonen bundet kapital, har under året varit 12,7 procent. Resultatet efter finansnettot var 18,7 miljoner kronor. Genomsnittligt för åren 2004–2005 har avkastningen uppgått till 10,8 procent. Under 2005 var den genomsnittliga räntan på femåriga statsobligationer 2,8 procent, vilket innebär ett krav på 3,8 procent. Upprustningsprogrammet som påbörjats innebär att avkastningen kommer att

minska över tiden för att närma sig avkastningskravet.

Statens järnvägars ekonomiska resultat

Statens järnvägars ekonomiska resultat var bättre 2005 jämfört med 2004. Affärsverket hade ett positivt rörelseresultat på 110,7 (28,3) miljoner kronor och ett positivt resultat efter finansiella poster på 95,8 (10,6) miljoner kronor.

Resultatet från 2005 uppdelat på verksamhetsgrenar ger följande bild.

Tabell 6.6 Statens järnvägars resultat efter finansnetto

Miljoner kronor

	År 2005	År 2004
VG Avveckling av verksamhet ⁴	32	17
VG Förvaltning av leasing- och leasehold- taganden	45	-16
VG Förvaltning av järnvägsfordon	19	10
Resultat efter finansnetto	96	11

⁴Det positiva resultatet hos verksamhetsgrenen Avveckling av verksamhet beror på ett positivt finansnetto i verksamheten.

Regeringen bedömer att uppgiften att avveckla gamla åtaganden sker ordnat och detsamma gäller förvaltningen av leasing- och leasehold-åtaganden. Fordonsplaner har upprättats för de fordon som Statens järnvägar övertog den 15 januari 2004 och en ordnad förvaltning inklusive underhållsplan finns för dessa fordon. Sammantaget anser regeringen att Statens järnvägar har uppfyllt målen för verksamheten under 2005.

Banverkets inre effektivitet

Banverket skall bedriva en egenregiverksamhet med en lönsamhet som är jämförbar med branschen i övrigt. Enheterna har haft en positiv resultatutveckling, med ett resultat på 224 miljoner kronor.

Banverket skall verka för en långsiktig och god personalförsörjning med för verksamheten ändamålsenlig kompetens. I Banverket är 1 218 kvinnor och 5 285 män, dvs. totalt 6 503 personer, anställda. Medelåldern var 42 år för kvinnor och 47 år för män. Antalet nyanställda var 204 personer vilket är en ökning jämfört med 2004. Andelen avgångar var 3,6 procent. Andelen kvinnor har ökat till 19 procent. Andelen kvinnor på chefspositioner är oförändrat 15 procent. Banverkets ledningsgrupp består av 15 per-

soner, varav 3 är kvinnor. Aktiviteter för att främja den etniska mångfalden sker främst i rekryteringsprocessen. Sjukfrånvaron var 3,8 procent vilket är en minskning.

6.4.3 Analys och slutsatser

Takten i järnvägsinvesteringarna är hög. Fördyringar i förhållande till plan ha uppstått i flera projekt, bl.a. till följd av att marknadspriserna för byggarbeten och material ökat. Svårigheter att korrekt uppskatta kostnaden för ett projekt kan få effekter för infrastrukturplaneringen och styrningen på både lång och kort sikt. Inom Banverket har därför ett omstruktureringsarbete startat med målet att bl.a. förbättra styrningen av investeringsprojekten. Även inom Näringsdepartementet pågår ett arbete som syftar till att förbättra styrningen av stora infrastrukturprojekt. Målet är bl.a. att nå en större säkerhet i kostnadskalkylerna.

Trots investeringarna har kapacitetsbrist uppstått framför allt i storstäderna. Detta bidrar till att störningarna i trafiken har ökat. Den ökade konkurrensen innebär att flera tågoperatörer är verksamma på järnvägsmarknaden. Det finns ett stort behov av att förbättra tillförlitligheten i järnvägstrafiken och det bör bl.a. ske genom fokusering på underhåll av spår och fordon samt samordning mellan aktörerna i sektorn.

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

6.5 Revisionens iakttagelser

Revisionsberättelser

Riksrevisionen har lämnat revisionsberättelser utan invändning för Banverket, Järnvägsstyrelsen och Statens järnvägar.

Marklösen – finns förutsättningar för rätt ersättning? (RiR 2005:15)

Riksrevisionens rapport om marklösenverksamheten rör flera myndigheter, bl.a. Banverket, och redovisas samlat i avsnitt 4.6.

Åtgärder för skydd mot mutor vid Banverket (RiR 2005:30)

Riksrevisionen har under sin granskning av Banverket inte kunnat konstatera förekomsten av några oegentligheter. På en övergripande nivå är Riksrevisionens ståndpunkt att Banverkets ledning inte tillräckligt insett behovet av styrning, uppföljning och kontroll på området mutor och otillbörlig påverkan. Enligt Banverket stämmer inte denna uppfattning. Riksrevisionen har t.ex. underskattat värdet av Banverkets arbete med gemensamma värderingar och värderingsstyrning. Även om Banverket anser kritiken inte fullt befogad och till del överdriven, så har kritiken föranlett ytterligare åtgärder för att minska risken för förekomst av mutor och otillbörligt beteende. Nedan redovisas Riksrevisionens bedömning av de granskade områdena samt de åtgärder som Banverket har vidtagit eller planerar att vidta.

Kontrollmiljö – mindre tillfredsställande

- Förtydligande i styrande dokument att fokuseringen på mindre allvarliga företeelser är ett uttryck för en hög etisk ambitionsnivå och att allvarligare företeelser därmed är strikt förbjudna.
- Övergripande dokument för internkontroll upprättas. Dokumentet skall vid behov anpassas och konkretiseras lokalt. Krav på kommunikation inom enheterna som ett led i implementeringen skall ställas.
- Inom ramen för investeringsprojekt skall rutiner upprättas för att säkerställa inhyrd personals kunskap om Banverkets regelverk och etiska förhållningssätt.

Riskbedömningar – inte tillfredsställande

- Samlad övergripande riskanalys för Banverket upprättas.
- Enhetsvisa och projektspecifika riskanalyser implementeras i ledningssystemet och ingår som ett led i planering och uppföljning av verksamheten. Ett övergripande metodstöd för detta ska upprättas.

Övergripande kontrollfunktioner – mindre tillfredsställande

- Rutiner för verifiering av internkontrollkravens efterlevnad ska upprättas och implementeras.

Kontrollåtgärder – inte tillfredsställande

- Användandet av konsulter i nyckelpositioner i projekt ska styras upp inom ramen för arbetet med att etablera en starkare central styrning av investeringsprojekt.

Information och kommunikation – inte tillfredsställande

- Det skall tydliggöras att informationsinsatser även skall omfatta inhyrd personal.
- Underlag för kommunikation om etik och moral på arbetsplatsträffar i samband med introduktion av inhyrd personal ska tas fram.
- Tydlig information om regler avseende mutor och jäv skall ges till samtliga leverantörer. I informationen skall också framgå vilket beteende Banverket förväntar sig av leverantörerna.

Uppföljning – inte tillfredsställande

- Särskild uppföljning av denna handlingsplan
- Etik och moral inklusive muta och otillbörlig påverkan följs upp i verksamhetsplaneringen och i utvecklingssamtal på individnivå.

Regeringens åtgärder

Regeringen arbetar i samråd med Banverket för att åstadkomma ett utökat skydd mot mutor och annan otillbörlig påverkan. Inom ramen för regeringens styrning av myndigheter har regeringen för avsikt att följa upp även de åtgärder Banverket vidtagit och planerar med utgångspunkt i Riksrevisionens granskning och i verkets egna bedömningar.

6.6 Politikens inriktning

Järnvägen möjliggör säkra och energisnåla transporter på medellånga till långa avstånd. En väl fungerande tågtrafik ger möjlighet till en bekväm och effektiv arbetspendling och därmed för regionförstoring. Järnvägstransportsystemet har genomgått en omvandling det senaste 10-15 åren.

Godstrafiken på järnväg har avreglerats och därmed har fler tågoperatörer kommit in på marknaden. På persontrafiksidan har marknadsöppningen skett stegvis och i takt med utvecklingen inom EU. Även inom persontrafiken sker en utveckling mot fler operatörer i den upphandlade trafiken. Regeringen ser positivt på detta och anser att det långsiktiga målet bör vara en avreglerad persontrafikmarknad inom järnvägsområdet. Fler aktörer i systemet ökar dock risken för störningar i tågtrafiken och ställer större krav på samordning av bl.a. tidtabeller. För att öka järnvägens konkurrenskraft är det nödvändigt att höja kvaliteten på transporterna och tillgängligheten till systemet. Samordning av system för biljettbokning och information är ett sätt att förenkla för resenärerna. Attraktiva, tillgängliga och effektiva bytespunkter är viktiga i det samlade persontransportssystemet. På samma sätt är utvecklingen av logistiknoder och terminaler viktiga för främjandet av intermodala transporter, där järnvägen ofta utgör en del i transportkedjan.

Fördyringar i förhållande till plan har uppstått i flera järnvägsprojekt. Brister i kostnadsbedömningarna för ett projekt kan få effekter för infrastrukturplaneringen på både lång och kort sikt. Bland annat för att öka kraven på god planering och förbättra kontrollen avser regeringen att pröva möjligheten att utnyttja alternativ finansiering av infrastrukturprojekt i form av offentliga-privat samverkan (PPP)

Samhällsekonomiska analyser skall spela en viktig roll vid prioriteringen av infrastrukturinvesteringar. Jämfört med de planer den tidigare regering fastställt innebär det att en större del av investeringarna skall ske inom vägsektorn.

6.7 Budgetförslag

6.7.1 36:3 Banverket: Administration

Tabell 6.7 Anslagsutveckling

Tusental kronor				
2005	Utfall	740 745	Anslags-sparande	77 352
2006	Anslag	784 873 ¹	Utgifts-prognos	752 387
2007	Förslag	677 618		
2008	Beräknat	688 517 ²		
2009	Beräknat	703 150 ³		

¹ Inklusive tilläggsbudget i samband med 2006 års ekonomiska vårproposition (bet. 2005/2006:FiU21) och förslag på tilläggsbudget i samband med budgetpropositionen för 2007.

² Motsvarar 677 618 tkr i 2007 års prisnivå.

³ Motsvarar 677 618 tkr i 2007 års prisnivå.

Från anslaget 36:3 *Banverket: Administration* finansieras kostnader för ledning, ekonomi-administration, personaladministration, planering och uppföljning av verksamheten, övrigt verksamhetsstöd, intern utveckling till den del dessa aktiviteter inte är direkt hänförliga till kärnverksamhetens produkter och tjänster. Vidare finansieras transportpolitiska utredningar från anslaget.

Regeringens överväganden

Banverket har genomfört en analys som syftar till att förtydliga vilken verksamhet som skall finansieras med administrationsanslaget. Detta har resulterat i ett förslag som innebär att de administrationskostnader som är direkt hänförliga till de produkter och tjänster som finansieras från banhållningsanslaget också bör finansieras från motsvarande anslag. Regeringen bedömer att knappt 61 miljoner kronor bör föras från anslaget 36:3 *Banverket: Administration* till 36:4 *Banhållning och sektorsuppgifter*. Regeringen bedömer att en besparing på Banverkets administration är möjlig och föreslår därför att anslaget minskas med 50 miljoner kronor.

Tabell 6.8 Härledning av anslagsnivån 2007–2009, för 36:3 Banverket: Administration

Tusental kronor			
	2007	2008	2009
Anvisat 2006 ¹	784 873	784 873	784 873
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning ²	3 685	16 368	33 397
Beslut	-50 000	-50 804	-51 884
Överföring till/från andra anslag	-60 940	-61 920	-63 236
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	677 618	688 517	703 150

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2005 (bet. 2005/06:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2006 års statsbudget. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning.

Mot bakgrund av ovanstående föreslår regeringen att 677 618 000 kronor anvisas under anslaget 36:3 *Banverket: Administration* för 2007. För 2008 och 2009 beräknas anslaget till 688 517 000 kronor respektive 703 150 000 kronor.

6.7.2 36:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter

Tabell 6.9 Anslagsutveckling

Tusental kronor				
2005	Utfall	10 652 102	Anslags-sparande	274 360
2006	Anslag	10 952 740 ¹	Utgifts-prognos	11 517 617
2007	Förslag	13 315 807		
2008	Beräknat	13 635 128 ²		
2009	Beräknat	13 886 796 ³		

¹ Inklusive tilläggsbudget i samband med 2006 års ekonomiska vårproposition (bet. 2005/2006:FiU21) och förslag på tilläggsbudget i samband med budgetpropositionen för 2007.

² Motsvarar 13 415 807 tkr i 2007 års prisnivå.

³ Motsvarar 13 415 807 tkr i 2007 års prisnivå.

Anslaget finansierar

- myndighetsutövning främst fastställelse av tågplan och järnvägsplan,
- bidrag till Inlandsbanan enligt avtalet mellan staten och Inlandsbanan AB,
- Banverkets kostnader för trafikavgifter enligt avtalet om Öresundsförbindelsen,
- bidrag till anläggningar i anslutning till det kapillära bannätet i enlighet med tidigare riksdagsbeslut,
- sektorsuppgifter vilket bl.a. omfattar forskning, utveckling och demonstrationsprojekt,

- investeringar i statliga järnvägar,
- drift och underhåll av statliga järnvägar samt trafikledning,
- räntor och återbetalning av lån för järnvägsändamål upptagna i Riksgäldskontoret,
- kostnader för ett eventuellt infriande av betalningsutfästelser avseende villkorade aktieägartillskott till SVEDAB,
- kostnader för ett eventuellt infriande av kapitaltäckningsgarantin till A-Banan Projekt AB,
- riskavgift för hantering av statliga lånegarantier till Öresundsbro Konsortiet som disponeras av Riksgäldskontoret.

Regeringens överväganden

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

Det totala anslaget till banhållning och sektorsuppgifter under 2006 var ca 10 953 miljoner kronor, dess fördelning på poster framgår av tabell 6.10. Där framgår också en preliminär beräkning av anslagposter och delposter för 2007–2009. Det ankommer dock på regeringen att besluta om medlens slutliga fördelning på poster. Härledning av anslagsnivån framgår av tabell 6.11.

Förslag och beräkningar 2007–2009

För 2007 gör regeringen följande preliminära beräkning av anslaget fördelning på anslagposter och delposter.

Anslagsposten Myndighetsutövning beräknas till 8 miljoner kronor vilket är oförändrat jämfört med föregående år.

Anslagsposten Bidrag till Inlandsbanan och ersättning till Öresundsbro Konsortiet beräknas till totalt 367 miljoner kronor, varav bidraget till Inlandsbanan 115 miljoner kronor och kostnaden för trafikavgifter för Öresundsförbindelsen 250 miljoner kronor.

Anslagsposten Sektorsuppgifter beräknas till 185 miljoner kronor vilket är oförändrat jämfört med föregående år.

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

Delposten Investeringar i nationell plan beräknas till 7 248 miljoner kronor. Banverket får också finansiera bidrag till kollektivtrafik-anläggningar från posten.

Delposten Drift, underhåll och trafikledning beräknas till 3 858 miljoner kronor.

Delposten Räntor och återbetalning av lån beräknas till 1 565 miljoner kronor.

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

Tabell 6.10 Härledning av anslagsnivån 2007–2009, för 36:4 Banverket: Bahållning och sektorsuppgifter

Tusental kronor			
	2007	2008	2009
Anvisat 2006¹	11 043 740	11 043 740	11 043 740
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning ²	22 087	202 991	410 575
Beslut	2 189 980	2 327 417	2 370 375
Överföring till/från andra anslag	60 000	60 981	62 106
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	13 315 807	13 635 129	13 886 796

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2005 (bet. 2005/06:FIU10).

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2006 års statsbudget. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning.

Tabell 6.11 Fördelning av anslaget på anslagsposter

Miljoner kronor

	Utfall 2005	Anslag 2006	Prognos 2006	Förslag 2007	Beräknad 2008	Beräknad 2009
Myndighetsutövning	5	8	8	8	8	8
Bidrag till Inlandsbanan och Öresundsbro Konsortiet	363	367	362	367	267	367
Sektorsuppgifter	171	185	185	185	186	186
Investeringar i nationell plan	5 221	5 142	5 640	7 248	7 222	7 222
Drift, underhåll och trafikledning	3 644	3 794	3 856	3 858	4 067	4 034
Räntor och återbetalning av lån	1 177	1 465	1 382	1 565	1 800	1 985
Riskavgift för Öresundsbro Konsortiet ¹	70	85	85	85	85	85
Summa	10 651	11 046	11 518	13 316	13 635	13 887

¹ Disponeras av RGK

Mot bakgrund av ovanstående föreslår regeringen att 13 316 miljoner kronor anvisas under 2007 för anslaget 36:4 *Banbållning och sektoruppgifter*. För 2008 och 2009 beräknas anslaget till 13 635 miljoner kronor respektive 13 886 887 miljoner kronor.

Lån

Riksdagen har begärt en redovisning av i vilken utsträckning som statsbudgeten är in-tecknad för att betala framtida räntor och återbetalning av lån m.m. När det gäller omsättningstillgångar och anläggningstillgångar skall dessa enligt lagen (1996:1059) om statsbudgeten finansieras med lån eller krediter i Riksgäldskontoret, dessa redovisas samlat i finansplanen. Inom Banverket finns särskilda lån upptagna för att finansiera Banverkets investeringar i vissa järnvägsprojekt 2002–2004 (den s.k. närtidssatsningen enligt prop. 2001/02:20), eldrifts- och teleanläggningar, telenätsutrustning samt för statens andel av vissa investeringar i Stockholmsområdet i enlighet med avtal från 1983 mellan Statens järnvägar, Stockholms läns landsting och staten.

Därutöver ingår de prioriterade järnvägsprojekt som riksdagen beslutade om i tilläggsbudget i samband med 2004 års ekonomiska vårproposition (prop. 2003/04:100 avsnitt 7.1.18, bet. 2003/04:FiU21, rskr. 2003/04:274). Låneramen 2007 för dessa ändamål föreslås sammanlagt uppgå till 17 300 miljoner kronor. Av den totala låneramen avser ca 4 400 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. närtidssatsningen amorteras med start 2005 och skall vara slutamorterade 2015. Banverkets totala upplåning hos Riksgäldskontoret vid utgången av 2005 var 12 270 miljoner kronor. För byggandet av Botniabanan föreslår regeringen en låneram om 12 500 miljoner kronor för budgetåret 2007 till Botniabanan AB. Av tabell 6.12 nedan framgår Banverkets beräknade nettoupplåning samt nettoupplåningen för järnvägsprojekt som hanteras utanför Banverket för perioden 2006–2014.

Tabell 6.12 Beräknad nettoupplåning för Banverket och vissa järnvägsprojekt 2006–2014

Miljoner kronor

	Skuld 2005-12-31	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Skuld 2014-12-31
Eldriftsanläggningar	5 639	1 025	664	412	25	57	73	128	77	88	8 189
Vissa investeringar i											
Stockholmsområdet	2 092	-131	-131	-131	-131	-131	-131	-131	-131	-131	913
Närtidssatsningen	3 790	-379	-379	-379	-379	-379	-379	-379	-379	-379	379
Prioriterade järnvägs- projekt	1 116	1 400	1 600	1 765	1 893	988	1 144	1 429	844	-316	11 864
Teleanläggningar	1 033	21	9	8	34	6	-19	-16	34	-19	1 091s
Finansiering via stat- skapital ¹	-1 400	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-1 400
Summa nettoupplåning för övriga krediter hos RGK	12 270	1 936	1 763	1 675	1 442	541	689	1 031	444	-757	21 035
Villkorslån											
Arlandabanan	1 000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1 000
Matarledning	190	-11	-11	-11	-11	-11	-11	-11	-11	-11	91
Totalt	13 460	1 925	1 752	1 664	1 431	530	678	1 020	433	-768	22 126
Botniabanan	8 025	2 150	2 325	2 300	2 000	1 500	1 000	-655	-655	-655	8 025

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

I tabell 6.13 nedan redovisas Banverkets ackumulerade skuld samt skulden för järnvägsprojekt som hanteras utanför Banverket för perioden

2005–2014. Skulden är en konsekvens av nettoupplåningen ovan.

Tabell 6.13 Beräknad låneskuld för Banverket och vissa järnvägsprojekt 2005–2014

Miljoner kronor

Objekt	Skuld 2005	Skuld 2006	Skuld 2007	Skuld 2008	Skuld 2009	Skuld 2010	Skuld 2011	Skuld 2012	Skuld 2013	Skuld 2014
Eldriftsanläggningar	5 639	6 624	7 328	7 941	7 766	7 832	7 896	8 024	8 101	8 189
Vissa investeringar i										
Stockholmsområdet	2 092	1 961	1 830	1 699	1 568	1 437	1 306	1 175	1 044	913
Närtidssatsningen	3 790	3 411	3 032	2 653	2 274	1 895	1 516	1 137	758	379
Prioriterade järnvägs- projekt	1 116	2 516	4 116	5 881	7 774	8 762	9 907	11 336	12 180	11 864
Teleanläggningar	1 033	1 054	1 063	1 071	1 105	1 111	1 092	1 076	1 109	1 091
Finansiering via stats- kapital ¹	-1 400	-1 400	-1 400	-1 400	-1 400	-1 400	-1 400	-1 400	-1 400	-1 400
Summa Banverkets lån hos Riksgäldskontoret	12 270	14 206	15 969	17 644	19 086	19 628	20 317	21 348	21 792	21 035
Villkorslån Arlanda- banan	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000
Matarledning	190	179	168	157	146	135	124	113	102	91
Totalt	13 460	15 385	17 137	18 801	20 232	20 763	21 441	22 461	22 894	22 126
Botniabanan	8 025	10 175	12 500	14 800	16 800	18 300	19 300	18 645	17 990	17 335

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

De lån som Banverket har tagit upp i Riksgäldskontoret skall återbetalas genom att Banverkets anslag belastas med kostnader för räntor och återbetalning av lån. I tabell 6.14 redovisas det årliga anslagsbehovet 2005–2014 för räntor och

återbetalning av dessa lån. Enligt avtalet om byggande av Botniabanan (prop. 1997/98:62, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266) skall Banverket betala hyra för anläggningen när den färdigställts och öppnats för trafik. Anslags-

behovet för denna hyra, som bl.a. inkluderar skrivningar, framgår av nedanstående tabell (tabell 6.14).

Tabell 6.14 Anslagsbehov för räntor och återbetalning av lån för järnvägar m.m. 2005–2014

Miljoner kronor

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Lån i RGK										
Räntor	763	431	615	727	838	875	902	941	974	967
Amorteringar	521	752	835	859	871	923	925	1 148	1 153	1 535
Summa räntor och amorteringar										
Riksgäldslån	1 284	1 183	1 450	1 586	1 709	1 798	1 827	2 089	2 127	2 502
Villkorsslån Arlanda-banan	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Hyra för Botniabanan	0	0	0	0	0	1 038	1 502	1 470	1 438	1 406
Hyra matarledning	30	44	50	60	70	70	70	70	70	70
Total räntor och amorteringar	1 354	1 267	1 540	1 686	1 819	2 946	3 440	3 670	3 676	4 018S
Riskavgift ÖSK	70	70	85	85	85	85	85	85	85	85
Total anslagsbelastning	1 424	1 352	1 625	1 771	1 904	3 031	3 525	3 755	3 761	4 103

Budget för avgiftsbelagd verksamhet

Banverket får enligt järnvägslagen (2004:519) ta ut avgifter av operatörerna för trafik på statens spåranslagningar. För 2007 beräknas intäkterna av banavgifterna uppgå till 479 miljoner kronor. Banverket bedriver dessutom extern uppdragsverksamhet som genererar intäkter.

Banavgifterna och resultatet från uppdragsverksamheten används för att finansiera banhållning och trafikantinformation. Resultatet för uppdragsverksamheten 2005 var 76 miljoner kronor och för 2006 beräknas det till 50 miljoner kronor. För 2007 beräknas resultatenheterna generera intäkter om 2 089 miljoner kronor och ha kostnader om drygt 2 034 miljoner kronor, dvs. ett positivt resultat på ca 55 miljoner kronor. Av tabell 6.15 framgår vilka avgifts- och uppdragsintäkter samt anslagsintäkter från annat utgiftsområde som Banverket beräknar för åren 2006–2008.

Tabell 6.15 Uppdrags- och avgiftsintäkter m.m.

Miljoner kronor (löpande priser)

	Utfall 2005	Prognos 2006	Budget 2007	Beräknat 2008
Uppdragsverksamhet				
Intäkter	2 313	2 018	2 089	2 269
Kostnader	2 237	1 968	2 034	2 205
Resultat	76	50	55	64
Offentligrättsliga avgifter				
Banavgifter	479	479	479	479

Investeringsplan

Banverkets investeringar finansieras med anslag och i vissa fall med lån i Riksgäldskontoret. Därutöver gör Banverket investeringar i el- och teleanläggningar som finansieras med lån. Banverket beräknar att under 2007 genomföra nedanstående investeringar för ca 10 miljarder kronor (tabell 6.16).

Tabell 6.16 Banverkets investeringsplan*Miljoner kronor*

	Utfall 2005	Prognos 2006	Budget 2007	Beräknat 2008	Beräknat 2009
Investeringar i järnvägar enligt nationell plan	5 221	5 429	7 248	7 106	6 977
Tidigarelagda järnvägsinvesteringar	791	1 400	1 600	1 765	1 893
El- och teleinvesteringar	1 039	1 395	1 100	870	521
Summa investeringar	7 051	8 224	9 948	9 741	9 391
Finansiering					
Anslag	5 221	5 429	7 248	7 106	6 977
Lån	1 830	2 795	2 700	2 635	2 414
Summa finansiering	7 051	8 224	9 948	9 741	9 391

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Banverket ingår i sin verksamhet långsiktiga avtal innebärande ekonomiska förpliktelser för flera år framåt i tiden. Detta gäller både avtal om investeringar och avtal rörande drift och underhåll. Banverket lämnar också bidrag för olika ändamål. För att kunna planera sin verksamhet måste bidragstagaren normalt veta i förväg att bidraget kommer att betalas ut. Regeringen bör därför ges ett bemyndigande att ingå ekonomiska förpliktelser. Bemyndigandet bör avse all upphandlad verksamhet och alla bidrag där fleråriga avtal sluts och som inte faller under 13 § lagen (1996:1059) om statsbudgeten, detta oavsett om avtalen avser Banverkets interna resultatenheter eller externa leverantörer. För dessa ändamål föreslår regeringen en bemyndiganderam om 70 000 miljoner kronor. Beräkningarna omfattar framtida räntekostnader på upptagna lån.

Botniabanan AB har fått rätt att ta upp lån i Riksgäldskontoret för att finansiera utbyggnaden av Botniabanan. När banan är färdigställd 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.

Beräkningarna av bemyndigandets storlek omfattar fr.o.m. 2007 framtida räntekostnader på upptagna lån. Detta är en skillnad från tidigare år, då räntekostnaderna inte har ingått i det bemyndigande som regeringen beslutat om. I tabell 6.17 redovisas bemyndigandet. För att möjliggöra en jämförelse med tidigare år görs i tabell

6.18 en beräkning av bemyndigandet exklusive räntekostnaderna. Vid beräkningen av bemyndiganderamen inklusive räntekostnader har en kalkylränta på 4,5 procent använts i de fall lånen inte är bundna.

Tabell 6.17 Särskilt bemyndigande om ekonomiska åtaganden, inklusive räntekostnader

Tusental kronor

	Prognos 2006	Förslag 2007	Beräknat 2008	Beräknat 2009–
Ingående åtaganden	24 703 000	28 000 000	-	-
Nya åtaganden	15 559 000	52 425 000	-	-
Infriade åtaganden	-12 262 000	-12 322 000	-11 475 000	-56 628 000
Utestående åtaganden	28 000 000	68 103 000	-	-
Erhållet/föreslaget bemyndigande	28 000 000	70 000 000	-	-
Botniabanan		25 000 000	-	-

Tabell 6.18 Särskilt bemyndigande om ekonomiska åtaganden, exklusive räntekostnader

Tusental kronor

	Utfall 2005	Prognos 2006	Förslag 2007	Beräknat 2008	Beräknat 2009–
Ingående åtaganden	16 242 000	18 788 000	28 000 000	-	-
Nya åtaganden	12 344 000	21 045 000	20 794 703	-	-
Infriade åtaganden	-9 798 000	-11 833 000	-13 332 365	-10 597 173	-24 865 164
Utestående åtaganden	18 788 000	28 000 000	35 462 337	-	-
Erhållet/föreslaget bemyndigande	25 000 000	28 000 000	36 000 000	-	-
Botniabanan			25 000 000	-	-

6.7.3 Bolagsförvaltningen

Regeringen avser att med utgångspunkt i statens ägarpolitik och riktlinjer för förvaltning av statligt ägda företag förändra förvaltningen av de två bolagen SVEDAB och A-Banan Projekt AB så att förvaltningsansvaret överförs till Regeringskansliet (Näringsdepartementet). Syftet är att förbättra styrningen av bolagen.

Förvaltningen av A-Banan Projekt AB

A-Banan Projekt AB är ett helstatligt bolag vars aktier till lika delar förvaltas av Banverket och Luftfartsverket. Bolaget har till uppgift att bevaka statens rättigheter och skyldigheter enligt de s.k. Arlandabaneavtalen som reglerar byggande och drift av järnvägen från

Stockholms central till Arlanda flygplats. A-Banan Projekt AB skall vidare övervaka driften av Arlandabanan och den del av anläggningen som byggts för intercitytrafik samt följa återbetalningen av det statliga villkorslånet.

Arlandabanan är det första infrastrukturprojektet i landet som samfinansieras av staten och det privata näringslivet. Staten har svarat för utbyggnaden av den befintliga järnvägen mellan Stockholms Central och Rosersberg (det s.k. fyrspåret). Förberedelserna för upphandlingen av Arlandabanans nya sträckning inleddes våren 1993. Upphandlingen avsåg delen Rosersberg–Arlanda flygplats (Södra böjen), anslutningen från Arlanda till Odensala (Norra böjen), stationslösningar på flygplatsen och Stockholms centralstation, anskaffning av tåg samt finansiering av projektet.

Som ett led i förberedelsearbetet för upphandlingen bildade Banverket och Luftfartsverket efter riksdagens godkännande bolaget A-Banan Projekt AB (prop. 1993/94:39, bet. 1993/94:TU6, rskr. 1993/94:74). I prop. 1993/94:39 uttalade regeringen att Arlandabaneprojektets karaktär och den funktion projektbolaget skall fylla motiverar att förvaltningen av statens aktier i projektbolaget sköts av Banverket och Luftfartsverket till lika delar.

Efter uppbyggnad och driftsättning av Arlandabanen har argumenten för att delegera förvaltningen av bolaget till Luftfartsverket och Banverket minskat i betydelse.

Regeringen avser därför att överföra förvaltningen av A-Banan Projekt AB:s aktier till Regeringskansliet (Näringsdepartementet).

Förvaltningen av SVEDAB överförs till Regeringskansliet

För att bygga och driva den fasta förbindelsen mellan Malmö och Köpenhamn, som finansieras via trafikantavgifter, bildade Sverige och Danmark 1991 var sitt aktiebolag – Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB (SVEDAB) och A/S Øresund. De två bolagen bildade därefter det samägda Øresundsbro Konsortiet (konsortiet). Det är konsortiet som byggt och finansierat den 16 km långa kust till kustförbindelsen – i dagligt tal kallad Øresundsbron. Broförbindelsen omfattar både väg- och järnvägstrafik mellan de två länderna. Konsortiet äger Øresundsbron och ansvarar även för finansiering, drift och underhåll, kundservice samt marknadsföring av anläggningen. Samtidigt ansvarar SVEDAB och A/S Øresund gemensamt för alla de skyldigheter som kan uppstå i konsortiets verksamhet. Arbetsformer och ansvar mellan moderbolagen och konsortiet regleras genom ett särskilt avtal.

Riksdagen beslutade den 12 juni 1991 (prop. 1990/91: 158, bet. 1990/91:TU31, rskr. 1990/91:379) med anledning av avtalet mellan Sverige och Danmark om en fast förbindelse över Øresund att bemyndiga regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer att ikläda staten garantier för finansiering av planering, projektering, byggande och drift av Øresundsförbindelsen. SVEDAB:s aktier för-

valtas av Vägverket och Banverket. SVEDAB skall – direkt eller via konsortiet – äga och förvalta Øresundsbron och de svenska landanslutningarna till bron. Landanslutningarna består av en mil motorväg som ansluter Øresundsbron med den nya Yttre Ringvägen runt Malmö samt en mil järnväg som ansluter bron med Kontinentalbanan i Malmö. Det är Vägverket som sköter löpande drift och underhåll av väganslutningen. Dispositionsrätten för järnvägen har överförts till Banverket. Kostnaderna för drift och underhåll av landanslutningarna svarar SVEDAB för.

Efter uppbyggnad och driftsättning av Øresundsförbindelsen har argumenten för att delegera förvaltningen av bolaget till de båda myndigheterna Vägverket och Banverket minskat i betydelse. Regeringen avser därför att överföra förvaltningen av SVEDAB:s aktier till Regeringskansliet (Näringsdepartementet).

Statens Väg- och Baninvest AB avvecklas

Statens Väg- och Baninvests dotterbolag Stockholmsleder och Göteborgsleder saknar verksamhet sedan länen överförts till Riksgäldskontoret. Det tredje dotterbolaget, Botniabanen AB, motiverar inte någon koncernstruktur. Moderbolaget kommer därför att likvideras och förvaltningen av Botniabanen AB överförs till ägaren.

Vid bolagsstämman den 24 april 2006 fattade Statens Väg- och Baninvest beslut om att likvidera de båda dotterbolagen Stockholmsleder och Göteborgsleder. Svenska Standardbolag, ett företag som erbjuder bolagstjänster, har övertagit bolagen, och i och med köpeskilling och kontrakt är bolagen bortförda från moderbolagets bokföring.

Vid en extra bolagsstämma kommer beslut fattas om utdelning av Botniabanens aktier och om utdelning av moderbolagets reservfond och tillgängliga medel till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) efter avräkning av omkostnader för likvidation. Därefter inleds likvidation av moderbolaget Statens Väg- och Baninvest AB.

6.7.4 36:16 Järnvägsstyrelsen

Tabell 6.19 Anslagsutveckling

Tusental kronor				
2005	Utfall	39 004	Anslags-sparande	6 100
2006	Anslag	49 327 ¹	Utgifts-prognos	49 680
2007	Förslag	49 757		
2008	Beräknat	50 559 ²		
2009	Beräknat	51 632 ³		

¹ Inklusive tilläggsbudget i samband med 2006 års ekonomiska vårproposition (bet. 2005/2006:FiU21) och förslag på tilläggsbudget i samband med budgetpropositionen för 2007.

² Motsvarar 49 757 tkr i 2007 års prisnivå.

³ Motsvarar 49 757 tkr i 2007 års prisnivå.

Från anslaget 36:16 *Järnvägsstyrelsen* finansieras kostnader för tillsyn av säkerheten i järnvägssystemet, tunnelbanesystemet och spårvägssystemet. Vidare finansieras övervakning av att avgifterna som tas ut för nyttjandet av järnvägsinfrastrukturen fastställs på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt. Anslaget finansierar övervakning av att kapacitetstilldelningen av järnvägsinfrastrukturen och tillhandahållandet av tjänster sker på ett konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt. Det finansierar även övervakning av att marknaderna för järnvägstjänster fungerar effektivt ur ett konkurrensperspektiv samt att det förs ett fordonsregister över svenska järnvägsfordon och ett infrastrukturregister över den svenska infrastrukturen. Vad avser registren avvaktar Järnvägsstyrelsen ett ställningstagande från den Europeiska järnvägsbyrån om registrens utformning på europeisk nivå innan den inrättar ett svenskt järnvägsfordons- respektive infrastrukturregister. Kostnaden för dessa register finns därmed inte i dagens verksamhet utan kommer att uppstå när de inrättas.

Regeringens överväganden

För att täcka utgifterna för Järnvägsstyrelsens verksamhet föreslår regeringen att 49 757 000 kronor anvisas under 2007. För 2008 och 2009 beräknas anslaget till 50 559 000 kronor respektive 51 632 000 kronor.

Tabell 6.20 Härledning av anslagsnivån 2007–2009, för 36:16 Järnvägsstyrelsen

Tusental kronor			
	2007	2008	2009
Anvisat 2006 ¹	49 327	49 327	49 327
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning ²	430	1 232	2 305
Beslut			
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	49 757	50 559	51 632

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2005 (bet. 2005/06:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2006 års statsbudget. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning.

6.7.5 Statens järnvägar

Statens järnvägar skall avveckla viss verksamhet (personal, arkiv, m.m.), förvalta leasing- och leaseholdåtaganden och förvalta fordon som används i statligt upphandlad trafik. Verksamhetsgrenarna Avveckling av verksamhet respektive Förvaltning av leasing- och leaseholdåtaganden har inget avkastningskrav medan verksamhetsgrenen Förvaltning av järnvägsfordon över en konjunkturcykel skall ge en räntabilitet på sysselsatt kapital⁵ som motsvarar räntan på femåriga statsobligationer plus en procentenhet. Statens järnvägar ger i sin verksamhetsplan för åren 2007–2009 följande prognos för resultaten per verksamhetsgren. Prognosen utgår från antaganden om externa räntor på 3,0 procent under perioden.

Tabell 6.21 Resultatutveckling

Miljoner kronor				
	Prognos 2006	Prognos 2007	Prognos 2008	Prognos 2009
VG Avveckling av verksamhet	7	14	14	13
VG Förvaltning av leasing- och leaseholdåtaganden	12	13	3	4
VG Förvaltning av järnvägsfordon	12	-2	-5	2

⁵ Räntabilitet på sysselsatt kapital: Resultat efter finansiella poster plus finansiella kostnader i procent av genomsnittligt sysselsatt kapital. I Statens järnvägar används det i fordonen bundna kapitalet som sysselsatt kapital.

Tabell 6.22 Uppdragsverksamhet

Miljoner kronor

	Intäkter till inkomsttitel	Intäkter som får disponeras ¹	Kostnader ²	Resultat (intäkt - kostnad)
Utfall 2005	-	300	236	64
Prognos 2006	-	280	227	54
Budget 2007	-	275	109	23

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

²Alla kostnader exklusive jämförelsestörande poster och finanskostnader

Tabell 6.23 Offentligrättslig verksamhet

Miljoner kronor

	Intäkter till inkomsttitel	Intäkter som får disponeras	Kostnader	Resultat (intäkt - kostnad)
Utfall 2005	-	-	-	-
Prognos 2006	-	4	4	0
Budget 2007	-	5	5	0

Regeringens överväganden

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

Arbetet med att erhålla full kostnads- täckning för administration av leasing- och leaseholdåtaganden från dem som använder sig av Statens järnvägars tjänster pågår enligt de riktlinjer som gavs i förra årets budgetproposition. Den del som avser fartygsleasing bär i dag sina kostnader, vilket däremot inte den del som förvaltar järnvägsfordonen gör. En modell för beräkningen av avgifter för leasingadministration och hur de skall fördelas mellan de olika parterna har tagits fram och samråd angående denna modell pågår. Regeringen ser dessa avgifter för leasingadministration av järnvägsfordon som en grundläggande förutsättning för att säkerställa att dagens förvaltning av betydande värden i leasing- och leaseholdåtaganden sker med hög kvalitet och detta genom den ordnade finansiering avgifterna innebär.

Med avgiftsintäkterna som Statens järnvägar får disponera från verksamhetsgrenarna Förvaltning av leasing- och leaseholdåtaganden och Förvaltning av järnvägsfordon gör regeringen bedömningen att det är möjligt att balansera resultatet mellan räkenskapsåren och bedriva en verksamhet av god kvalitet.

Regeringen föreslår att Statens järnvägars verksamhet fortsätter enligt nuvarande finansieringsmodell och avkastningskrav.

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 hade Statens järnvägar vid årsskiftet långfristiga skulder på ungefär 12 000 miljoner kronor.

Regeringens överväganden

Regeringen föreslår att Statens järnvägar bemyndigas att ikläda sig långfristiga skulder, inbegripet Statens järnvägars finansiella leasing- och leaseholdåtaganden, inom en total låneram av 12 000 miljoner kronor under 2007.

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

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

Investeringsplan

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

regionala persontrafiken. De fordon som finns för detta uppdrag behöver renoveras och utrustas med ny teknik. Vidare är vissa av vagnarna som används i dagens upphandlade trafik till Norrland så gamla och i sådant skick att det inte är ekonomiskt effektivt att

renovera dem. I stället är det bättre att anskaffa begagnade vagnar av senare tillverkningsår. Statens järnvägar avser att finansiera dessa investeringar inom ramen för ordinarie verksamhet. Investeringarna förväntas ge positiv avkastning.

Tabell 6.24 Investeringsplan för Statens järnvägar

Miljoner kronor

	Total utgift under 2007-2009	Utfall 2005	Prognos 2006	Budget 2007	Beräknat 2008	Beräknat 2009
Underhåll av ellok	4	15	17	4	-	-
Upprustning av personvagnar	57	-	48	60	13	-
Säkerhetsinvesteringar	0	-	-	-	-	-
Ombyggnad av vagnar	0	-	-	-	-	-
Köp av begagnade vagnar	0	-	8	-	-	-
Summa investeringar	61	15	73	64	13	-
Intern finansiering	61	15	73	64	13	-
Extern finansiering	0	0	0	0	0	-
Summa finansiering	61	15	73	64	13	-

6.8 Transeuropeiska nätverk för transporter

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

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

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

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

nordiska triangeln (multimodal korridor Köpenhamn – Oslo – Stockholm – Helsingfors) och sjömotorvägar.

För perioden 2001–2006 är redan 75 procent av budgeten för TEN-T fördelad enligt det s.k. Multiannual Indicative Programme (MIP). Av tabell 6.25 framgår vilka projekt som ingår i det femåriga MIP-programmet 2001–2006. Kommissionen har under 2005 påbörjat arbetet med en ny MIP för perioden 2007–2013. Den tidigare regeringen gjorde i februari 2006 en översiktlig presentation för kommissionen av de svenska prioriteringarna för den kommande perioden.

Tabell 6.25 Projekt som ingår i MIP 2001–2006

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

MIP är indikativt, dvs. om ett projekt fortskrider snabbare eller långsammare än planerat påverkas den årliga bidragsgivningen. Under

2005 har Sverige fått beviljat följande projektbidrag från MIP i miljoner euro.

Tabell 6.26 Bidrag MIP 2005

Miljoner euro	
Citytunneln i Malmö	15,0
Södra och Västra stambanorna	12,5
Citybanan	4,0
Väg E6 i Bohuslän	10,0
VIKING	1,0
NUP	1,3
Summa	43,8

Ungefär 25 procent av budgeten för TEN-T fördelas årligen för projekt som inte ingår i MIP. För 2005 har Sverige erhållit bidrag för följande projekt i miljoner euro.

Tabell 6.27 Övriga bidrag 2005

Miljoner euro	
ERTMS Botniabanan	2,0
Summa	2,0

Regeringens överväganden

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

6.8.1 36:5 Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk

Tabell 6.28 Anslagsutveckling

2005	Utfall	300 366	Anslags-sparande	101 889
2006	Anslag	248 500 ¹	Utgifts-prognos	273 523
2007	Förslag	248 500		
2008	Beräknat	248 500		
2009	Beräknat	248 500		

¹ Inklusivt tilläggsbudget i samband med 2006 års ekonomiska vårproposition (bet. 2005/2006:FIU21) och förslag på tilläggsbudget i samband med budgetpropositionen för 2007.

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

Regeringens överväganden

Målsättningen har varit att försöka erhålla så mycket bidrag som möjligt för året. Att utfallet är lägre än beräknat beror på att kommissionen varit sen med att revidera och slututbeta projekt.

Tabell 6.29 Härledning av anslagsnivån 2006–2008, för anslag 36:5 Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk

Tusental kronor			
	2007	2008	2009
Anvisat 2006 ¹	248 500	248 500	248 500
<i>Förändring till följd av:</i>			
Beslut			
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	248 500	248 500	248 500

7 Sjöfart

7.1 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.

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

HKF, som har haft till uppgift att handlägga frågor om kultur- och fritidsverksamhet för sjöfolk, skall den 1 januari 2007 inordnas i Sjöfartsverket.

7.2 Utgiftsutveckling

Tabell 7.1 Utgiftsutveckling inom verksamhetsområdet

Miljoner kronor

	Utfall 2005	Budget 2006 ¹	Prognos 2006	Förslag 2007	Beräknat 2008	Beräknat 2009
36:5 Från EG-budgetenfinansierade stöd till Transeuropeiska nätverk ²	7,0	19,8	14,7	19,8	19,8	19,8
36:6 Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m.	70,6	70,6	70,6	70,6	70,6	70,6
36:7 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.	59,3	62,3	61,2	62,3	62,3	62,3
36:8 Sjöfartsregistret	5,8	5,9	5,1	5,9	6,1	6,2
36:9 Rederinämnden: Administration	1,0	1,4	1,4	1,4	1,5	1,5
Totalt för verksamhetsområde Sjöfart³	143,7	160,0	153,0	160,0	160,3	160,4

¹ Inklusive tilläggsbudget i samband med 2006 års ekonomiska vårproposition (bet. 2005/06:FIU21) och förslag till tilläggsbudget i samband med denna proposition.

² Avser del som finansierar sjöfart.

³ Kustbevakningens beräknade utgifter redovisas under utgiftsområde 6. Försvar samt beredskap mot sårbarhet.

7.3 Insatser

Handelsflottans kultur- och fritidsråd

Handelsflottans kultur- och fritidsråd (HKF) skall inordnas i Sjöfartsverket den 1 januari 2007. Efter bemyndigande från riksdagen fattades beslut den 23 februari 2006 om att tillsätta en särskild utredare med uppdrag att överföra HKF till Sjöfartsverket.

Delbetänkandet Fritid till sjöss och i hamn (SOU 2006:67) lämnades till den tidigare regeringen den 30 juni 2006 och behandlar de personal- och kostnadmässiga effekterna av HKF:s överflyttning till Sjöfartsverket. Kostnaderna för HKF är under ett genomsnittsår 26,6 miljoner kronor. Vid överföringen av verksamheten till Sjöfartsverket beräknas en besparing på 3,6 miljoner kronor uppnås inom ett till tre år. Ett remissammanträde om utredningens rapport hölls den 15 augusti 2006 där större delen av berörda intressenter deltog och framförde sina synpunkter på utredningsrapporten.

Hamnstrategi

En statlig förhandlare har tillkallats för att ge förslag till åtgärder för hur hamnarnas samlade infrastruktur och resurser bör kunna utnyttjas mer effektivt. Förhandlaren skall identifiera hamnar av strategisk betydelse och föreslå regeringen vilka hamnar som skall ges prioritet

i förhållande till andra hamnar när det gäller statligt finansierad infrastruktur. I förhandlarenns arbete med att bedöma vilka hamnar som skall vara prioriterade skall hela Sverige beaktas. Regeringen kommer efter förhandlarenns arbete att slutligt avgöra vilka hamnar som får en prioriterad ställning. Förhandlaren skall utifrån ett kundperspektiv utveckla vissa kriterier som skall ligga till grund för prioriteringen samt hur dessa kriterier kan utvecklas i linje med de transportpolitiska målen.

I förhandlarenns uppdrag ingår även att utvärdera nuvarande principer avseende kostnadsfördelningen för de allmänna farlederna, såväl farleder till och från de av förhandlaren föreslagna prioriterade hamnarna som farleder till och från övriga hamnar. Utredaren skall redovisa sitt arbete senast den 1 oktober 2007.

Sjömotorvägar

EU:s inre marknad kräver ett transportsystem som kan svara upp mot det ökande transportbehovet inom unionen på ett effektivt sätt. Det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) utvecklades i början av 1990-talet för detta syfte. Sjömotorvägarna är ett projekt inom TEN-T och omfattar fyra regioner: Östersjön, Atlanten, östra och västra Medelhavet. Sjömotorvägarna syftar främst till att stärka sammanhållningen och öka perifera regioners tillgänglighet inom EU samt till att minska

godstransporterna på unionens vägnät till förmån för sjöfart. Genom sjömotorvägskonceptet ska transportsystemen effektiviseras genom utveckling av exempelvis hamninfrastruktur och anslutningar till hamnar från både land- och sjösidan, isbrytning, utveckling av trafikinformationssystem samt förbättrad intermodalitet.

Sverige har varit drivande och positiva till idén med sjömotorvägar och har nu, tillsammans med övriga EU-länder kring Östersjön, gått ut med en utlysning för att erhålla projektförslag. TEN-T riktar sig enbart till medlemsstaterna. Det innebär att det är regeringen, som efter förslag från trafikverken, prioriterar vilka infrastrukturprojekt som Sverige ansöker om finansiering för från TEN-T programmet. När det handlar om sjömotorvägar måste ansökan göras av minst två EU-länder gemensamt. Om kommissionen godtar projektförslagen kan viss finansiering erhållas från EU.

Sjöräddningen

Sjöfartsverket är den myndighet som enligt lagen (2003:778) om skydd mot olyckor är ansvarig för sjöräddningen i Sverige. Verksamheten regleras internationellt av SOLAS- och SAR-konventionerna som båda antagits av Sverige. Sjöfartsverket har sedan lång tid kunnat planera för användandet av Försvarsmakten helikoptrar i samband med sjöräddningsinsatser, och detta till en låg kostnad för Sjöfartsverket.

Förändringarna inom Försvarsmakten har medfört att Sjöfartsverket under 2005 upphandlat civila helikoptertjänster för att säkerställa att den kapacitet som är nödvändig kan upprätthållas. De avtal som Sjöfartsverket tecknat innebär att Norrlandsflyg kommer att tillhandahålla helikoptertjänster på fyra platser, Stockholms- och Göteborgsområdet samt Visby och Sundsvall. Från och med den 1 november 2006 gäller det även för Ronneby/Kallinge. Sjöfartsverket har då totalt upphandlat fem helikoptrar. Kostnaderna har därmed ökat från 4 miljoner kronor 1999 till 100 miljoner kronor under 2006. För 2007 räknar verket med att kostnaderna ökar med ytterligare 30 miljoner kronor. I samband med att helikoptertjänsterna har upphandlats av civil operatör har Sjöfartsverket haft kontakter

med ett stort antal myndigheter och organisationer för att klarlägga deras intresse för samverkan och gemensam finansiering. De samarbetsavtal som tecknats med andra intressenter om samutnyttjande beräknas ge ett bidrag under 2006 på ca 14 miljoner kronor och under 2007 på ca 19 miljoner kronor. Överläggningar pågår med fler intressenter för att om möjligt öka detta kostnadsbidrag.

Sjögeografisk verksamhet

Statskontoret har fått i uppdrag att utvärdera Sjöfartsverkets och Sveriges geologiska undersöknings verksamhet organisation gällande sjömätning och maringeologisk undersökning. Uppdraget redovisades den 1 september 2006.

Statskontoret har pekat på brister i nuvarande lagar och regleringar inom området samt gett förslag till hur myndigheternas uppgifter och styrning kan utvecklas. Regeringen har för avsikt att följa upp den sjögeografiska verksamheten samt se över möjligheter till effektivisering.

7.4 Resultatredovisning

Resultat Sjöfartsverket

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

Ett tillgängligt transportsystem och en hög transportkvalitet

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.

En hög transportkvalitet, där sjötransport-systemet skall medge hög transportkvalitet för medborgarna och näringslivet.

Resultat: Årets isbrytarsäsong startade sent och blev kort. Is informationen från satellit har minimerat behovet av isspaning med helikopter som endast används i slutet av säsongen då satellitbilderna är svårtolkade på grund av våt is. Under säsongen var den genomsnittliga väntetiden på assistans en timme och femtio-två minuter.

Under året har farleden Värmdö Garpen uppgraderats till ett djupgående på nio meter. Detta betyder att trafiken på sträckan Lagnö-Halvkakssundet nu kan separeras. Andra farledsförbättringar som utreds gäller Horsstensleden, Malmö oljehamn, Norrköpings hamn och Gävle hamn.

Arbetet med att omklassificera och analysera farledsnätet i stort har fortsatt och förbättringar gjorts inför fas två. Avsikten med klassificeringen är att reducera antalet farleder och göra en total översyn av kostnadsansvaret.

Antal fyrbesiktningar och underhållsbesök uppgick till sammanlagt 1817 stycken och uppfyller därmed fastställda mål för året med god marginal.

Sjömätning har till största delen utförts i de för handelssjöfarten prioriterade sjövägarna. Totalt mättes ca 1900 km² vilket var mindre än planerat. Målet att ytterligare 10 procent av de omätta sjövägarna skulle sjömätas under året har inte uppnåtts. Det har under året framställts 112 allmänna sjökort och båtsportskort samt ett flertal specialprodukter har framställts.

Arbetet med konceptet sjömotorvägar (TEN-T) fortsatte genom starten av ett projekt med en budget på 3,5 miljoner euro som delfinansieras av EU. Projektet består bland annat av en beskrivning av godsflöderna i Östersjön och hur isbrytningssamarbetet runt Östersjön kan förbättras.

Nya föreskrifter om handikappanpassning av passagerarfartyg i svensk inrikestrafik trädde i kraft förra året. Under 2005 tog Sjöfartsverket därför fram en nätbaserad handbok som beskriver hur föreskrifterna skall användas. Sjöfartsverket genomför årligen en undersökning bland personer med funktionshinder. Totalt beräknas 67 procent av de funktionshindrade kunna resa med passagerarfartyg utan besvär, samtidigt som ytterligare 21 procent

kan resa med vissa besvär. Återstående 11 procent uppger att de inte alls kan resa med passagerarfartyg. En viss minskning av gruppen som inte kan resa kan urskiljas jämfört med föregående års mätning. Skillnaderna är små mellan grupper med olika funktionshinder. De hinder som personer med funktionshinder framförallt upplever i samband med fartygsresa är att finna en plats ombord eller på färjetterminalen utan att utsättas för astma- och allergiframkallande faktorer, att ta del av information ombord på färjetterminalen och fartyget samt att förflytta sig på fartyget.

En säker sjöfart

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

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

Sjösäkerheten kan mätas som dels säkerhet i svenska farvatten för all sjöfart oavsett fartygens nationalitet, dels som säkerhet för svenska fartyg oberoende av var trafiken sker. Genom flaggstatsansvaret har Sjöfartsinspektionen större möjligheter att påverka fartygs-säkerheten på svenska fartyg än de fartyg inspektionen inspekterar som hamnstat. Sjöfartsverket har genom Sjöfartsinspektionen aktivt arbetat inom den internationella sjöfartsorganisationen (IMO) med att ta fram instrument som särskilt syftar till att underlätta flaggstaternas enhetliga och effektiva införlivande och tillämpning av internationella regler. Ett av dessa instrument är IMO:s frivilliga revisionssystem, enligt vilket världens sjöfartsnationer kan låta sig granskas för att se hur de lever upp till sina åtaganden som flagg-, hamn- och kuststat.

Sjösäkerheten påverkas främst genom det normerings- och tillsynsansvar som åligger Sjöfartsinspektionen. Grunden för tillsynsarbete utgörs av sjösäkerhetsregler. Sjöfartsverket är genom Sjöfartsinspektionen aktivt inom de många fora där internationella regler om sjösäkerhet utvecklas. De mest betydelsefulla av dessa forum är IMO och EU, men även samarbetet inom HELCOM m.fl. organisatio-

ner spelar stor roll. Att ändamålsenliga regler antas i rätt tid är av största vikt för att ge förutsättningar för en effektiv tillsyn.

Sjöfartsinspektionens hamnstatskontroller regleras dels genom hamnstatskontrolldirektivet (95/21/EG), dels genom samförståndsavtalet mellan 25 flaggstater om hamnstatskontroll (Paris MoU). Nyttjandeförbudsstatistiken ger vid handen att de svenskregistrerade fartygen klarar sig väl vid en internationell jämförelse. Detta bör ses som ett tecken på att Sverige ligger långt framme sett i ett internationellt perspektiv vad gäller sjösäkerhet. Sjöfartsinspektionens mål att inspektera 25 procent av de utländska fartyg som anlöper svensk hamn har åter uppnåtts.

Den nya målsättningen inom sjöräddningen är att undsätta en nödställd inom 90 minuter i 90 procent av fallen har målet nåtts med god marginal.

Antalet omkomna inom sjöräddningens ansvarsområde uppgick till 26 personer vilket är en minskning med en person från föregående år. Det som inte ingår i sjöräddningens ansvarsområde är insjöar som inte är Mälaren, Vättern och Värnen. Antalet drunkningsolyckor som är fritidsbåtsrelaterade uppgick 2005 till 34 personer, vilket är en ökning med två personer. Merparten av de drunknade var påverkade av alkohol.

Ingen större olycka med handelsfartyg har inträffat under året.

Sjöfartsinspektionen har under året skrivit elva utredningsrapporter avseende sjöolyckor.

Under året organiserade exportenheten ett antal utbildningar inom sjöräddning med deltagare från länder runt Östersjön.

Sjöfartsverket har också genomfört insatsstöd för vissa ansökarländer till EU rörande anpassning till EU-standard inom det maritima området.

Sjösäkerhetsrådet har bland annat deltagit i branschmässor där ca 2 500 barn genomgått sjövettskola samt deltagit i Sjärräddningssällskapets sommarpatrull med ett stort antal hamnbesök.

En positiv regional utveckling

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

utjämna skillnader i möjligheterna för olika delar av landet att utvecklas och motverkar de begränsningar som stora transportavstånd innebär.

Resultat: Sjöfartsverket har delat in den svenska kusten i sju sjötrafikområden och har anställd personal i dessa områden. Sjöfartsverket arbetar för att sjöfart skall kunna bedrivas året runt på samtliga hamnar av betydelse. De 10 största hamnarna i Sverige står för ca 2/3 av den totala godshanteringen.

Isbrytningen är också en viktig del i sjöfartens bidrag till en positiv regional utveckling. Totalt assisterades 568 fartyg (642) varav 12 (21) bogserades. Sjöfart har bedrivits året runt i de svenska farvattnen genom att isbrytarassistans tillhandahållits.

En god miljö

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

Resultat: Sjöfartsverket bedriver ett omfattande nationellt och internationellt arbete inom bland annat IMO, EU och HELCOM för att minska sjöfartens negativa miljöpåverkan. Sjöfarten är en internationell näringsgren och många viktiga miljöåtgärder måste därför arbetas fram inom ramen för internationella fora. Det pågående arbetet inriktar sig på att bekämpa luftföroreningar, spridning av främmande organismer från barlastvatten m.m.

Sjöfartsverket, Naturvårdsverket, Statens energimyndighet och Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) har fått i uppdrag att utreda om handel med utsläppsätter är ett miljö- och kostnadseffektivt sätt att minska utsläppen av kväve- och svaveloxider från sjöfartssektorn.

När nödvändiga rutiner för miljöarbetet har utvecklats under 2006 förväntas ett fullständigt miljöledningssystem kunna fastställas.

Ett jämställt sjötransportssystem

Verksamhetsmål: Ett jämställt sjötransportssystem som 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.

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

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. Resultatet efter finansiella poster blev en vinst på 120,1 (143,4) miljoner kronor. Det minskade resultatet jämfört med föregående år beror främst på ökade kostnader för personal och avskrivningar. Räntabiliteten på eget kapital uppgår därefter till 4,6 procent, att jämföra med det fastställda målet på 3,5 procent sett över en konjunkturcykel. Soliditeten uppgick till 36 (34) procent.

Utdelning och skattemotsvarighet

Sjöfartsverket skall betala skattemotsvarighet till ett belopp om 28 procent av resultatet före skatt. För 2005 uppgår beloppet till 16,8 (28,7) miljoner kronor. Verket skall ge staten en utdelning på en tredjedel av resultatet efter skattemotsvarighet. För 2005 beräknas beloppet uppgå till 14,4 miljoner kronor.

Den tidigare regeringen beslutade i februari 2005 att fartyg som transporterar oförädlade skogsprodukter som härrör från skogar som skadats vid stormarna den 8 och 9 januari 2005 i södra Sverige, skall befrias från den godsbaseade delen av farledsavgiften. Undantaget gäller till och med den 31 december 2006. Under 2005 uppgår det avgiftsbefriade transporterade godset till 3,7 miljoner ton vilket

motsvarar ett intäktsbortfall med ca 12 miljoner kronor. Riksdagen har beslutat att Sjöfartsverket skall kompenseras genom slopat utdelningskrav för 2005 avseende 2004 års resultat, vilket har beräknats till 24 miljoner kronor.

Tabell 7.2 Ekonomisk utveckling

Miljoner kronor där ej annat anges

	Prognos 2006	Prognos 2007	Prognos 2008	Prognos 2009
Resultat efter skattemotsvarighet	2,4	-27,3	35,6	36,8
Räntabilitet på eget kapital efter skattemotsvarighet (%)	0,2	-2,9	3,5	3,5
Soliditet (%)	34,9	33,5	33,5	33,3
Beräknad skattemotsvarighet	16,8	1,0	-	13,9
Beräknad utdelning	14,4	0,8	-	11,9

Resultat Kustbevakningen

Inom Kustbevakningens arbete med sjösäkerhetstillsyn har fokus särskilt legat på kontroller av förpackat farligt gods, lastsäkring, bemannings- och behörighetskontroller – både på fiskefartyg och mindre passagerarfartyg – samt kontroller, t.ex. av passagerarantal, registrering av passagerarfartyg, djupgående och certifikat. I samtliga regioner inom Kustbevakningen finns insatsgrupper med arbetsuppgifter huvudsakligen relaterade till sjösäkerhetstillsyn. Antalet kontroller har ökat vad avser behörighet, farligt gods och lastsäkring och detta har skett till följd av bl.a. ny utbildning och fortutbildning inom myndigheten. Myndigheten har även bedrivit förebyggande arbete på området, bl.a. genom riktade informationsinsatser till transportföretag och speditörer.

För att minska risken för olyckor med fritidsbåtar till sjöss har den största delen av sjötrafikövervakningen bedrivits mot fritidsbåtstrafiken avseende fartkontroller, nykterhetskontroller, gott sjömanskap och efterlevnad av sjötrafikregler. Övervakningen har huvudsakligen genomförts under sommarmånaderna. Antalet kontroller av fartbegränsningar har liksom antalet rapporter ökat under året. Ökningen beror delvis på att vädret var bättre under 2005 och trafiken därigenom ökade, men även på att myndigheten priorite-

rat denna övervakning och tillskapat s.k. racerbåtsgrupper. Grupperna har successivt blivit mer effektiva. Antalet kontroller av nykterheten har minskat under de senaste två åren, medan antalet rapporter har ökat. Detta beror på att kunskapen om var och när överträdelserna sker har förbättrats och att övervakningen genomförs vid de tider på dygnet då det antas att sjöfylleri förekommer.

Kustbevakningen har vidare i enlighet med de krav som finns i myndighetens regleringsbrev upprätthållit en ständig beredskap för sjöräddningsinsatser. Under 2005 svarade myndigheten för 264 sjöräddningsinsatser, vilket motsvarar ca 27 procent av det totala antalet som genomfördes i svenska vatten.

Resultat Handelsflottans kultur- och fritidsråd (HKF)

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

HKF:s verksamhet utgår också från den av Sverige 1990 ratificerade ILO-konventionen nr 163 om sjöfolks välfärd till sjöss och i hamn och den till konventionen anknutna rekommendationen nr 173.

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

Resultat Rederinnämnden

Rederinnämnden skall medverka till att tillförsäkra den svenska handelsflottan rimliga kon-

kurrensvillkor, som leder till en hög transportkvalitet för näringslivet.

Sedan det nya sjöfartsstödet infördes den 1 oktober 2001 har viss inflaggning skett till det svenska registret. Rederinnämnden inger varje år en rapport om de svenska rederiernas ekonomiska situation till regeringen. Av rapporten för 2005 framgår att de svenska rederiernas ekonomiska situation förbättrats och konkurrensförmåga stärkts genom det statliga bidraget. Rederinnämnden 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 angetts i regleringsbrevet och andra uppdrag som myndigheterna har. Sammanfattningsvis bedöms måluppfyllelsen under 2005 som relativt god. Sjöfartsverket driver ett framgångsrikt internationellt arbete med att utveckla isbrytarsamarbetet och driva frågan om en harmoniserad isbrytarreglering.

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

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

Sjötrafikövervakning och övrigt sjösäkerhetsarbete utgör ett viktigt led i arbetet med att minska antalet olyckor till sjöss. Mot bakgrund av den ökade fritidsbåtstrafiken är det angeläget att sjötrafikövervakningen effektiviseras. Detta bedöms kunna ske i enlighet med den rapport som Kustbevakningen inkom med under 2005.

7.5 Revisionens iakttagelser

Riksrevisionen har lämnat revisionsberättelser utan invändningar. Riksrevisionen har bedömt att myndigheternas årsredovisningar för räkenskapsåret 2005 i allt väsentligt är rättvisande. Riksrevisionen har granskat Sjöfartsverkets arbete med intern styrning och kontroll av informationssäkerhet i en granskningspromemoria. Promemorian innehåller slutsatser och rekommendationer som avser Sjöfartsverket. Regeringen följer Sjöfartsverkets fortsatta arbete inom detta område.

7.6 Politikens inriktning

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

Den svenska handelsflottan kan genom det sjöfartsstöd som infördes den 1 oktober 2001 konkurrera på likvärdiga villkor gentemot andra EU-länders handelsflottor.

EU-utvidgningen, en fortsatt positiv utveckling i Östersjöområdet och en fortsatt ökad handel är faktorer som talar för ökade sjöfartsvolymer. För vissa svenska hamnar kan den ökade utrikeshandeln vara av stor regional betydelse.

Sjömotorvägarna är ett projekt för att förbättra och effektivisera godstransporterna och det är viktigt att Sverige de kommande åren är aktiv på området och fortsätter att arbeta tillsammans med andra EU-länder för att utveckla sjömotorvägskonceptet. Regeringen anser att sjösäkerheten måste stärkas. Regeringen vill också fästa uppmärksamheten på den negativa miljöpåverkan som sker från sjöfarten genom luftföroreningar, utsläpp av olja och annat avfall m.m. En stor del av de regelverk som berör dessa frågor tas fram i samarbete med andra länder och i internationella fora. Regeringen anser därför att Sverige skall bedriva ett aktivt arbete inom internationella fora som IMO, EU och HELCOM för att ta fram och påskynda införandet av internationella regler.

Regeringen anser att ökad sjösäkerhet också bidrar till ökat miljöskydd genom att undermåliga fartyg elimineras. Regeringen stöder ett ökat europeiskt samarbete i fråga om sjösäkerhet. Inom EU behandlas det tredje sjösäkerhetspaketet. En av de frågor regeringen vill lyfta fram i detta paket är de skärpta kontrollerna av utländska fartyg (hamnstatskontroller).

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

Regeringen vill stärka skyddet av Östersjön och andra närliggande havsområden genom både nationella initiativ och ökat samarbete med övriga Östersjöländer. Klassningen av Östersjön som ett särskilt känsligt havsområde (PSSA) och Östersjöstrategin, vars syfte är att eliminera utsläpp av fartygsavfall, är exempel på verkningsfulla instrument som bör användas i detta arbete. Målet är att utsläppen av olja och kemikalier från fartyg skall minimeras och vara försumbara till 2010.

7.7 Budgetförslag

7.7.1 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 långsiktigt hållbar transportförsörjning. Sjöfartsverket har ett räntabilitetskrav (som räknas på resultatet efter skattemotsvarighet) för perioden 2005–2008 om 3,5 procent. Vidare skall verket ha en soliditet om minst 30 procent. Som restriktion för prisökningar gäller att verkets farledsavgifter får öka med högst nettoprisindex räknat fr.o.m. 2004.

Sjöfartsverket har sedan lång tid finansierat en del av HKF:s verksamhet genom farledsavgifter uppgående till 19 500 000 kronor. Genom införlivandet av HKF i Sjöfartsverket kommer finansieringen av HKF verksamhet ske internt inom Sjöfartsverket.

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

Regeringens överväganden

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

Sjöfartsverket har i sin treårsplan begärt ett ökat anslag för fritidsbåtsändamål med hänvisning till de kraftigt ökade kostnaderna för sjöräddningshelikoptrar som sammanhänger med neddragning inom Försvarsmakten. Regeringen konstaterar att Sjöfartsverkets åtgärder för att bibehålla en god sjöräddningsberedskap är nödvändiga, men att frågan om hur verksamheten kan samordnas och finansieras med övriga intressenter först behöver analyseras vidare. Mot den här bakgrunden är regeringen införstådd med att Sjöfartsverket kan få svårigheter att uppnå gällande avkastningskrav och att resultatet för 2007 sannolikt blir negativt. Sjöfartsverket har dock möjlighet att utnyttja resultatutjämningsfonden för detta ändamål.

Vidare föreslår regeringen att kostnaderna för avvecklingen av HKF skall belasta Sjöfartsverkets resultat såsom ansvarig för avvecklingen. Beträffande utdelningskravet anser regeringen att detta bör vara en tredjedel av vinsten, räknat som resultatet efter skattemotsvarighet. Utdelning och skattemotsvarighet bör även fortsättningsvis fastställas slutligt av regeringen.

7.7.2 Finansiella befogenheter

Sjöfartsverkets investeringar finansieras för närvarande utan extern upplåning. Finansieringen sker internt inom verksamheten där de

huvudsakliga intäkterna är avgifter och anslag. Verket har därutöver ett bemyndigande att ta upp lån inom en total ram av 350 miljoner kronor. Vidare har verket hemställt om att få sätta in kassamässigt överskott på räntebärande konto i Riksgäldskontoret eller affärsbank.

Regeringens överväganden

Regeringen föreslår att bemyndigande ges så att Sjöfartsverket kan uppta lång- och kortfristiga lån inom en total ram av 350 miljoner kronor inom eller utanför Riksgäldskontoret under 2007. Vidare föreslår regeringen att Sjöfartsverket får sätta in kassamässigt överskott på räntebärande konto i Riksgäldskontoret eller affärsbank.

7.7.3 Investeringsplan för Sjöfartsverket

Investeringarna 2005 uppgick till 174,9 miljoner kronor. Av beloppet avser ca 76 miljoner kronor investeringar i farleder. Investeringar i fartyg uppgick till ca 40 miljoner kronor och investeringar i IT-system uppgick till ca 16 miljoner kronor. Investeringar i trafikledningscentraler uppgick till ca 15 miljoner kronor och investeringar i lotsstationer uppgick till ca 6 miljoner kronor. Övriga investeringar uppgick till ca 22 miljoner kronor. Finansieringen skedde helt med egna medel.

Tabell 7.3 Investeringsplan

Miljoner kronor

	Totala utgifter under perioden 2007-2009	Utfall 2005	Prognos 2006	Budget 2007	Beräknat 2008	Beräknat 2009
Farleder/utmärkning	364,0	89,9	110,4	113,8	147,2	103
Isbrytning	13,0	7,7	2,0	3,0	5,0	5,0
Sjötrafikinformation (VTS)	28,0	15,0	15,0	10,0	8,0	10,0
Sjögeografisk information (Sjökortsproduktion)	6,1	0,4	3,2	2,8	1,3	2,0
Lotsning	144,0	27,9	27,4	50,0	47,0	47,0
Sjöräddning	0		0,7	-	-	-
Sjöfartsinspektionen	6,0	6,4	5,5	2,0	2,0	2,0
Sektors- och myndighetsuppgifter (exkl. Sjöfartsinspektionen)	22,2	3,8	6,5	6,2	7,0	9,0
Gemensamma funktioner	22,7	27,8	15,5	7,0	6,7	9,0
Summa investeringar	606,0	174,9	186,2	194,8	224,2	187,0
Lån	-	-	-	-	-	-
Egna medel	606,0	174,9	186,2	194,8	224,2	187,0
Summa finansiering	606,0	174,9	186,2	194,8	224,2	187,0

Regeringens överväganden

Regeringen föreslår att investeringsplanen för Sjöfartsverket godkänns.

7.7.4 36:6 Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m.

Tabell 7.4 Anslagsutveckling

Tusental kronor

År	Utfall	Anslags- sparande	Utgifts- prognos
2005	70 574	0	
2006	Anslag 70 574 ¹		70 574
2007	Förslag 70 574		
2008	Beräknat 70 574		
2009	Beräknat 70 574		

¹Inklusive tilläggsbudget i samband med 2006 års ekonomiska vårproposition (bet. 2005/2006:FiU21) och förslag på tilläggsbudget i samband med budgetpropositionen för 2007

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

användas till utredningar med anknytning till fritidsbåtsverksamheten.

Regeringens överväganden

Regeringen är från tillgänglighets- och sjösäkerhetssynpunkt angelägen om att infrastrukturen som används av skärgårdsbor och fritidsbåtsägare även i fortsättningen håller en god standard. Anslaget täcker inte de kostnader som Sjöfartsverket har i dag för verksamheten utan underskottet täcks med intäkter från handelsjöfartens farledsavgifter. Regeringen föreslår att 70 574 000 kronor anvisas under anslaget för 2007. För 2008 och 2009 beräknas anslaget till 70 574 000 kronor, respektive 70 574 000 kronor.

7.7.5 36:7 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.

Tabell 7.5 Anslagsutveckling

Tusental kronor				
2005	Utfall	59 285	Anslags-sparande	0
2006	Anslag	62 284 ¹	Utgifts-prognos	61 177
2007	Förslag	62 284		
2008	Beräknat	62 284		
2009	Beräknat	62 284		

¹Inklusive tilläggsbudget i samband med 2006 års ekonomiska vårproposition (bet. 2005/2006:FiU21) och förslag på tilläggsbudget i samband med budgetpropositionen för 2007.

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

Regeringens överväganden

Regeringen föreslår att 62 284 000 kronor anvisas under anslaget för 2007. För 2008 och 2009 beräknas anslaget till 62 284 000 kronor respektive 62 284 000 kronor.

7.7.6 36:8 Sjöfartsregistret

Tabell 7.6 Anslagsutveckling

Tusental kronor				
2005	Utfall	5 752	Anslags-sparande	500
2006	Anslag	5 880 ¹	Utgifts-prognos	5051
2007	Förslag	5 934		
2008	Beräknat	6 065 ²		
2009	Beräknat	6 210 ³		

¹Inklusive tilläggsbudget i samband med 2006 års ekonomiska vårproposition (bet. 2005/2006:FiU21) och förslag på tilläggsbudget i samband med budgetpropositionen för 2007.

²Motsvarar 5 934 tkr i 2007 års prisnivå

³Motsvarar 5 934 tkr i 2007 års prisnivå

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

Regeringens överväganden

Regeringen föreslår att 5 934 000 kronor anvisas för att täcka kostnaden för verksamheten under 2007. För 2008 och 2009 beräknas anslaget till 6 065 000 kronor respektive 6 210 000 kronor.

Tabell 7.7 Härledning av anslagsnivån 2007–2009, för 36:8 Sjöfartsregistret

Tusental kronor			
	2007	2008	2009
Anvisat 2006¹	5 880	5 880	5 880
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris & löneomräkning ²	54	185	330
Beslut			
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	5 934	6 065	6 210

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2005 (bet. 2005/06:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2006 års statsbudget. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning.

7.7.7 36:9 Rederinnämnden: Administration

Tabell 7.8 Anslagsutveckling

Tusental kronor				
2005	Utfall	1 008	Anslags-sparande	1855
2006	Anslag	1 431 ¹	Utgifts-prognos	1 448
2007	Förslag	1 444		
2008	Beräknat	1 477 ²		
2009	Beräknat	1 509 ³		

¹Inklusive tilläggsbudget i samband med 2006 års ekonomiska vårproposition (bet. 2005/2006:FiU21) och förslag på tilläggsbudget i samband med budgetpropositionen för 2007.

²Motsvarar 1 444 tkr i 2007 års prisnivå

³Motsvarar 1 444 tkr i 2007 års prisnivå

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

Tabell 7.9 Härledning av anslagsnivån 2007–2009, för 36:9 Rederinämdnen: Administration

Tusental kronor

	2007	2008	2009
Anvisat 2006¹	1 431	1 431	1 431
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris & löneomräkning ²	13	46	78
Beslut			
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	1 444	1 477	1 509

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2005 (bet. 2005/06:FIU10).

Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2006 års statsbudget. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning.

Regeringens överväganden

Rederinämdnen administrerar sjöfartsstödet. Inga förändringar har skett beträffande nämndens verksamhet. Regeringen föreslår att 1 444 000 kronor anvisas för att täcka kostnaden för verksamheten under 2007. För 2008 och 2009 beräknas anslaget till 1 477 000 kronor respektive 1 509 000 kronor.

7.7.8 Kostnader med anledning av M/S Estonias förlisning

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

Den 19 juni 1996 beslutades att övertäckningsarbetet skulle avbrytas. Den 11 februari 1999 beslutades 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.

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 den tidigare regeringen 2001 Verket för innovationssystem (Vinnova) i uppdrag att initiera forskningsprojekt som syftar till att förbättra sjösäkerheten. För dessa forskningsprojekt har totalt 70 miljoner kronor avsatts och finansieringen 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 50 miljoner kronor, skall kunna användas för kostnader föranledda av utredningar och åtgärder med anknytning till M/S Estonias förlisning, som t.ex. sjösäkerhetsforskning

8 Luftfart

8.1 Omfattning

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

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

ansvaret för trafiksäkerhetsarbetet inom luftfarten. Slutligen svarar Luftfartsstyrelsen för de myndighetsuppgifter som rör flygtrafiktjänst i fred för civil och militär luftfart.

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

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

8.2 Utgiftsutveckling

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

Tabell 8.1 Utgiftsutveckling inom verksamhetsområdet

Miljoner kronor

	Utfall 2005	Budget 2006 ¹	Prognos 2006	Förslag 2007	Beräknat 2008	Beräknat 2009
36:5 Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk ²	29,6	29,6	29,1	29,6	29,6	29,6
36:10 Driftbidrag till icke statliga flygplatser	80,6	80,6	80,6	80,6	80,6	80,6
Totalt för Verksamhetsområde Luftfart	110,2	110,2	109,7	110,2	110,2	110,2

¹ Inklusive tilläggsbudget i samband med 2006 års ekonomiska vårproposition (bet. 2005/06:FiU21) och förslag på tilläggsbudget i samband med budgetpropositionen för 2006.

² Avser endast den del av TEN-anlaget som kan disponeras av Luftfartsstyrelsen.

8.3 Insatser

Stockholmsberedningen

Stockholmsberedningens delbetänkande om tillräcklig flygplatskapacitet i Stockholm – Mälardalsregionen (SOU 2003:33) har, som den tidigare regeringen nämnt i förra årets budgetproposition, remissbehandlats 2003. Regeringen avser att behandla frågan under 2007.

Flygplatser

Under 2005 drev LFV den civila trafiken på nitton flygplatser. Per den 1 januari 2006 övertog Halmstad kommun driften av Halmstads flygplats och per den 1 juli 2006 övertog Norrköpings kommun Kungsängens flygplats. LFV ansvarar därmed för sjutton flygplatser.

Flygtrafiktjänst

Den 19 mars 2005 driftsätte Luftfartsverket det nya flygtrafikledningssystemet Eurocat 2000E och två nya kontrollcentraler för flygtrafikledning i det svenska luftrummet i Malmö och Stockholm. Med detta fick Sverige ett flygtrafikledningssystem som tillhör de modernaste i världen. Den nya tekniken innebär att flygsäkerhetsbefrämjande funktioner har tillkommit och att kapaciteten för att möta förväntad utveckling av flygtrafiken under lång tid framåt är säkrad.

Luftfartsstyrelsen har i en rapport (2006:4) utrett konsekvenserna av att möjliggöra för andra operatörer än Luftfartsverket att utföra flygtrafiktjänster vid icke statliga flygplatser på annan grund än genom uppdrag från Luftfartsverket. Rapporten är föremål för remissbehandling. Regeringen avser att återkomma i denna fråga.

8.4 Mål och resultatbedömning

Med utgångspunkt i de transportpolitiska delmålen har inom verksamhetsområdet för 2005 nedanstående mål fastställts i reglerings-

brevet för myndigheterna. För Luftfartsverket har det även fastställts ekonomiska mål. Målen är beslutade av den tidigare regeringen. Resultatbeskrivningen i det följande görs i förhållande till dessa mål.

Ett tillgängligt transportsystem

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

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

Luftfartsstyrelsen skall verka för att hänsyn tas till funktionshinderade resenärers särskilda behov i luftfarten. År 2003 fick trafikverket i uppdrag att påbörja arbetet med att definiera standarder för ökad tillgänglighet för personer med funktionshinder. Luftfartsverket har i sin tidigare roll som sektorsmyndighet avrapporterat uppdraget och föreslagit att det skulle fortsätta under två år. Luftfartsstyrelsen har fullföljt detta arbete under 2005. Slutrapporten

innehåller en sammanställning av de internationella regler och rekommendationer som utvecklats inom luftfarten i syfte att tillförsäkra funktionshindrade passagerare god tillgänglighet till flyget. Denna sammanställning syftar till att tjäna som vägledning till existerande regler och rekommendationer för luftfartens aktörer.

Flyget hade även under 2005 den bästa tillgängligheten för funktionshindrade jämfört med andra trafikslag. 88 procent av de funktionshindrade uppger att de kunnat resa med flyget. Det är dock 23 procent av dessa som anser att de reser med vissa besvär. Den grupp av funktionshindrade som har svårast att resa med flyg är fortsatt de synskadade. Endast 58 procent av de synskadade som deltagit i undersökningen uppger att de kan resa utan besvär, vilket emellertid skall jämföras med 49 procent för 2004. De situationer som är svårast att hantera för de funktionshindrade är att ta del av information på flygplatser och flygplan och att vistas inom flygplatsen och på flygplanet utan att störas av allergi/astmaframkallande faktorer.

En hög transportkvalitet

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

Resultat: Luftfartsstyrelsen har med hjälp av statistik från AEA och Eurocontrol studerat punktligheten på Arlanda för 2005. Statistiken visar att Arlanda ur ett europeiskt perspektiv är en effektiv flygplats med avseende på punktligheten. Ca 13,3 procent av avgångarna på Arlanda var 2005 mer än 15 minuter förse-nade. Trenden är dock, liksom för Europa i stort, negativ vilket beror på den ökande trafiken som särskilt ger negativa effekter på flygplatser där kapacitetstaket är uppnått.

Välutvecklade intermodala persontransportlösningar skulle innebära förbättringar för flygets kunder. Det finns dock problem med kollektivtrafikförsörjningen till flygplatserna. Kollektivtrafikförsörjningen till Arlanda och antalet fjärrtåg dit har minskat och vissa flygplatser i landet har ingen kollektivtrafikanslutning alls.

En säker luftfart

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

Resultat: År 2005 blev från svensk flygsäkerhetssynpunkt ett varierat år sett över alla verksamhetsformer. Inom linjefart och charter inträffade endast ett haveri med strukturella skador men utan personskador. Privatflyget drabbades av 13 haverier under 2005, varav ett haveri med dödlig utgång där totalt två personer omkom. Denna siffra ligger mycket under det genomsnittliga värdet både i fråga om antalet haverier och beträffande antalet omkomna för den senaste tioårsperioden. Siffran ligger betydligt under resultatet för 2004 och dessutom under år 2003, som tidigare var bästa år på mycket lång tid med 17 haverier och inga omkomna. Det kan konstateras att de årliga relativa variationerna är stora för privatflyget. Haverifrekvensen för privatflyget uppvisar nu för första gången en positiv förbättring sett över den senaste tioårsperioden. Inom bruksflyget, som till övervägande del består av yrkesmässig verksamhet med helikopter, lätta flygplan och ballonger har inga haverier med dödlig utgång inträffat de senaste åtta åren. Under 2005 inträffade dock sju haverier, varav tre med helikopter, två med flygplan och två med ballonger. Vissa ballonger som används yrkesmässigt kan medföra upp till 25 personer. Haverifrekvensens utveckling för bruksflyget över den senaste tioårsperioden visar ännu på en svagt ogynnsam trend medan trenden för haverier med dödlig utgång visar på en gynnsam utveckling. Skolflyget, som omfattar både verksamhet i kommersiella flygskolor och flygskolor i klubbregi, visar på en svagt ogynnsam haveritrend. Inga dödliga

haverier har dock inträffat under de senaste nio åren, vilket från det perspektivet är en mycket gynnsam utveckling. Under 2005 inträffade sex haverier enbart med materiella skador inom skolflyget.

Regelsystemet för luftfartsskyddet har skärpts väsentligt för att förhindra kapningar och terrorism. Arbetet i EU för att förstärka luftfartsskyddet präglar i hög grad arbetet på nationell nivå och en översyn av de regler som tillkom 2002 efter terrorkatastroferna i USA har fortsatt under 2005. Sverige deltar aktivt i detta arbete.

En god miljö

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

Resultat: För luftföroreningar kräver målets infriande såväl nationella åtgärder som att miljöfrågorna drivs aktivt i det internationella arbetet. Inom EU, ECAC och ICAO har Sverige verkat för skärpta regler när det gäller buller och utsläpp av luftföroreningar. På internationell nivå arbetar Luftfartsstyrelsen, som har sektorsansvar för miljöfrågor, för ett system för handel med utsläppsrätter för luftfarten. Kväveoxidutsläppen ökade under 2005 med 6 procent vilket dock innebär att ökningstakten relativt sett minskar jämfört med året innan. Ungefär 2 procent av utsläppen kommer från markbunden verksamhet. Även utsläppen av svavel-, kolväte- och kolmonoxid ökade under 2005 men i mindre omfattning. De ökade utsläppen beror främst på ökad flygtrafik.

Luftfartsverket bedriver ett aktivt miljöarbete. Utsläppen av luftföroreningar och växthusgaser från luftfarten ökade dock under 2005. Koldioxidutsläppen ökade med 10 procent till ca 2,1 miljoner ton (inrikes trafik samt utrikes avgångar). Ca 15 000 ton kommer från Luftfartsverkets egen verksamhet, vilket är en halvering jämfört med föregående år. Luftfartsverket har kunnat minska koldioxidutsläppen från den egna verksamheten genom att minska förbrukningen av fossila bränslen och

drivmedel. Motsvarande arbete har skett på Stockholm-Arlanda, men det kommer dock inte att skapa tillräckligt med utrymme för att flygplatsen fullt ut skall kunna utnyttja sin tekniska potential p.g.a. de uppsatta miljövillkoren för verksamheten. Dessa villkor innebär att de samlade utsläppen av koldioxid och kväveoxider från flygtrafik, vägtrafik och järnvägstrafik samt uppvärmning av lokaler och interna marktransporter inte får överstiga 1990 års nivå. De första tio åren utgör villkoren ett riktvärde, men från 2011 är villkoret ett gränsvärde. Luftfartsverket har informerat att detta värde inom en snar framtid kommer att nås. Med anledning av detta har Luftfartsverket vänt sig till Miljödombstolen med en begäran om ändrade villkor.

En positiv regional utveckling

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

Resultat: Det är väsentligt att alla delar av landet har ett väl fungerande flygtransportsystem i avsaknad av alternativa resmöjligheter. Anslaget till icke-statliga flygplatser har fördelats under året. Anslaget var under 2005 respektive 2006 80,6 miljoner kronor och Luftfartsverket bidrog med 22,4 miljoner kronor årligen.

År 2001 infördes allmän trafikplikt på tio inrikes flyglinjer och det uppdrogs åt Rikstrafiken att upphandla trafiken på dessa linjer. Sedan tidigare har allmän trafikplikt införts mellan Umeå och Östersund. Under 2005 genomfördes en ny upphandling av trafik på dessa linjer och resultatet blev en kraftig sänkning av kostnaderna.

Ett jämställt flygtransportsystem

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

och deras värderingar skall tillmätas samma vikt.

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

Luftfartsverkets ekonomiska resultat

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

Resultat: Antalet passagerare i linjefart och chartertrafik på Luftfartsverkets flygplatser ökade med drygt 5 procent under 2005. Antalet landningar minskade däremot med drygt 4 procent. Luftfartsverkets resultat efter finansiella poster för 2005 blev 238 miljoner kronor. Det positiva resultatet beror framförallt på att trafikvolymen på allvar har vänt uppåt efter flera år av nedgång. Luftfartsverket planerar för årliga investeringar under en miljard kronor, efter att ha investerat totalt ca 12 miljarder kronor under de föregående fem åren.

8.5 Revisionens iakttagelser

Riksrevisionen har granskat Luftfartsverkets och Luftfartsstyrelsens årsredovisningar för 2005. Revisionsberättelserna innehåller inga invändningar.

8.6 Politikens inriktning

Luftfarten har en stor transportpolitisk betydelse för det långväga inrikes- och utrikesresandet. I vissa regioner av landet är flyget det enda verkliga alternativet när det gäller att resa längre sträckor. Det är därför av stor vikt att staten följer utvecklingen på luftfartsmarkna-

den 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. Det tidigare beslutet att införa en flygskatt kommer inte att införas. Regeringen anser att det är av stor vikt att de regionala flygplatserna får sådana förutsättningar att de kan konkurrera på likvärdiga villkor. Regeringen avser därför att ge tilläggsdirektiv med den inriktningen till den sittande flygplatsutredningen.

Under 2001 inträffade en dramatisk förändring i omvärlden, vilket bidrog till ett kraftigt trendbrott i passagerarvolym inom luftfarten. Denna trend förstärktes under 2002 och 2003. Under 2004 och 2005 återhämtade sig marknaden delvis och denna utveckling har stärkts under 2006. Samtidigt förstärktes överströmningen av passagerare till lågkostnadsbolag samt till billigare biljetter i det traditionella reguljärflyget. Den del av flygbranschen som minskat mest är charterresandet.

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

Regeringen har för avsikt att se över möjligheten för andra aktörer än Luftfartsverket att utföra flygtrafiktjänster.

8.7 Budgetförslag

8.7.1 Luftfartsverket

8.7.1.1 Luftfartsverkets ekonomiska mål

Luftfartsverket skall bidra till att de transportpolitiska målen uppnås genom att på ett företagsekonomiskt lönsamt sätt ansvara för driften och utvecklingen av kostnadseffektiva, säkra och välfungerande flygplatser och flygtrafiktjänst. Av Luftfartsverkets treårsplan framgår att det ekonomiska resultatet efter skattemotsvarighet för perioden 2007–2009 bedöms bli 316, 351 respektive 386 miljoner kronor. Luftfartsverket har ett långsiktigt räntabilitetskrav (som räknas på resultatet efter skattemotsvarighet) på 8 procent av eget kapital.

Som restriktion för prisökningar gäller att verkets trafikavgifter exklusive undervägsavgifter, luftfartsskyddsavgifter och bulleravgifter, i genomsnitt får öka med högst nettoprisindex räknat fr.o.m. 2001. Vidare skall verket ha en soliditet om minst 25 procent. Luftfartsverket bedömer att verket har ett behov av en låneram på 7 700 miljoner kronor för 2007.

I Luftfartsverkets treårsplan presenterades följande prognos för den kommande treårsperioden.

Tabell 8.2 Ekonomisk utveckling

Miljoner kronor där ej annat anges

	Prognos 2006	Prognos 2007	Prognos 2008	Prognos 2009
Resultat efter skattemot- svarighet	244	316	351	386
Räntabilitet på eget kapi- tal efter skattemotsvarig- het (%)	8	10	10	10
Soliditet (%)	22	25	27	30
Beräknad skattemotsvarig- het	74	78	90	105
Beräknad utdelning	82	105	117	129

Regeringens överväganden

Regeringen anser att nuvarande räntabilitetskrav om 8 procent av eget kapital (som räknas på resultatet efter skattemotsvarighet) fortfarande är motiverat. Prisrestriktionen bör vara oförändrad för 2007.

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

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

Utdelning och skattemotsvarighet som skall inbetalas till inkomsttitel under 2007 bör även fortsättningsvis fastställas slutligt av regeringen i samband med bokslutet.

8.7.1.2 Luftfartsverkets finansiella befogenheter

Luftfartsverkets investeringar har finansierats dels med internt tillförda medel, dels med lån i Riksgäldskontoret. Verket har under 2006 ett

bemyndigande att ta upp lån inom en total ram av 7 700 miljoner kronor.

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

För att minska riske exponeringen används derivathandel enligt tidigare bemyndigande. I detta ingår att lämna likvid säkerhet vid utställandet av derivatinstrument och den ram Luftfartsverket har för utställandet av sådana säkerheter under 2006 är på 2 000 miljoner kronor.

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

Regeringens överväganden

Regeringen föreslår att riksdagen bemyndigar regeringen att även under 2007 låta Luftfartsverket få rätt att ta upp lån i och utanför Riksgäldskontoret inom en total ram på 7 700 miljoner kronor. Vidare föreslår regeringen att riksdagen bemyndigar regeringen att besluta om bildande av bolag inom ramen för Luftfartsverkskoncernen. Bakgrunden är att bolag kan behöva bildas för att underlätta samriskprojekt i den kommersiella verksamheten. Vidare kan bolag behöva bildas för att driva gemensamma projekt mellan olika organisationer inom Europa. Därutöver föreslår regeringen att Luftfartsverket får sätta in kassamässigt överskott på räntebärande konto i Riksgäldskontoret eller affärsbank. Vidare föreslår regeringen att överskottslikviditeten får placeras i statsgaranterade skuldebrev och hos motpart med kreditvärdighet motsvarande kategori K1 enligt nordisk Ratings system eller motsvarande. Luftfartsverket föreslås lämna likvid säkerhet vid utställandet av derivatinstrument. En ram för utställandet av sådana säkerheter på 2 000 miljoner kronor bör fastställas för 2007.

8.7.1.3 Luftfartsverkets investeringsplan

Luftfartsverket föreslår en investeringsnivå under perioden 2007–2009 på sammanlagt 2 400 miljoner kronor. Under planeringsperioden planeras vissa kompletterande investeringar för att till fullo utnyttja de investeringar som tidigare gjorts i kapacitetsutbyggnaden på Arlanda. Satsningar för att öka resultaten från de kommersiella produkterna kommer att prioriteras. I övrigt domineras planen av ersättningsinvesteringar för att säkerställa flygsäkerhet och en tillfredsställande kapacitet och

kvalitet i LFV:s infrastruktur samt i miljöinvesteringar.

Tabell 8.3 Investeringsplan

Miljoner kronor

	Total utgift under 2006-2009	Utfall 2005	Prognos 2006	Budget 2007	Beräknat 2008	Beräknat 2009
Arlanda flygplats	1325	295	425	300	300	300
Övriga flygplatser	1015	181	295	240	240	240
Flygtrafiktjänsten	630	229	150	185	155	140
Övriga investeringar	430	80	130	75	105	120
Summa investeringar	3400	785	1000	800	800	800
Lån i R GK	-	-	-	-	-	-
Internt tillförda medel	3400	785	1000	800	800	800
Övrig finansiering	-	-	-	-	-	-
Summa finansiering	3400	785	1000	800	800	800

Regeringens överväganden

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

8.7.2 Luftfartsstyrelsen

8.7.2.1 Luftfartsstyrelsens ekonomiska mål

Luftfartsstyrelsen ansvarar för myndighetsverksamhet inom den civila luftfarten. Luftfartsstyrelsen finansieras genom avgifter och myndighetens ekonomiska mål under perioden 2007–2009 är att kostnaderna skall täckas av myndighetens avgifter. I den totala kostnaden nedan ingår för 2007 avgiften till Eurocontrol med ca 156 miljoner kronor samt avgiftsutjämnings-

stemet för säkerhetskontroll med 461 miljoner kronor.

Tabell 8.4 Offentligrättslig verksamhet

Tusental kronor

Offentlig-rättslig verksamhet	Intäkter till inkomsttitel	Intäkter som får disponeras	Kostnader	Resultat (intäkt - kostnad)
Utfall 2005	0	873 919	819 582	54 337
Prognos 2006	0	867 300	875 428	- 8 128
Budget 2007	0	860 700	889 828	- 29 128
Budget 2008	0	889 000	900 428	- 11 428
Budget 2009	0	899 700	911 128	- 11 428

Regeringens överväganden

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

8.7.3 36:10 Driftbidrag till icke statliga flygplatser

Tabell 8.5 Anslagsutveckling

Tusental kronor

2005	Utfall	80 614	Anslags- sparande	0
2006	Anslag	80 613 ¹	Utgifts- prognos	80 613
2007	Förslag	80 613		
2008	Beräknat	80 613		
2009	Beräknat	80 613		

¹ Inklusivt tilläggsbudget i samband med 2006 års ekonomiska vårproposition (bet. 2005/06:FiU21) och förslag till tilläggsbudget i samband med denna proposition.

I riksdagens transportpolitiska beslut 1998 (prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266) sades att staten, inom ramen för en oförändrad rollfördelning, skulle ta ett större ansvar än dittills för driften av luftfartens infrastruktur i avsikt att uppnå en tillfredsställande flygtransportförsörjning. Anslaget infördes budgetåret 1999 i enlighet med det transportpolitiska beslutet. Bidraget är avsett att finansiera delar av driftunderskotten vid kommunala och privata trafikflygplatser. Genom riksdagens beslut angående propositionen *Moderna Trans-*

porter (prop. 2005/06:160, bet. 2005/06:TU5, rskr. 2005/06:308) fastställs de kompletterande riktlinjer som skall gälla för fördelningen av driftbidrag till icke-statliga flygplatser.

Regeringens överväganden

Regeringen konstaterar att driftbidraget spelar en viktig roll för att hela landet skall ges en tillfredsställande transportförsörjning och detta gäller särskilt för de regioner där det saknas goda alternativa transportmöjligheter. Regeringen avser att ge tilläggsdirektiv till flygplatsutredningen som ser över principerna för driftsbidraget.

Regeringen föreslår att 80 613 000 kronor anvisas under anslaget för 2007. För 2008 och 2009 beräknas anslaget till samma belopp. Beloppet utbetalas till Luftfartsstyrelsen som beslutar om fördelning av bidraget i enlighet med de nya riktlinjerna som redovisas i prop. 2005/06:160. Regeringen föreslår även att Luftfartsverket under 2007 skall fortsätta bidra med medel om 22 400 000 kronor för att täcka underskotten vid de icke-statliga flygplatserna.

9 Interregional kollektivtrafik

9.1 Omfattning

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

det saknas förutsättningar för kommersiell drift.

9.2 Utgiftsutveckling

Utgifterna för den upphandlade trafiken uppgick till 849 miljoner kronor 2005 den periodiserade kostnaden uppgick till 831 miljoner kronor. Dessa kostnader fördelades över trafikslagen enligt följande: tågtrafik 385 miljoner kronor motsvarande 46 procent av kostnaderna, färjetrafik 242 miljoner kronor (29 procent), busstrafik 69 miljoner kronor (8 procent) och flygtrafik 126 miljoner kronor (15 procent).

Tabell 9.1 Utgiftsutveckling inom verksamhetsområdet

Miljoner kronor

	Utfall 2005	Budget 2006 ¹	Prognos 2006	Förslag 2007	Beräknat 2008	Beräknat 2009
Anslag 36:11 Rikstrafiken: Administration	17,8	19,9	20,2	27,1	27,6	27,9
Anslag 36:12 Rikstrafiken: Trafikupphandling	848,7	943,0	1 042,3	986,0	986,0	886,0
Totalt för Verksamhetsområde Interregional kollektivtrafik	866,5	962,9	1 062,5	1 013,1	1 013,6	913,9

¹ Inklusive tilläggsbudget i samband med 2006 års ekonomiska vårproposition (bet. 2005/06:FiU21) och förslag till tilläggsbudget i samband med denna proposition.

Antalet tågresor i den upphandlade trafiken har minskat sedan föregående år och så även Rikstrafikens genomsnittliga kostnad per resa. Antalet bussresor i den upphandlade busstrafiken har ökat betydligt medan den genomsnittliga kostnaden per resa har minskat. Antalet flygresor och färjeresor har också ökat och så även kostnaderna per resa. Det är fortfarande tydligt att flyg- och färjetrafiken är dyrast per resa.

Under 2005 har den totala kostnaden för den upphandlade trafiken minskat något. Det är främst minskade kostnader för tåg och flygtrafik som bidrar till denna kostnadssänkning.

Den regionala fördelningen av utgifter redovisas i tabell 8.2. Uppdelningen följer principen att en upphandlad flyglinje mellan exempelvis Gällivare och Arlanda inte fördelas utan det är Gällivare och därmed Norrbottens län som antas vara föremålet för Rikstrafikens stöd. Andra linjer, främst tåg och buss har fördelats mellan flera län.

När Rikstrafiken utbetalar stöd till län som själva finansierar trafik fördelas Rikstrafikens stöd enligt andelarna för de olika länstrafik huvudmännens finansiering av den totala trafiken. Det gäller t.ex. busstrafiken i norra Sverige och för Stångådal/Tjust där fördelningen i upphandlingen från 2002 använts, vilken i sin tur utgår från den regionala fördelningen av resandet. När det inte finns någon ekonomisk fördelning av detta slag har i stället fördelningen skett utifrån andelen av linjens längd inom respektive län. Det gäller till exempel Uven (tågtrafik mellan Norrköping och Uppsala) och Kust till Kust (tågtrafik mellan Kalmar/Karlskrona – Göteborg). Gällande den så kallade Nattågs- trafiken har resandet till och från respektive län utgjort basen för fördelningen.

Resultatet visar att Gotlands län och Norrbottens län toppar listan följt av det relativt tätbefolkade Västra Götalands län. Även centralt belägna Jönköpings län är en stor mottagare av stöd.

Tabell 9.2 Regional fördelning av Rikstrafikens upphandlingskostnader

	Län	Andel %	Mnkr
1	Gotland	29,1%	241,8
2	Norrbotten	14,4%	119,7
3	Västra Götaland	12,5%	103,9
4	Västerbotten	9,7%	80,3
5	Jönköping	5,2%	43,2
6	Jämtland	3,9%	32,6
7	Örebro	3,3%	27,7
8	Dalarna	2,9%	24,2
9	Kalmar	2,9%	23,9
10	Västernorrland	2,8%	23,1
11	Blekinge	2,6%	21,7
12	Västmanland	2,2%	18,2
13	Östergötland	1,9%	15,4
14	Kronoberg	1,8%	15,3
15	Gävleborg	1,5%	12,8
16	Södermanland	0,9%	7,1
17	Värmland	0,7%	6,0
18	Halland	0,7%	5,8
19	Skåne	0,4%	3,6
20	Uppsala	0,4%	3,5
21	Stockholm	0,0%	0,0
		100,0%	829,7

9.3 Mål- och resultatbedömning

Med utgångspunkt i de transportpolitiska delmålen har för 2005 inom verksamhetsområdet nedanstående mål fastställts i regleringsbrevet för Rikstrafiken. Målen är beslutade av den tidigare regeringen. Resultatbeskrivningen i det följande görs i förhållande till dessa mål.

Ett tillgängligt transportsystem

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

Resultat: Rikstrafiken har under året avrapporterat uppdraget om ett nationellt och transportslagsövergripande informationssystem för all kollektivtrafik. Utvecklingen går åt rätt håll då samverkan har förbättrats gällande biljetter och tidtabeller. Under de senaste tre åren har Rikstrafiken och Samtrafiken i samverkan med samtliga operatörer arbetat med att införa en kommunikationslösning (Samtrafikgränssnittet) mellan de olika systemen för biljettbokning. Under det andra kvartalet 2005 blev detta arbete klart och med detta upphörde de tekniska hindren för samverkan mellan operatörernas system. Resultatet är att det är tekniskt möjligt att boka/köpa ett basutbud av tågbiljetter oavsett operatör oberoende av vilken operatör man kontaktar. Tågoperatörerna kan nu öppna sina sälj- och distributionskanaler för varandra, vilket bidrar till tillgängligheten för den interregionala kollektivtrafiken och underlättar sammanhållna resor.

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

Under 2005 har Rikstrafiken slutfört arbetet med att ta fram transportslagsövergripande råd och riktlinjer för gemensamma funktioner. Arbetet har bedrivits i samverkan med trafikverken och Boverket och har resulterat i en vägledning för utformning av transportslagsövergripande gemensamma funktioner. Syftet med vägledningen är att trafikverk och övriga berörda aktörer skall använda sig av den för att öka tillgängligheten för personer med funktionshinder.

Antalet resor har ökat i samtliga trafikslag 2005 jämfört med 2004 och kostnaden per genomförd resa har minskat för samtliga trafikslag under samma period (tabell 9.3 och 9.4). Den sistnämnda bilden kan förändras beroende på utfallet i den tvist som finns mellan staten och Destination Gotland. Om tvisten går staten emot har kostnaden för gotlandstrafiken ökat alla år utom 2002. Som en följd av resultatet av upphandlingsomgången under 2005 kommer

kostnaden för flygtrafiken att nästan ha halverats för de kommande åren.

Tabell 9.3 Antal genomförda resor

Trafikslag	Antalet resor (tusental)	
	År 2005	År 2004
Tågtrafik	13 063	12 320
Färjetrafik	1 459	1 454
Busstrafik	2 673	2 597
Flygtrafik	148	148

Tabell 9.4 Kostnad per resa

Trafikslag	Kostnad/resa	
	År 2005	År 2004
Tågtrafik	29	32
Färjetrafik	166	167
Busstrafik	26	28
Flygtrafik	851	973

En hög transportkvalitet och en säker trafik

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

Resultat: Rikstrafiken arbetar för att förbättra sin uppföljning av trafik kvaliteten. I dagsläget är mycket av uppföljningen baserad på operatörernas självrapportering av brister. Även om det på vissa sträckor har funnits problem under 2005, gällande kvalitet och punktlighet, är ändå kvaliteten på den upphandlade trafiken generellt relativt god.

Varje månad lämnar operatörerna för tågtrafiken uppgifter om inställda turer, turer utförda med felaktig fordonskvalitet samt turer utförda med annat trafikslag. Under året har totalt 507 händelser rapporterats varav operatören uppgett sig vara ansvarig för 254 (483), vilket är nästan en halvering jämförelse med 2004.

Den av Rikstrafiken upphandlade flygtrafiken skall hålla en hög regelbundenhet och enligt den allmänna trafikplikten skall den vara 99 procent beräknat per kalenderkvartal. På sex av de upphandlade linjerna uppnås inte kravet på helårsbasis. Detta betyder att kravet har underskridits åtminstone ett kalenderkvartal. Orsakerna har i

allmänhet varit väderförhållanden eller tekniska problem där det första befriar från ansvar medan det sistnämnda normalt leder till minskad ersättning eller annan åtgärd. Enligt den allmänna trafikplikten skall minst 80 procent av avgångarna vara mindre än 5 minuter försenade och 95 procent av avgångarna skall vara mindre än 15 minuter försenade. Det finns avvikelser från detta, men inte så allvarligt att det i dag föranleder några aktiva åtgärder från Rikstrafiken. Bristande punktlighet ger mindre i ersättning. Enligt den allmänna trafikplikten får kabinfaktorn för en delsträcka i genomsnitt inte överstiga 80 procent per kalenderkvartal och om kabinfaktorn understiger 35 procent får operatören minska utbudet. Resultatet för 2005 visar att det enbart på sträckor där planet inte är samutnyttjad med annan flygplats som kabinfaktorn understiger 35 procent. Lägst kabinfaktor (27 procent) har Pajala – Luleå respektive Östersund – Umeå och högst kabinfaktor (68 procent) har Stockholm – Lycksele - Arvidsjaur.

En god miljö

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

Resultat: Miljöeffekterna av den upphandlade trafiken erhålls som ett delresultat vid de beräkningar av nyttan av den upphandlade trafiken som planeras. Beräkningen av effekten av de upphandlingar Rikstrafiken genomför kommer att ske genom en analys där hänsyn tas till den direkta miljöpåverkan den upphandlade trafiken har (vilka utsläpp etc. som den förorsakar). Därefter genomförs en analys av en situation utan den upphandlade trafiken. En jämförelse mellan dessa beräkningar visar nettoeffekten av upphandlingarna. För att genomföra detta arbete krävs en metodutveckling. En beräkning med enkla utsläppsschabloner skulle gå att genomföra omedelbart, men skulle vara missvisande eftersom den inte tar hänsyn till vad trafikanterna skulle ha gjort om trafiken inte upphandlats.

En positiv regional utveckling

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

Resultat: Rikstrafikens trafikupphandlingar samt samverkansavtal med trafikhuvudmännen syftar till att upprätthålla transportpolitiskt motiverad interregional trafik som inte är kommersiellt gångbar. Under 2005 genomfördes totalt cirka 17 343 000 resor i denna trafik. Många av dessa resor är på linjer där ingen trafik alls skulle bedrivas utan Rikstrafikens stöd. Sammantaget bidrar den upphandlade trafiken väsentligt till att skapa grundförutsättningar för en positiv regional utveckling i stora delar av landet.

Under 2005 har Rikstrafiken genomfört utredningar som har koppling till frågan om nyttan av den upphandlade trafiken.

Ett jämställt persontransportsystem

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

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

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

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

9.4 Revisionens iakttagelser

Riksrevisionen har lämnat revisionsberättelse utan invändning till Rikstrafiken, dvs. har bedömt att årsredovisningen för räkenskapsåret 2005 i allt väsentligt är rättvisande.

9.5 Politikens inriktning

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

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

Den lokala och regionala kollektivtrafiken är 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. Kollektivtrafiken är en del av samhällsservicen och det är viktigt

att den blir tillgänglig för alla grupper av nyttjare. Staten har fördelat betydande belopp till trafikhuvudmännen för åtgärder i syfte att öka tillgängligheten för personer med funktionshinder. Därutöver bidrar staten till utbyggnad av lokal och regional infrastruktur för kollektivtrafik.

9.6 Budgetförslag

9.6.1 36:11 Rikstrafiken: Administration

Tabell 9.5 Anslagsutveckling 36:11 Rikstrafiken: Administration

Tusental kronor

2005	Utfall	17 833	Anslags-sparande	2 262
2006	Anslag	19 927 ¹	Utgifts-prognos	20 150
2007	Förslag	27 108		
2008	Beräknat	27 600 ²		
2009	Beräknat	27 913 ³		

¹ Inklusive tilläggsbudget i samband med 2006 års ekonomiska vårproposition (bet. 2005/06:FiU21) och förslag på tilläggsbudget i samband med budgetpropositionen för 2007.

² Motsvarar 27 107 tkr i 2007 års prisnivå.

³ Motsvarar 26 839 tkr i 2007 års prisnivå.

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

Regeringens överväganden

För att stärka Rikstrafikens upphandlings- och analyskompetens för trafikupphandlingar föreslår regeringen att Rikstrafikens administrationsanslag höjs med 7 000 000 kronor. Således föreslår regeringen att 27 108 000 kronor anvisas under 2007. För 2008 och 2009 beräknas anslaget till 27 600 000 kronor respektive 27 913 000 kronor.

Tabell 9.6 Härledning av anslagsnivån 2007–2009, för 36:11 Rikstrafiken: Administration

Tusental kronor

	2007	2008	2009
Anvisat 2006¹	19 927	19 927	19 927
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris & löneomräkning	181	546	986
Beslut	7 000	7 127	7 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	27 108	27 600	27 913

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2005 (bet. 2005/06:FiU21). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2006 års statsbudget. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning.

9.6.2 36:12 Rikstrafiken: Trafikupphandling

Tabell 9.7 Anslagsutveckling 36:12 Rikstrafiken: Trafikupphandling

Tusental kronor

År	Utfall	Anslags-sparande	Utgifts-prognos
2005	848 747	30 603	1 042 275
2006	943 000 ¹		
2007	Förslag	986 000	
2008	Beräknat	986 000	
2009	Beräknat	886 000	

¹ Inklusive tilläggsbudget i samband med 2006 års ekonomiska vårproposition (bet. 2005/06:FiU21) och förslag på tilläggsbudget i samband med budgetpropositionen för 2007.

Anslaget finansierar statens upphandling av transportpolitiskt motiverad interregional kollektiv persontrafik. Anslaget uppgår för innevarande år till 943 miljoner kronor, inklusive de 50 miljoner kronor som riksdagen anvisat i tilläggsbudget under 2006.

Tabell 9.9 Särskilt bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Tusental kronor

	Utfall 2005	Prognos 2006	Förslag 2007	Beräknat 2008	Beräknat 2009-2018
Ingående åtaganden	1 971 162	1 994 513	6 155 413	-	-
Nya åtaganden	1 294 200	5 137 600	693 500	-	-
Infriade åtaganden	-831 194	-976 700	-875 600	-903 500	-5 069 813
Utestående åtaganden	2 434 168	6 155 413	5 973 313	-	-
Erhållet/föreslaget bemyndigande	2 450 000	6 500 000	6 500 000	-	-

Regeringens överväganden

För att täcka utgifterna för trafikupphandlingar föreslår regeringen att 986 000 000 kronor anvisas under 2007. För 2008 och 2009 beräknas anslaget till 986 000 000 kronor respektive 886 000 000 kronor.

Tabell 9.8 Härledning av anslagsnivån 2007–2009, för 36:12 Rikstrafiken: Trafikupphandling

Tusental kronor

	2007	2008	2009
Anvisat 2006¹	893 000	893 000	893 000
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris & löneomräkning			
Beslut	93 000	93 000	-7 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	986 000	986 000	886 000

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2005 (bet. 2005/06:FiU21). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2006 års statsbudget. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning.

Bemyndiganden om ekonomiska åtaganden

Rikstrafiken bemyndigas att under 2007 för ramanslaget 36:12 *Rikstrafiken: Trafikupphandling* ingå ekonomiska förpliktelser i samband med upphandling av transportpolitiskt motiverad interregional kollektivtrafik som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 6 500 000 000 kronor under perioden 2008–2018.

10 Forskning och utveckling

10.1 Omfattning

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

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

SIKA har till uppgift att ta fram underlag för det transportpolitiska utvecklingsarbetet och är statistikansvarig myndighet för officiell statistik inom samhällsområdet transporter och kommunikationer. Till detta räknas vägtransporter, järnvägstransporter, luftfart, sjöfart, postverksamhet, televerksamhet, kommunikations vanor samt sedan den 1 juli 2006 även kollektivtrafik och samhällsbetalda resor. Myndigheten samordnar även infrastrukturplaneringen och bidrar med analyser inom politikområdets hela bredd.

SHK skall följa den internationella utvecklingen på de olika områden som omfattas av kommissionens verksamhet samt samarbeta med berörda

SHK utreder från samhällssynpunkt allvarliga olyckor inom luftfarten, sjöfarten, järnvägstrafiken samt inom annan verksamhet i enlighet med lagen (1990:712) om undersökning av olyckor. 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 (FUD) ryms huvudsakligen inom anslag 36:2 *Väghållning och statsbidrag*, medan motsvarande insatser för Banverkets del ryms inom anslag 36:4 *Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter*.

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

10.2 Utgiftsutveckling

Tabell 10.1 Utgiftsutveckling inom verksamhetsområdet

Miljoner kronor

	Utfall 2005	Budget 2006 ¹	Prognos 2006	Förslag 2007	Beräknat 2008	Beräknat 2009
36:13 Viss internationell verksamhet	1,8	2,5	4,2	2,5	2,5	2,5
36:14 Statens väg- och transportforskningsinstitut	33,4	34,7	35,1	39,7	40,4	41,3
36:15 Statens institut för kommunikationsanalys	48,0	54,0	57,8	54,5	55,6	56,8
Totalt för verksamhetsområde Forskning och analys	83,2	91,2	97,1	96,7	98,5	100,6

¹ Inklusive tilläggsbudget i samband med 2006 års ekonomiska vårproposition (bet. 2005/06:FiU21) och förslag till tilläggsbudget i samband med denna proposition.

10.3 Insatser

FUD-program

I september 2003 fastställde Vägverket ett FUD-program för perioden 2004–2013. Verket FUD-verksamhet har bedrivits i enlighet med programmet. Verket driver också branschgemensamma program tillsammans med andra parter. Med bl.a. fordonsindustrin drivs emissionsforskningsprogrammet (EMFO) och fordons säkerhetsprogrammet (Intelligent Vehicle Safety Systems, IVSS).

Banverket har sitt FUD-program för perioden 2006–2011 som utgångspunkt för arbetet inom området. Programmet pekar ut prioriterade FUD-områden, liksom hur FUD-procesen inom Banverket och samverkan med omvärlden skall fungera.

Vinnovas uppgift är att främja hållbar tillväxt genom att bidra till utveckling av effektiva innovationssystem, bl.a. genom finansiering av behovsmotiverad forskning.

10.4 Resultatredovisning

Målet för verksamhetsområdet är att kontinuerligt förbättra kunskaperna 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.

10.4.1 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. Nedan följer måluppfyllelse gällande de transportpolitiska målen.

Ett tillgängligt transportsystem, en hög transportkvalitet

VTI arbetar med att ta fram metoder för optimalt underhåll av infrastrukturen. Under verksamhetsåret har också arbete påbörjats för att studera olika typer av finansieringsmodeller för investeringar samt drift och underhåll.

Säker trafik

Under 2005 har VTI bland annat tagit fram förslag för att förbättra säkerheten i samband med skolskjutsar och barns skolvägar.

Trötthet och distraktion hos förare är ett trafiksäkerhetsproblem där VTI testat och rekommenderat profilerade vägmarkeringar som bidrar till ökad uppmärksamhet och förbättrat körbeteende.

VTI:s nyligen färdigställda anläggning för krockprovning med tunga fordon som tagits i bruk under året kommer att vara ett viktigt redskap i arbetet för ökad säkerhet.

God miljö

Institutet har under året medverkat i att ta fram en ny europeisk avgasmodell. Vägverket har som en av de första användarna beslutat implementera modellen i Sverige för användning på nationell, regional och lokal nivå.

Forskning om buller och olika typer av emissioner har fortsatt. Speciellt intressant är arbetet att analysera hur partiklar genereras i olika trafikmiljöer och vilka hälsoeffekter de får.

Positiv regional utveckling

Forskningsinsatser med inriktning mot detta mål är främst utveckling av analysverktyg för planeringen av åtgärder som investeringar i infrastrukturen samt prognosmodeller som används för att beräkna framtida transporterfrågan.

Jämställt transportsystem

Konkreta exempel på projekt under 2005 är projektet "Män och kvinnor i trafiken" som har till syfte att öka och fördjupa kunskapen om de bakomliggande faktorer som påverkar mäns och kvinnors förhållande till bilen, bilismen och bilkörning.

10.4.2 Statens institut för kommunikationsanalys

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

Resultat: SIKA har redovisat en uppföljning av det övergripande transportpolitiska målet och de sex delmålen för 2005. Redovisningen har presenterats i en rapport (SIKA 2006:2).

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 i samtliga fall utom två av de olyckor som undersökts under 2005 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.

Analys och slutsatser

Måluppfyllelsen i förhållande till uppställda verksamhetsmål för SIKA och VTI bedömer regeringen vara tillfredsställande vad gäller utförda prestationer.

Haverikommissionen har med sin verksamhet främst bidragit till delmålet om en säker trafik dvs. att ingen dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor. Myndigheten har medverkat till detta genom att lämna synpunkter och rekommendationer till tillsynsmyndigheterna. Myndigheterna har i de flesta fall hörsammat Haverikommissionens rekommendationer. Haverikommissionen har inte kunnat uppfylla målet för handläggningstider för haveriutredningar under året. Det är enligt regeringen angeläget att handläggningstiderna kortas ner så att det fastställda målet på sex månader uppnås. Haverikommissionen har därför tilldelats extra medel under 2006 för att kunna anställa heltidsutredare. Därigenom bör enligt regeringens uppfattning utredningstiden kortas ner. En uppföljning kommer att göras i samband med årsredovisningen för 2006.

10.5 Revisionens iakttagelser

Riksrevisionen har granskat årsredovisningarna för Statens väg- och transportforskningsinstitut, Statens institut för kommunikationsanalys och Statens haverikommission.

Revisionsberättelserna innehåller inga invändningar.

10.6 Politikens inriktning

En transportpolitik som säkerställer en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för män och kvinnor och näringslivet i hela landet kräver insatser inom en rad områden. Transportsektorn måste bli mer miljövänlig. Regeringen avser återkomma med förslag till och finansiering av en s.k. klimatomiljard för klimatrelaterad energiforskning och utveckling samt investeringsstöd. Satsningen syftar till att skapa tillväxt, nya jobb och miljönytta i Sverige. Den fysiska infrastrukturen måste utvecklas, liksom planeringsverktyg och prognosmodeller. Infrastrukturavgifter måste ges en effektiv utformning, regelverk behöver anpassas, målstyrningen behöver utvecklas ytterligare och innovationsklimatet inom sektorn behöver förbättras också genom andra insatser. Såväl samverkan som konkurrens inom och mellan transportslagen är viktiga drivkrafter för ett effektivt och hållbart transportsystem.

10.7 Budgetförslag

10.7.1 36:13 Viss internationell verksamhet

Tabell 10.2 Anslagsutveckling

Tusental kronor

2005	Utfall	1 824	Anslags-sparande	3 345
2006	Anslag	2 485 ¹	Utgifts-prognos	4 180
2007	Förslag	2 485		
2008	Beräknat	2 485		
2009	Beräknat	2 485		

¹ Inklusive tilläggsbudget i samband med 2006 års ekonomiska vårproposition (bet. 2005/06:FiU21) och förslag till tilläggsbudget i samband med denna proposition.

Anslaget disponeras av Regeringskansliet för kostnader för bl.a. medlemsavgifter om ca 2 miljoner kronor och resor förenade med

Sveriges deltagande i internationella organisationer m.m. Detta gäller främst internationella luftfartsförhandlingar, FN:s ekonomiska kommission för Europa (ECE), internationella järnvägsfördragen (COTIF, OCTI m.m.), internationellt samarbete vad gäller sjöfarten (IMO m.m.), luftfarten (ICAO m.m.) samt EU.

Regeringens överväganden

Regeringen föreslår att 2 485 000 kronor anvisas under anslaget för 2007. För 2008 och 2009 beräknas anslaget till 2 485 000 kronor respektive 2 485 000 kronor.

10.7.2 36:14 Statens väg- och transportforskningsinstitut

VTI:s ekonomiska resultat

Intäkterna 2005 uppgick till 133 miljoner kronor. Verksamheten exklusive anslaget har under 2005 gett ett överskott på ca 5,7 miljoner kronor.

VTI har sedan 2000 genomgått en ekonomisk omstrukturering till följd av det stora underskott som uppstod 2000. Ekonomin har successivt förbättrats och målet har varit att återställa nivån på balanserad kapitalförändring. Osäkerheten för VTI om förutsättningarna för FoU-verksamhetens finansiering de närmaste 3–5 åren är stor. Två principiellt viktiga förändringar har ägt rum de senaste åren. För det första har stödet till långsiktigt kunskapsuppbyggande transportforskning minskat, för det andra har det skett en förändring av forskningens inriktning från transportpolitiskt motiverad forskning till forskning som inriktas på stöd för utveckling inom industri och näringsliv med fokus på tillväxt och innovationer. VTI:s verksamhet omstruktureras för att möta bl.a. denna förändring. Nivån på och utvecklingen av institutets uppdragsintäkter är inte stabil. Det balanserade resultatets förändring för institutet framgår av följande tabell.

Tabell 10.3 Ekonomisk utveckling för VTI

Miljoner kronor där ej annat anges

	2001	2002	2003	2004	2005
Resultat 31/12	-1,7	-0,8	4,6	10,9	16,6
Avgiftsintäkter	72,3	81,6	87,1	88,7	98,8
Balanserat överskott	-2%	-1%	5%	12%	17%

Som framgår av tabellen kan resultatet variera ganska mycket. Det beror på att uppdragsmarknaden inte är stabil mellan åren.

VTI är ett oberoende och internationellt framstående forskningsinstitut inom transportsektorn. Institutet är en uppdragsmyndighet med cirka 80 procent extern finansiering. Uppdragsgivarna finns inom offentlig sektor och privat sfär både nationellt och internationellt.

36:14 Statens väg- och transportforskningsinstitut

Tabell 10.4 Anslagsutveckling

Tusental kronor

År	Utfall	Anslags-sparande	Utgifts-prognos
2005	33 362		1 031
2006	Anslag 34 730 ¹		35 125
2007	Förslag 39 734		
2008	Beräknat 40 435 ²		
2009	Beräknat 41 301 ³		

¹ Inklusivt tillägsbudget i samband med 2006 års ekonomiska vårproposition (bet. 2005/06:FiU21) och förslag till tillägsbudget i samband med denna proposition.

² Motsvarar 39 734 tkr i 2007 års prisnivå.

³ Motsvarar 39 733 tkr i 2007 års prisnivå.

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

VTI förvaltar och driver det nationella transportforskningsbiblioteket BIC. BIC har det nationella ansvaret för information och kunskapsförsörjning inom trafik och transportområdet vilket inkluderar en omfattande internationell verksamhet.

Tabell 10.5 Uppdragsverksamhet

Tusental kronor

Uppdragsverksamhet	Intäkter	Kostnader	Resultat (intäkt - kostnad)
Utfall 2005	132 945	127 431	5 604
(varav tjänsteexport)	8 513	8 685	-172
Prognos 2006	129 000	129 000	0
(varav tjänsteexport)	8 000	8 000	0
Budget 2007	130 000	130 000	0
(varav tjänsteexport)	8 000	8 000	0

Regeringens överväganden

Regeringen anser att dagens anslag är nödvändigt för att VTI skall kunna fullgöra sitt uppdrag vad avser långsiktig forskning, medfinansiering av EU-projekt samt nationellt motiveerade forskningsinsatser inklusive investeringar. Regeringen har för avsikt att noga följa utvecklingen av forskningsinstitutets framtid och hur det balanserade överskottet utvecklas.

Regeringen föreslår att 39 734 000 kronor anvisas under anslaget för 2007. För 2008 och 2009 beräknas anslaget till 40 435 000 kronor respektive 41 301 000 kronor. Överföring av 1 880 000 kronor sker från Vinnova och från Vägverket samt 940 000 kronor från Banverket för att finansiera BIC. Gällande de ekonomiska resultatet för 2005 föreslår regeringen att hela de balanserade överskottet får disponeras av VTI.

Tabell 10.6 Härledning av anslagsnivån 2007–2009, för 36:14 Statens väg- och transportforskningsinstitut

Tusental kronor

	2007	2008	2009
Anvisat 2006 ¹	34 730	34 730	34 730
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning ²	304	922	1 686
Beslut	-	-	-
Överföring till/från andra anslag	4 700	4 783	4 885
Övrigt	-	-	-
Förslag/beräknat anslag	39 734	40 435	41 301

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2005 (bet. 2005/06:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tillägsbudget under innevarande år.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2006 års statsbudget. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning.

10.7.3 36:15 Statens institut för kommunikationsanalys

Tabell 10.7 Anslagsutveckling

Tusental kronor

2005	Utfall	48 023	Anslags-sparande	8 419
2006	Anslag	5 4050 ¹	Utgifts-prognos	57 835
2007	Förslag	54 531		
2008	Beräknat	55 605 ²		
2009	Beräknat	56 808 ³		

¹ Inklusive tilläggsbudget i samband med 2006 års ekonomiska vårproposition (bet. 2005/06:FiU21) och förslag till tilläggsbudget i samband med denna proposition.

² Motsvarar 54 531 tkr i 2007 års prisnivå.

³ Motsvarar 54 531 tkr i 2007 års prisnivå.

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

Regeringens överväganden

Omlokaliseringen av ett trettiotal årsarbetsplatser till Östersund under 2007 kommer att innebära omställningskostnader. Regeringen avser att, med anledning av den beslutade omlokaliseringen, noga följa utvecklingen av myndigheternas ekonomiska situation, så att verksamheterna långsiktigt kan fungera med bibehållen kvalitet.

Regeringen kommer som tidigare aviserats, fortsätta att kompensera flertalet myndigheter för den engångspremie som en särskild pensionsersättning medför.

Regeringen föreslår att 54 531 000 kronor anvisas under anslaget för 2007. För 2008 och 2009 beräknas anslaget till 55 605 000 kronor respektive 56 808 000 kronor.

Tabell 10.8 Härledning av anslagsnivån 2007–2009, för 36:15 Statens institut för kommunikationsanalys

Tusental kronor

	2007	2008	2009
Anvisat 2006¹	54 050	54 050	54 050
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning ²	481	1 555	2 758
Beslut	-	-	-
Överföring till/från andra anslag	-	-	-
Övrigt	-	-	-
Förslag/beräknat anslag	54 531	55 605	56 808

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2005 (bet. 2005/06:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2006 års statsbudget. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning.

10.7.4 Haverikommissionen

Haverikommissionen disponerar inget eget anslag. Regeringen beslutar om en ram för myndighetens förvaltningskostnader. För 2006 är ramen 21 270 000 kronor. Haverikommissionen hemställer i sitt budgetunderlag för räkenskapsåren 2007–2009 om att anvisas en ram på 22 400 000 kronor för förvaltningskostnader. Förvaltningskostnaderna, liksom kostnaderna för enskilda undersökningar skall betalas av följande myndigheter: Luftfartsverket, Sjöfartsverket, Banverket, Försvarmakten och Statens räddningsverk.

Regeringens överväganden

Regeringen anser att Haverikommissionens bör tillföras ökade resurser för att uppfylla regeringens mål för handläggningstider för haveriutredningar. Regeringen beräknar att förvaltningskostnaderna för budgetåret 2007 skall uppgå till 22 400 000 kronor. Regeringen avser att fastställa fördelningen av förvaltningskostnaderna mellan de fem betalande myndigheterna i 2007 års regleringsbrev för Haverikommissionen.

11 Politikområde IT, elektronisk kommunikation och post

11.1 Omfattning

Politikområdet omfattar elektronisk kommunikation, informationsteknik och postkommunikation samt grundläggande kassaservice.

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.

Bolaget Posten AB (publ) är verksamt inom området.

Politikområdet omfattar även den statliga satsningen på IT-infrastruktur med hög överföringskapacitet (prop. 1999/2000:86, bet. 1999/2000:TU9, rskr. 1999/2000:256) och övriga åtgärder som syftar till att Sverige skall bli ett hållbart informationssamhälle för alla (prop. 2004/05:175, bet. 2005/06:TU4, rskr. 2005/06:142).

Inom politikområdet finns under 2006 även anslag för ersättning till SOS Alarm Sverige AB för att säkerställa en effektiv SOS-tjänst och tillgodose behovet av alarmeringstjänster för den statliga räddningstjänsten. I enlighet med förslag i 2006 års ekonomiska vårproposition (prop. 2005/06:100, bet. 2005/06:FiU21, rskr. 2005/06:370) överförs de ändamål och verksamheter som finansieras från anslaget 37:4 *Ersättning till SOS alarm Sverige AB för alarmeringstjänst enligt avtal* till utgiftsområde 6 Försvar samt beredskap mot sårbarhet fr.o.m. 2007.

11.2 Utgiftsutveckling

Tabell 11.1 Utgiftsutveckling inom politikområdet

Miljoner kronor

	Utfall 2005	Budget 2006 ¹	Prognos 2006	Förslag 2007	Beräknat 2008	Beräknat 2009
<i>Anslag inom utgiftsområde 22</i>						
37:1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter	14,2	16,4	20,4	31,5	32,1	32,7
37:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade	115,6	95,7	123,2	144,7	144,7	148,7
37:3 Ersättning till Posten AB (publ) för grundläggande kassaservice	400,0	400,0	400,0	400,0	400,0	400,0
37:4 Informationsteknik: Telekommunikation m.m.	22,0	19,8	20,0	14,0	15,5	20,2
2004 22 37:6 Gemensam radiokommunikation för skydd och säkerhet	46,3	-	132,3	-	-	-
2004 22 37:7 IT-infrastruktur: Regionala transportnät m.m.	260,8	-	416,2	-	-	-
Totalt för politikområde IT, elektronisk kommunikation och post	859,0	531,9	1 112,0	590,3	592,3	601,7

¹ Inklusive tilläggsbudget i samband med 2006 års ekonomiska vårproposition (bet. 2005/06:FIU21) och förslag till tilläggsbudget i samband med denna proposition.

Utgifterna för politikområdet beräknas för 2006 överstiga 2005 års utfall för att fr.o.m. 2007 minska betydligt. De ökade utgiftsnivåerna under 2006 kan dels hänföras till den tidsbegränsade satsning som genomförs avseende statligt stöd till kommuner och länsstyrelser för anläggande av bl.a. ortssammanbindande telenät. Merparten av resterande stödmedel beräknas utbetalas under 2006, med en mindre eftersläpning till 2007. Enligt förslag i denna proposition förlängs stödet till att omfatta även 2007. Detta bedöms dock inte påverka anslagsutfallet i någon högre grad, huvuddelen av utbetalningarna beräknas fortfarande ske 2006 och 2007. Förändringarna i utfallet kan även hänföras till förse- ningar i utbyggnaden av radiokommunikations- systemet för skydd och säkerhet, RAKEL. Inom politikområdet finns ett så kallat äldreanslag för utbyggnaden av RAKEL som var uppfört på statsbudgeten 2004 där återstående medel beräk- nas utbetalas under 2006.

11.3 Skatteutgifter

Skatteutgifter för utgiftsområdet utgår från för- hållandena som gällde vid tiden för 2006 års ekonomiska vårproposition. Skatteförslagen i budgetpropositionen för 2007 kommer till den del det påverkar skatteutgifterna att redovisas i 2007 års ekonomiska vårproposition. Skatte-

utgifterna inom utgiftsområde 22 Kommunika- tioner samt en definition av begreppet redovisas i avsnitt 3.3. Nedan följer en redovisning av de nettoberäknade skatteutgifterna som kan hänfö- ras till politikområdet IT, elektronisk kommuni- kation och post.

Tabell 11.2 Skatteutgifter inom politikområde IT, elektro- nisk kommunikation och post, netto

Miljoner kronor

	Prognos 2006	Prognos 2007
Förmån av personaldator	2 370	* ¹⁾
Skattereduktion för anslutning till bredband	30	50
Totalt för inom politikområde IT, elektronisk kommunikation och post	2 400	50

¹⁾ Skatteutgiften har upphört eller beloppsmässigt ändrats sedan redovisningen i 2006 års ekonomiska vårproposition, bilaga 2.

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 inkomst- skatt eller särskild löneskatt. Dessa förmåner kan betraktas som ersättning för utfört arbete. Skatteavvikelsen avser därför inkomstskatt och särskild löneskatt. Från och med 2004 är det högsta tillåtna bruttolöneavdraget 10 000 kronor per år.

Skattereduktion för anslutning till bredband

Skattereduktionen utgår för anslutning till bredband som tas i bruk under perioden den 1 januari 2001 till den 31 december 2007.

11.4 Mål

Målet för politikområde IT, elektronisk kommunikation och post är att alla skall ha tillgång till en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar infrastruktur och därtill hörande samhällstjänster.

Riksdagen har preciserat detta övergripande mål genom det IT-politiska målet, i målen för sektorn elektronisk kommunikation och i det postpolitiska målet. Därutöver skall det finnas en grundläggande kassaservice i hela landet.

Det övergripande målet och preciseringarna av det övergripande målet är beslutade av riksdagen. Resultatbeskrivningen i det följande görs i förhållande till dessa mål. I den mån regeringen bedömer att indelning i politikområden eller mål för dessa bör ändras återkommer regeringen vid ett senare tillfälle.

Målet för IT-politiken

Målet för IT-politiken är att Sverige skall vara ett hållbart informationssamhälle för alla (prop. 2004/05:175, bet. 2005/06:TU4, rskr. 2005/06:142).

Huvudmålet preciseras genom tre delmål:

1. IT skall bidra till förbättrad livskvalitet och till att förbättra och förenkla vardagen för människor och företag.
2. IT skall användas för att främja hållbar tillväxt.
3. En effektiv och säker fysisk IT-infrastruktur med hög överföringskapacitet skall finnas tillgänglig i alla delar av landet, bl.a. för att ge människor tillgång till interaktiva offentliga e-tjänster.

Nödvändiga förutsättningar för att uppnå målen är:

1. Förtroende för IT
2. Samordning

Målen för sektorn elektronisk kommunikation

Målen för sektorn elektronisk kommunikation är följande: Enskilda och myndigheter skall få tillgång till effektiva och säkra elektroniska kommunikationer. De elektroniska kommunikationerna skall ge största möjliga utbyte när det

gäller urvalet av överföringstjänster samt deras pris och kvalitet. Sverige skall i ett internationellt perspektiv ligga i framkant i dessa avseenden. De elektroniska kommunikationerna skall vara hållbara, användbara och tillgodose framtidens behov.

De främsta medlen för att uppnå detta skall vara att skapa förutsättningar för en effektiv konkurrens utan snedvridningar och begränsningar samt att främja internationell harmonisering. Staten skall ha ett ansvar på områden där allmänna intressen inte enbart kan tillgodoses av marknaden (prop. 2002/03:110, bet. 2002/03:TU6, rskr. 2002/03:228).

Det postpolitiska målet

Det postpolitiska målet är följande: Det skall finnas en posttjänst av god kvalitet i hela landet som innebär att alla kan ta emot brev och andra adresserade försändelser som väger högst tjugo kilogram. Det skall finnas en möjlighet för alla att få sådana försändelser befordrade till rimliga priser samt försäkrade och kvitterade av mottagaren. Dessutom skall enstaka försändelser befordras till enhetliga priser (prop. 1997/98:127, bet. 1997/98:TU13, rskr. 1997/98:304).

Målet för den grundläggande kassaservicen

Målet för den grundläggande kassaservicen är följande: Alla i hela landet skall ha möjlighet att verkställa och ta emot betalningar till enhetliga priser (prop. 2001/02:34, bet. 2001/02:TU1, rskr. 2001/02:125).

11.5 Insatser

11.5.1 Insatser inom politikområdet

IT

Riksdagen fattade i januari 2006 beslut med anledning av propositionen från IT-politik för samhället till politik för IT-samhället (prop. 2004/05:175). Beslutet innebar bl.a. en förändrad målstruktur för IT-politiken. I det följande ges en översiktlig bild av de insatser som gjorts inom ramen för de nya delmålen för att målet för IT-politiken skall uppnås.

IT skall bidra till förbättrad livskvalitet och till att förbättra och förenkla vardagen för människor och företag

Särskilda insatser för funktionshindrade m.m.

Post- och telestyrelsen (PTS) fick 2004 i uppdrag att redovisa en jämförande utvärdering av de tjänster och försöksprojekt som tillhandahålls av myndigheten. Syftet med utvärderingen skulle vara att ta fram en strategi för tillhandahållandet av tjänster till funktionshindrade inom myndighetens ansvarsområde. PTS har under 2005 utarbetat strategin som skall tillse att myndigheten skall uppnå de handikappolitiska målen inom sektorn elektronisk kommunikation och post fram till och med 2010.

Under 2005 har Talboks- och punktskriftsbiblioteket dels fått i uppdrag att fortsätta bredbandsförsöken med strömmande läsning, dels att undersöka möjligheterna att med bredbandstjänsten som grund utveckla ett nationellt digitalt distributionssystem med läshandikappade som målgrupp. Uppdragen skall redovisas under åren 2007–2009.

PTS har inom Conférence Européenne des Postes et Télécommunications (CEPT) bidragit till att det numera finns ett antal frekvenskanaler för hörselhjälpmedel som är harmoniserade i Europa. Harmoniseringen innebär stora fördelar för såväl användare som tillverkare av hjälpmedel.

Elektronisk förvaltning

För att effektivisera den statliga förvaltningen och förbättra dess service till medborgare och företag har beslut fattats om en ny strategi. Strategin innehåller tidsatta mål bl.a. för elektronisk ärendehantering och elektroniska inköpsprocesser och upphandlingar.

En nationell IT-strategi för vård och omsorg

En gemensam nationell strategi för IT i vård och omsorg har tagits fram tillsammans med Sveriges Kommuner och Landsting, Socialstyrelsen, Läkemedelsverket, Apoteket AB och Carelink. Strategin har även överlämnats till riksdagen i form av en skrivelse (skr. 2005/06:139).

IT i utbildningen

Myndigheten för skolutveckling har fått i uppdrag att främja utveckling och användning av informationsteknik i förskola, skola och vuxenutbildning. Uppdraget skall redovisa årligen och

slutredovisas, tillsammans med förslag till eventuella insatser, senast den 1 juli 2009.

IT skall användas för att främja hållbar tillväxt

Kompetensutveckling

Verket för näringslivsutveckling (Nutek) har i november 2005 fått i uppdrag att administrera ett ekonomiskt stöd för IT-kompetensutveckling i små och medelstora företag under 2005–2009. 30 miljoner kronor i ekonomiskt stöd till IT-kompetensutveckling i små och medelstora företag har avsatts för att öka konkurrenskraft, innovationer och tillväxt.

Företagshotell

Verket för näringslivsutveckling (Nutek) har i december 2005 fått i uppdrag att utreda såväl om möjligheterna till som förutsättningarna för distansarbete kan ökas i glesbygden genom s.k. företagshotell.

Elektronisk handel i offentlig sektor

Statskontoret och sedermera Verket för förvaltningsutveckling (Verva) fick under 2003 i uppdrag att under 2003–2006 arbeta för en ökad användning av elektronisk handel i offentlig sektor. 2004 utökades uppdraget till att också föreslå och möjliggöra förändringar som gynnar en ökad kostnadseffektiv användning av elektronisk upphandling. Uppdragen skall slutredovisas i februari 2007.

Elektroniska signaturer och elektronisk identitet

Under 2006 har initiativ tagits till ett treårigt program för att stimulera en ökad användning av e-legitimationer. Genom att stödja myndigheternas efterfrågan av elektronisk identifikation (eID) på en marknad ges en möjlighet för myndigheter att utveckla elektroniska tjänster och därmed kunna effektivisera sin förvaltning. En tredjedel av satsningen finansieras från politikområdet IT, elektronisk kommunikation och post.

IP-telefoni

Post- och telestyrelsen (PTS) fick i oktober 2005 i uppdrag att bl.a. utreda möjligheten att via IP-telefoni och andra relevanta elektroniska kommunikationstjänster nå nödnumret 112. I uppdraget, som aviserades i den IT-politiska propositionen, ingick också att beskriva utvecklingen för telefonitjänster, med särskilt fokus på IP-telefoni, utifrån ett konsument-, konkurrens-

och säkerhetsperspektiv. PTS rapport har remitterats och bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

IT och jämställdhet

Ett behov av ökad jämställdhet inom IT-sektorn har identifierats. Därför har PTS under 2006 fått i uppdrag att bedriva ett mentorskapsprojekt, projektet Womentor, för att öka antalet kvinnor som är högre chefer i sektorn. Projektet skall ge de deltagande företagen ett verktyg för att bättra ta tillvara kvinnors kompetens som ledare, och därmed säkra branschens konkurrenskraft och fortsatta positiva utveckling.

Vidare har den tidigare regeringen givit en av de tekniska högskolorna i uppdrag att analysera orsakerna till den sneda könsfördelningen inom IT-sektorn samt ta fram förslag till åtgärder som bör genomföras av olika aktörer för att främja jämställdheten i sektorn.

Innovationer

Under året har det genomförts ett strategiskt utvecklingsarbete i samverkan med näringslivet och fackliga organisationer. Arbetet resulterade i ett strategiprogram med åtgärder för en stärkt IT- och telekomsektor. Förslagen har under 2006 bearbetats och flertalet är under genomförande. Bl.a. har det fattats beslut om ett FoU-program inom mobilitet och mobil kommunikation och ett FoU-program för ökad användning av industriell IT.

IT och miljö

Boverket fick i september 2006 i uppdrag att redovisa på vilket sätt och i vilken omfattning den så kallade ByggaBo-dialogens projekt använder IT-baserade lösningar med syfte att effektivisera energianvändningen.

En effektiv och säker fysisk IT-infrastruktur med hög överföringskapacitet skall finnas tillgänglig i alla delar av landet, bl.a. för att ge människor tillgång till interaktiva offentliga e-tjänster

Tillgänglighet

Arbetet har fortsatt inom ramen för tidigare redovisade satsningar på utbyggnad av IT-infrastruktur med hög överföringskapacitet i glest bebyggda områden genom det s.k. bredbandsstödet. I denna proposition föreslås att perioden under vilka åtgärder kan berättiga till stöd till kommuner för anläggande av telenät samt till

fastighetsägare och företag för höga anslutningskostnader förlängs med ett år till att omfatta även 2007.

PTS har för 2006 fått i uppdrag att beskriva och analysera utvecklingen av den fortsatta utbyggnaden av IT-infrastruktur med hög överföringskapacitet. I uppdraget ingår bl.a. att identifiera hinder avseende etablerandet av sådan infrastruktur och då det är påkallat föreslå eller vidta åtgärder.

I regleringsbrevet för 2006 har det ställts krav på Banverket och Vägverket att redovisa vilka åtgärder verken vidtagit för att bidra till att uppfylla målet om att en effektiv och säker IT-infrastruktur skall finnas tillgänglig i alla delar av landet. Verken skall även redovisa vilka förfrågningar de fått från operatörer om att nyttja verkens infrastruktur för anläggning av radioantennar eller ledningsdragnings.

Internet

Lagen (2006:24) om nationella toppdomäner för Sverige på Internet trädde i kraft den 1 juli 2006. Lagen är inte lika ingripande som förslagen i den underliggande utredningen, Toppdomän för Sverige (SOU 2003:59). Lagen inför dock regler om tillsyn över svenska toppdomäner vilket ger tillsynsmyndigheten, PTS, möjligheter att följa och ställa krav på säkerheten i domänhanteringen. I propositionen angavs emellertid att de skäl som skall ligga till grund för beslut om att en ny domänadministratör skall ta vid bör diskuteras med den nuvarande domänadministratören, i se-domänens fall II-stiftelsen, och andra inblandade aktörer.

Informationssäkerhet

Informationssäkerhetsfrågorna har behandlats i propositionen Samverkan vid kris – för ett säkrare samhälle (prop. 2005/06:133). Den nationella strategin för informationssäkerhetsarbetet utvecklades men den tidigare ansvarsfördelningen från 2001 förändrades i huvudsak inte.

PTS har lämnat förslag på en strategi för ett säkrare Internet i Sverige. Förslaget, som redovisades i juli 2006, innehåller även förslag till en handlingsplan, ansvarsfördelning och förvaltning av strategin.

PTS har den 30 september 2006 lämnat förslag till hur uppgifterna i ett tidigare lämnat uppdrag om en rikscentral för IT-incidenthantering,

Sveriges IT-incident Centrum (Sitic), kan prioriteras och utvecklas.

Förtroende för IT

Konsumentskydd vid modemkapningar

I juni 2006 fattades beslut om en lagrådsremiss med förslag till ändringar i lagen om elektronisk kommunikation. Ändringarna syftar till att förbättra möjligheten för abonnenter att skydda sig mot obehörig uppringning och höga kostnader som är förenade med bl.a. modemkapning och liknande problem. Förslaget innebär att alla operatörer som tillhandahåller allmänna telefoni-tjänster skall vara skyldiga att tillhandahålla dels en tjänst som gör det möjligt för abonnenter att spärra sitt abonnemang mot uppringning av vissa nummer och samtal, dels en tjänst som innebär att abonnentens anslutning spärras om operatörens fordran på abonnenten överskrider en på förhand bestämd kreditgräns.

Samordning

Förbättrad samordning

En särskild utredare fick i april 2006 i uppdrag att lämna förslag till förbättrad samordning av utvecklingen av standarder och grundfunktioner inom IT-området (dir. 2006:36). Syftet är att underlätta utvecklingen och användningen av IT-standarder av olika slag. Uppdraget innefattar även bl.a. hur användningen av öppen programvara i offentlig förvaltning kan främjas samt en analys av hur standarder kan förbättra upphandlingar. Uppdraget skall redovisas senast i juni 2007.

IT-politiska strategigruppen

Den IT-politiska strategigrupp som tillsattes för perioden 2003–2006 skall lämna en slutrapport senast den 1 november 2006. Gruppens uppgift har varit att främja det svenska informations-samhällets fortsatta utveckling i syfte att bidra till att det IT-politiska målet uppnås. Gruppen har under uppdragstiden haft omfattande kontakter med berörda parter, såväl interna som externa och varit rådgivare i strategifrågor och under beredningen av olika ärenden.

IT-politiken inom EU

Sverige deltar aktivt i det IT-politiska arbete som sker inom det europeiska samarbetet. Arbetet bedrivs inom ramen för initiativet i2010, Det europeiska informationssamhället för tillväxt

och sysselsättning, som är en del av Lissabonstrategin.

Elektronisk kommunikation

Beslutsprocessen enligt lagen om elektronisk kommunikation

Den 6 oktober 2005 fattades beslut om tilläggsdirektiv (dir. 2005:105) till Samlokaliseringsutredningen (dir. 2005:16). Enligt direktiven skall utredningen lämna förslag till åtgärder som, med beaktande av rättssäkerhetsaspekter, kan effektivisera beslutsprocessen enligt lagen om elektronisk kommunikation och korta tiden fram till dess att beslut enligt lagen vinner laga kraft. Utredningen skall också utföra en avstämning med analys av myndighetsorganisationen inom området för elektronisk kommunikation. Vid avstämningen skall det följas upp hur myndighetsstrukturen hittills har fungerat.

Utredningen skulle ursprungligen redovisa sitt uppdrag senast den 15 juni 2006. Genom tilläggsdirektiv (dir. 2006:43) har utredningstiden förlängts t.o.m. den 16 oktober 2006.

Uppföljning av lagen om elektronisk kommunikation

Ekonomistyrningsverket (ESV) gavs i slutet av 2004 i uppdrag att genomföra en uppföljning av de av riksdagen beslutade målen för sektorn elektronisk kommunikation. ESV redovisade uppdraget under hösten 2005. ESV konstaterar att lagen har verkat en mycket kort tid och att det därför är svårt att omedelbart formulera indikatorer för uppföljning som speglar helheten i de ambitioner som uttrycks i lagen om elektronisk kommunikation. Konsekvensen av detta är att tidsperspektivet måste förlängas och uppföljningen utvecklas systematiskt och långsiktigt med sikte på en struktur som rätt visar helheten. Rapporten föranleder inga direkta åtgärder.

Kommunikationskommittén (COCOM)

Sverige har aktivt deltagit i den kommunikationskommitté som skapades i samband med EG:s nuvarande regelverk för elektroniska kommunikationsnät och kommunikationstjänster i syfte att biträda kommissionen. Under det gångna året har bl.a. en expertgrupp rörande tillgången till nödsamtal inrättas. Kommissionen har även i några fall utnyttjat möjligheten att efter samråd med kommittén kräva att nationella regleringsmyndigheter drar tillbaka specifika

förslag till beslut om relevanta marknader och dominerande operatörer.

Mobil kommunikation

Propositionen om ändring i lagen om elektronisk kommunikation (prop. 2005/06:191) lämnades till riksdagen den 16 mars 2006. I propositionen föreslås vissa ändringar i lagen om elektronisk kommunikation som skall främja samlokalisering ur ett miljöperspektiv. Förslagen baseras på Samlokaliseringsutredningens betänkande När en räcker – mastdelning för miljön (SOU 2005:97) som lämnades till regeringen i november 2005. Samlokaliseringsutredningen presenterade även förslag till ändringar i plan- och bygglagen. Bedömningen är dock att dessa förslag kräver ytterligare överväganden. Förslagen kommer därför att beredas vidare inom ramen för PBL-kommitténs betänkande Får jag lov – om planering och byggande (SOU 2005:77). I propositionen aviserades också att en handledning för utbyggnad av master borde utarbetas. Syftet med handledningen bör vara att underlätta kommunernas och länsstyrelsernas handläggning av stads- och landskapsfrågor vid utbyggnad av elektroniska kommunikationsnät. I mars 2006 fattades beslut om att bevilja Sveriges kommuner och landsting särskilda medel för att utarbeta en sådan handledning.

Radiospektrum

Användningen av radiospektrum följs kontinuerligt för att tillse att den gagnar Sveriges utveckling. På internationell nivå har detta skett främst genom deltagande i arbetsgrupper inom EU och genom deltagande i FN-organet för telekommunikation och radio, Internationella teleunionen (ITU). Sverige har under perioden maj–juni 2006 deltagit i en regional konferens för planering av digital ljudradio och TV. Vid konferensen antogs en plan för digital ljudradio och TV i bl.a. Europa och Afrika. Denna plan kommer att ersätta dagens plan för analog TV. Sverige har även genomfört förberedelser inför ITU:s fullmaktskonferens som äger rum i november 2006, där Sverige kandiderar till en plats i ITU:s styrande organ ITU Council. PTS har på regeringens uppdrag arbetat med att informera om och söka stöd för Sveriges kandidatur.

Sverige har deltagit i den av kommissionen skapade gruppen för radiospektrumpolitik. De yttranden som gruppen antagit behandlar en mer

användarstyrd spektrumhantering för elektroniska kommunikationstjänster samt förberedelser inför Världsradiokonferensen WRC-07.

Sverige har vidare deltagit i EG:s radiospektrumkommitté (RSC).

Post

Post- och kassaserviceutredningens slutbetänkande Postmarknad i förändring (SOU 2005:5) som överlämnades i januari 2005 har remissbehandlats och fått ett i huvudsak positivt bemötande. Bedömningen är att förslagen som rör förändrad lagstiftning, det postpolitiska målet m.m. kräver ytterligare överväganden och beredning pågår inom Regeringskansliet.

Oklarhet kring vad som är att anse som ett rimligt avstånd till en postlåda föranledde att PTS i mars 2006 uppdrogs att kartlägga avstånden till postlådor på landsbygden. Den redovisningen, tillsammans med utvärderingen av hur PTS allmänna råd om utdelning av post har tillämpats, kommer att utgöra underlag för fortsatta överväganden.

Kravet på kostnadsbaserade priser har kontrollerats genom ekonomisk tillsyn. Granskningen av Postens AB:s kalkylunderlag, redovisningssystem m.m. visar att kostnaderna på ett nöjaktigt sätt går att härleda till bokslut och årsredovisning. Vidare har omfattningen av pristaksregleringen klargjorts och därigenom har utrymmet för framtida höjningar av priset för befordran av enstaka försändelser av typen ”Porto betalt” begränsats.

Vid två tillfällen under 2005 har Europeiska kommissionens postdirektivkommitté hållit möten. Representanter för Sverige har också i andra sammanhang aktivt deltagit i EU-samarbetet på postområdet och fortlöpande framfört svenska ståndpunkter.

Grundläggande kassaservice

Posten har fram till nu genom hänvisning till vallagen (1997:157) utsetts att svara för den rikstäckande tillgången till grundläggande kassaservice. Sedan riksdagen den 23 november 2005 beslutat om en ny vallag och i samband därmed även ändrat lagen (2001:1276) om grundläggande kassaservice pekas Posten inte längre ut som tillhandahållare genom en hänvisning till vallagen (prop. 2004/05:163, bet. 2005/06:KU9, rskr. 2005/06:33). Enligt ändring i lagen (2001:1276) om grundläggande kassaservice skall kassaservicen, från och med den 1 januari 2006, i

stället tillhandahållas av det statligt ägda aktiebolag som regeringen bestämmer. I förordningen (2005:882) om grundläggande kassaservice har Posten pekats ut som detta aktiebolag.

11.6 Resultatbedömning

11.6.1 Resultat

IT

Riksdagen fattade beslut om propositionen från IT-politik för samhället till politik för IT-samhället (prop. 2004/05:175) i januari 2006, varför resultatredovisningen i huvudsak avser det tidigare IT-politiska beslutet (prop. 1999/2000:86, bet. 1999/2000:TU9, rskr. 1999/2000:256).

Tillgänglighet

Totalt har ca 5,25 miljarder kronor av statliga medel avsatts för bredbandsutbyggnaden. Ett stöd till kommuner för upprättande av IT-infrastrukturprogram fanns fram till 2004. Stöd till utbyggnad av IT-infrastruktur finns för anläggning av lokala telenät, ortssammanbindande telenät och för anslutning till rikstäckande telenät. Dessutom finns ett särskilt stöd till orter där telenätet är eftersatt. Till detta kommer ett stöd som ger fastighetsägare och företag möjlighet till skattereduktion för vissa anslutningskostnader. Stöden för IT-infrastrukturprogram, ortssammanbindande telenät samt administration av stödet belastar statsbudgetens utgiftssida med sammanlagt 2,05 miljarder kronor. Resterande stöd belastar statsbudgetens inkomstsida med sammanlagt 3,2 miljarder kronor.

– Hur har bredbandsstöden utnyttjats?

Möjligheten att ansöka om skattereduktion för höga anslutningskostnader har tidigare utnyttjats i begränsad omfattning, men intresset har ökat under 2005 och 2006. Det totala antalet beviljade och utnyttjade ansökningar under taxeringsåren 2002 t.o.m. 2004 uppgick till 8 405 stycken vilket motsvarade 44,5 miljoner kronor. Motsvarande siffror var för 2005 4 873 ansökningar motsvarande 48,1 miljoner kronor. Under 2006 har hittills 7 380 ansökningar beviljats om sammanlagt 17,9 miljoner kronor.

Länsstyrelserna redovisar tillsammans med Sveriges kommuner och landsting, i en rapport

baserad på enkäter, bl.a. uppgifter om hur de olika stödformerna för bredbandsutbyggnaden utnyttjats. Som framgår av tabellen nedan har per den 31 maj 2006 totalt knappt 2,9 miljarder kronor betalats ut. Drygt 1,5 miljarder kronor belastar statsbudgetens utgiftssida. Resterande knappa 1,4 miljarder kronor belastar statsbudgetens inkomstsida.

Tabell 11.3 Utbetalning och kreditering

Miljoner kronor

	Summa	Orts- samman- bindande nät ¹⁾	Områdes- nät ²⁾	Stomnät ²⁾	Eftersatta områden ²⁾
2001	80	49	31	-	-
2002	205	168	37	-	-
2003	531	350	181	-	-
2004	1008	553	320	135	10
2005	511	91	201	126	93
T.o.m. maj 2006	416	316	125	8	98
Summa	2 892	1 527	895	269	201

¹⁾ Stöd över statsbudgetens utgiftssida

²⁾ Stöd över statsbudgetens inkomstsida

Av tabellen nedan framgår även hur mycket pengar som kommunerna har ansökt om respektive beviljats för utbyggnaden per den 31 maj 2006.

Tabell 11.4 Sökt, beviljat samt utbetalt stöd

Miljoner kronor

	Summa	Ortssam- manbin- dande nät ¹⁾	Områ- desnät ²⁾	Stom- nät ²⁾	Efter- satta områ- den ²⁾
Antal kom- muner som sökt	-	245	236	119	140
Total ram	4 000	1 900	1 200	400	500
Sökt stöd	3 655	1 790	1 108	354	403
Beviljat stöd	3 579	1 788	1 103	315	335
Utbetalt stöd	2 892	1 527	895	269	201

¹⁾ Stöd över statsbudgetens utgiftssida

²⁾ Stöd över statsbudgetens inkomstsida

– Hur har stödberättigad utbyggnad finansierats?

Länsenkäten visar också att den totala finansieringen av stödberättigade projekt uppgår till drygt 6,6 miljarder kronor. Av summan utgör 54 procent statligt bredbandsstöd och elva procent kommunal finansiering. Hur finansieringen fördelas mellan olika finansieringskällor framgår av nedanstående tabell.

Tabell 11.5 Total finansiering av bredbandsprojekt per finansieringskälla

	mnkr	Andel
Statliga bredbandsmedel	3 619	54
Operatör	1 785	27
Kommun	704	11
Strukturfondsmedel	488	7
Regionala utvecklingsmedel	40	1
Summa	6 636	100

I stort sett har varje krona från bredbandsstödet medfört motsvarande annan finansiering. Marknadsfinansieringen har varit lägre än vad som torde ha förutsatts vid stödets införande, vilket hänger samman med ändrade marknadsförutsättningar. Den kommunala medfinansieringen har varit högre än den miniminivå om fem procent som krävs enligt stödförordningarna.

– *Till vilka har stödet gått?*

Enligt länsenkäten har stödet fördelats enligt tabellen nedan.

Tabell 11.6 Fördelning av stödmedel för ortssammanbindande och lokala nät

Procent

	Ortssammanbindande nät	Lokala nät
Privata aktörer	54	47
Statliga aktörer ¹⁾	19	20
Kommunala aktörer ²⁾	27	33
Totalt	100	100

¹⁾ Teracom, Banverket, Svenska Kraftnät och Vattenfall

²⁾ Bolag som lyder under kommunallagen och där det kommunala ägandet är minst 50 procent

– *Hur har IT-infrastruktur med hög överföringskapacitet byggts ut under stödperioden?*

Länsenkäten visar att 283 kommuner har färdigställt IT-infrastrukturprogram.

Post- och telestyrelsen (PTS) har på regeringens uppdrag redovisat läget avseende utbyggnaden av IT-infrastruktur med hög överföringskapacitet. Antalet kilometer nät av fiber och radio har från 2001 ökat med över 50 procent till januari 2006. Antalet kommuner med endast en stomnäsaktör har mer än halverats från 2003 till 24 i januari 2006. Antalet kommuner med fyra eller fler stomnäsaktörer har under samma period ökat från ca en femtedel till över hälften. Sedan 2004 har samtliga kommuner minst ett ortssammanbindande nät. Av landets tätorter är 96 procent anslutna till ortssammanbindande

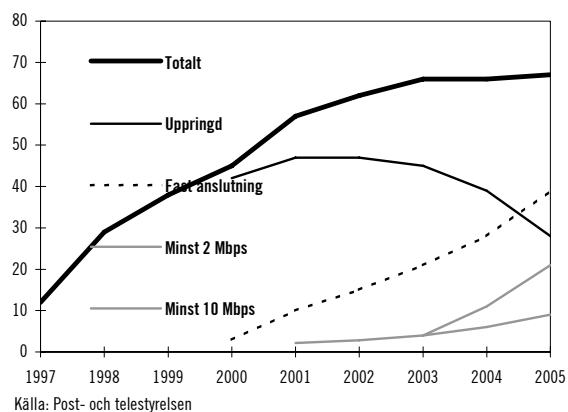
nät. De tätorter som inte är anslutna har i regel färre än 500 invånare. Andelen tätorter som har områdesnät har från 2003 ökat från hälften till 95 procent. Bland de minsta tätorterna (200–249 invånare) har nu drygt två tredjedelar områdesnät. Fortfarande saknar vissa områden, främst i utpräglad glesbygd, möjligheter till bredband. Samtidigt bor ca 300 000 hushåll i områden som endast har tillgång till ett accessnät.

– *Hur har tillgång till bredband utvecklats under stödperioden?*

Enligt PTS bedömning är täckningsgraden, det vill säga den andel av Sveriges befolkning som bor i områden som kan erbjudas bredband, ca 95 procent. På grund av tekniska begränsningar kan dock så många inte samtidigt vara abonnenter. I dag skulle närmare tre femtedelar av hushållen samtidigt kunna vara abonnenter. Antalet faktiska bredbandsabonnemang (fast uppkoppling) har ökat mer än tio gånger sedan ingången av 2001 och i dag har fyra av tio hushåll abonnemang. Ökningen under 2005 var nära 40 procent. Som framgår av diagrammet nedan gick andelen abonnenter med fast access förbi andelen med uppringd access under 2005. Andelen accesser med högre överföringskapacitet ökar också tydligt.

Diagram 11.1 Antalet hushållskunder med Internetanslutning i förhållande till antalet hushåll

Procent



Informationssäkerhet

Sveriges IT-incidentcentrum på PTS (Sitic) har presenterat flera nya tjänster under året som gått. Bland annat ett system som mäter tillståndet på Internet i Sverige. Genom en sammanställning över åtta svenska Internetoperatörer och hur typiska användare hos dessa kan nå

tjänster hos de övriga operatörerna skapas en bild av hur nätet fungerar.

PTS webbplatser och interaktiva utbildningar, som riktar sig till småföretag och konsumenter, är fortsatt välbesökta. Hittills har över en miljon aktiviteter genomförts på webbplatserna: över 650 000 besök, över 460 000 säkerhetstester, över 400 000 lösenordsövningar har gjorts. Den interaktiva utbildningen har haft 38 000 besök och 150 000 förfrågningar har hanterats av PTS webbassistenter.

Europeiska byrån för nät- och informations-säkerhet (Enisa) har etablerat sig som en betydelsefull aktör på EU-nivån. Det finns anledning att fortsätta följa och påverka byråns arbete så att det ligger i linje med svenska prioriteringar. Detsamma gäller för kommissionens förslag till strategi för informationssäkerhetspolitiken inom EU (En strategi för ett säkert informationssamhälle – dialog, partnerskap och användarinflytande, KOM(2006) 251 slutlig).

ENUM

I propositionen Lag om elektronisk kommunikation, m.m. (prop. 2002/03:110) gjordes bedömningen att ENUM kan komma att utvecklas till en samhällsviktig funktion som ytterligare driver konvergensen mellan de olika typerna av nät. PTS fick därför i uppdrag att genomföra ett nationellt försök med ENUM. Uppdraget redovisades i december 2004. PTS föreslog bl.a. att ENUM skall införas och drivas i kommersiella former. PTS slutrapport om ENUM har under 2005–2006 varit ute på remiss. Den huvudsakliga slutsatsen av remissen är att de marknadsaktörer som ligger närmast till hands att sköta och dra nytta av ENUM är långt ifrån övertygade om att det skulle finnas marknadsmässiga förutsättningar för ENUM inom en nära framtid. För närvarande tas därför inga särskilda initiativ för att få igång ett kommersiellt baserat ENUM i Sverige. PTS försöksverksamhet fortsätter dock och utvecklingen på området bevakas fortlöpande.

Elektronisk kommunikation

Övergripande

Marknaden för fasta abonnemang, som numera är konkurrensutsatt, har under 2005 visat en mycket positiv utveckling. Ungefär en femtedel av totala antalet abonnemang tillhandahålls numera av en annan operatör än TeliaSonera.

Användningen av mobila datatjänster ökade under förra året och mängden data som överförs mobilt har fyrdubblats. Antalet sända mms har ökat med 45 procent. Antalet abonnemang för IP-baserad telefoni, liksom antalet operatörer som erbjuder denna tjänst, har också ökat väsentligt under 2005. Antalet kunder som använder IP-baserad telefoni är fortfarande begränsat och några stora effekter på marknaden har ännu inte registrerats. Mycket talar för att särskilt företagsmarknaden framöver kommer att präglas av ett successivt byte av teknik i syfte att minska kostnaderna för telefoni. Parallellt med utvecklingen av IP-baserad telefoni sker även en ökad användning av mobiltelefoni vilket påverkar hushållens efterfrågan av telefonitjänster. Konkurrensen från IP-baserade telefonitjänster på hushålls- och företagsmarknaden ökar. Även om effekterna av IP-baserad telefoni än så länge är begränsade ger tekniken en möjlighet till ökad konkurrens.

Totalt omsatte slutkundsmarknaden för elektronisk kommunikation i Sverige 49,2 miljarder kronor under 2005, vilket innebär en minskning med 1,2 procent jämfört med 2004. Operatörernas intäkt avseende fast telefoni, mobila samtalstjänster och Internet från ett genomsnittshushåll var 530 kronor per månad under 2005.

Priserna för fast telefoni till slutkund har i stort sett varit stabila sedan föregående år. PTS analyser av prisutvecklingen för mobilsamtal visar att priset gått ner betydligt under senare tid. Priset för att sända ett sms har gått ned något under 2005 men det ligger fortfarande relativt högt jämfört med Norge och Danmark.

Den 31 december 2005 fanns hos PTS totalt 459 företag registrerade för att bedriva verksamhet inom elektronisk kommunikation. Det är en ökning med 28 företag jämfört med året innan.

PTS har utifrån lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation under 2005 meddelat slutliga beslut avseende 9 av 16 analyserade marknader. Ytterligare 2 marknader återstår att analysera, innan samtliga 18 relevanta marknader har gått igenom. Under året har PTS beslutat att TeliaSonera skall ha en skyldighet att tillhandahålla terminerande avsnitt av hyrda förbindelser till andra aktörer. Hyrda förbindelser används som ”insatsvara” till ett stort antal olika elektroniska kommunikationstjänster, t.ex. för överföring av stora mängder telefonsamtal. Under 2005 beslutade PTS även att TeliaSonera fortsättningsvis skall vara skyldigt att på begäran leve-

lera fast telefoni till permanenta bostäder och företag till ett överkomligt pris. Detta beslut har därefter överklagats av TeliaSonera och ligger nu i domstol som beräknas ta upp målet inom kort.

Marknaderna för programutsändningstjänster delas in i digitala TV-sändningar, analoga TV-sändningar och nationella analoga ljudradio-sändningar via marknät. PTS fattade slutliga beslut den 22 juni 2005 gällande marknads-avgränsningar och betydande marknadsinflytande (SMP). Teracom fastställdes som operatör med betydande inflytande på samtliga marknader. Slutliga beslut beträffande skyldigheter fattades den 15 december 2005.

På marknaderna för telefonitjänster i det fasta nätet har PTS beslutat att det inte behövs någon förhandsreglering. PTS kom i sin analys fram till att dagens regler om förval av bolag och prefixval samt tillgång till samtrafik gör att det inte finns stora hinder för bolag att etablera sig på dessa marknader och att konkurrensen är god. Inte heller avseende marknaden för tillträde till och samtalsoriginering i allmänna mobilnät infördes några skyldigheter. PTS analys visade att det inte fanns något bolag som har betydande inflytande på denna grossistmarknad och att konkurrensen har förbättrats. Detta trots att marknaden i sig karaktäriseras av svårigheter för andra aktörer att få tillträde på rimliga villkor. En avgörande orsak till att reglering inte anses behövas är den senaste utvecklingen på slutkundsmarknaden med ökad konkurrens och kraftigt sjunkande priser till fördel för konsumenterna.

Fasta samtalstjänster

Under 2004 och 2005 har marknaden för fasta telefonitjänster gått in i en ny fas. Framför allt två företeelser har gjort att förändringarna på denna marknad på många sätt har hamnat i centrum för utvecklingen. För det första beslutade PTS i februari 2005 att TeliaSonera är skyldig att erbjuda en grossistprodukt för telefonabonnemang till andra operatörer (GTA). Redan innan PTS beslut, under hösten 2004, lanserade TeliaSonera en grossistprodukt för telefonabonnemang. Denna möjlighet för alternativa operatörer att även fakturera abonnemangsvikten till slutkunden har inneburit att det monopol som i praktiken har rått på delmarknaden för fasta telefonabonnemang nu har upphört. Under 2005 har marknaden för telefonabonnemang visat en mycket positiv utveckling. Bland annat kan de alternativa

operatörerna i större utsträckning differentiera sina kunderbudanden och kunden behöver bara få en samlad faktura för sin fasta telefoni. För det andra har möjligheten att erbjuda fast telefoni även i andra nät än i TeliaSoneras traditionella kopparaccessnät blivit en kommersiell realitet.

Mobil kommunikation

Antalet trafikminuter i de mobila näten ökade kraftigt, med 31 procent, under 2005. Under 2004 låg tillväxten i trafiken på 13 procent. Att trafiken i näten ökar så mycket trots att förändringen i andelen personer som använder mobiltelefon är marginell, visar tydligt att man använder mobilen allt mer. Framför allt är det privatkunderna som ringer mycket mer. En viktig orsak till att den relativt stora ökningen sker nu beror på sjunkande priser under 2004 och 2005. Andelen mobil taltrafik av den totala taltrafiken har ökat med drygt 18 procent mellan 2004 och 2005.

Under 2005 har omkring 25 operatörer aktivt tillhandahållit mobila teletjänster. Några få av dessa operatörer erbjuder sina tjänster enbart till företagskunder. Av samtliga mobiloperatörer i Sverige har sex operatörer egna nät. Dessa är TeliaSonera, Tele2, Telenor, Tre, Spring Mobil och Nordisk Mobiltelefon.

Sammantaget finns det fyra GSM-nät (TeliaSonera, Tele2, Telenor och Spring Mobil) som alla uppfyllt de ursprungliga tillståndsvillkoren och tre UMTS-nät, även kallat 3G (Hi3G, Svenska UMTS licens och Telenor). Alla UMTS-nät skulle ha varit utbyggda så att de i slutet av 2003 täckte 8 860 000 personer. I december 2000 motsvarade det 99,98 procent av Sveriges befolkning.

Per den 2 maj 2006 täckte UMTS-operatörerna 94 procent (Hi3G), 93 procent (Svenska UMTS licens) respektive 94 procent (Telenor) av 8 860 000 personer. PTS har beslutat om nya tillstånd för utbyggnaden av UMTS. Tillstånden gäller till den 31 mars 2011. Enligt PTS under rättelser till operatörerna skall Tele2/TeliaSonera ha fullföljt sin utbyggnad per den 1 december 2006 och HI3G och Telenor per den 1 juni 2007. De nya och ändrade villkoren kommer troligtvis att innebära att den återstående utbyggnaden kan göras mer kostnadseffektiv utan att ge försämringar för konsumenterna.

PTS delade i mars 2005 ut ett tillstånd till digital mobiltelefon i 450-bandet till Nordisk

Mobiltelefon AS. Enligt tillståndsvillkoren ska nätet täcka 80 procent av ytan i varje län från och med den 1 juli 2007. Sedan tidigare driver TeliaSonera ett analogt NMT 450-nät vars tillstånd löper ut den 31 december 2007. Riksrevisionen genomförde i april 2005 en förberedande undersökning gällande PTS handläggning av tillståndet. Undersökningen visade att det var tveksamt om den anbudsgivare som vann auktionen inbetalt handläggningsavgiften i rätt tid. Kammarrätten slog fast att handläggningsavgiften inte varit PTS tillhanda på utsatt tid. Kammarrättens dom överklagades och upphävdes genom Regeringsrätten dom den 29 juni 2006. Regeringsrätten konstaterade bl.a. att PTS bedömning att betalningen varit PTS tillhanda inte kan anses ha innefattat något fel av det slag att resning skulle ha beviljats. PTS har tagit fram nya rutiner för auktionsförfarande så att liknande misstag inte skall kunna upprepas.

Internettjänster

PTS bedömer att det finns fler än 165 företag som tillhandahåller Internetaccess på den svenska marknaden. Att antalet totalt sett är många, leder inte per automatik till att konkurrensen fungerar. På åtskilliga platser i Sverige är konsumenternas möjlighet att välja mellan flera företag begränsad.

Sammantaget har de åtta största företagen 92 procent av samtliga kunder med Internetaccess. Övriga drygt 150 har marknadsandelar som samtliga understiger 0,5 procent. TeliaSonera är störst med 43,5 procent. Om enbart marknaden för Internetaccess med fast anslutning betraktas, ser marknadsbilden något annorlunda ut. Framför allt intar operatörer med egen infrastruktur en mer framträdande roll bland de största bredbandsoperatörerna. Även här är TeliaSonera störst och har 38 procent av kunderna. TeliaSonerans marknadsandelar för Internetaccess med fast anslutning visar dock på en svagt sjunkande trend. Bredbandsbolaget är näst störst på bredbandsmarknaden med 20 procent i marknadsandel. Com Hem har elva procent och Glocalnet sex procent.

Av en undersökning genomförd av PTS framgår att andelen individer i åldern 16 till 75 år med tillgång till Internet i hemmet under hösten 2005 låg på 78 procent.

Särskilda tjänster för funktionshindrade

PTS har under 2005 upphandlat sex tjänster för funktionshindrade inom området elektronisk kommunikation. Tjänsterna som upphandlats är: kostnadsfri nummerupplysning, förmedlingstjänst för texttelefoni, förmedlingstjänst för bildtelefoni, TeleTal, sjukvårdsrådgivning för texttelefonanvändare och drift av databas för dövblinda. Ny teknik och nya tekniska lösningar har kontinuerligt utvärderats med avsikt att förbättra och utveckla befintliga och nya tjänster. PTS har även lämnat bidrag till föreningen Fruktträdet Exkomps databastjänster för dövblinda, då deras tjänster bedöms vara av särskild vikt för en mycket utsatt grupp.

Robusta elektroniska kommunikationer

PTS har i rapporten Robusta elektroniska kommunikationer – Strategi för åren 2006–2008, redovisat en strategi för hur arbetet med åtgärder för att minska konsekvenserna av svåra påfrestningar på samhället i fred och med att öka beredskapen inför höjd beredskap och krig skall bedrivas. Denna strategi utgör en fortsättning av tidigare strategi inom ramen för verksamhetsområdet Det civila försvaret och verksamhetsområdet Svåra påfrestningar och sträcker sig mellan åren 2006–2008.

Post

Statens krav på Posten AB (Posten) har uppfyllts avseende service och kvalitet på den samhällsomfattande posttjänsten. Målen som regeringen satt upp för postområdet har uppnåtts. Posten innehar fortfarande en särställning på marknaden dels beroende på sin dominans, dels beroende på att bolaget har ålagts att tillhandahålla den s.k. samhällsomfattande posttjänsten.

För bedömning av tillgängligheten i Postens servicenät har uppgifter bl.a. inhämtats om Postens servicenät under 2005 omfattade totalt 2 012 serviceställen där kunderna kunde skicka brev och paket.

Tabell 11.7 Antal serviceställen där kunder kan skicka brev och paket

	2003	2004	2005
Glesbygd	109	99	95
Tätortsnära landsbygd	480	462	461
Tätort	1 498	1 478	1 456
Totalt	2 087	2 039	2 012

Källa: Glesbygdsvverkets statistik, februari 2006

Omkring 735 000 hushåll har 2005 betjänats av lantbrevbäring.

När det gäller marknadsandelar har Postens andel av postmarknaden minskat med 0,18 procentenheter medan CityMails marknadsandel har ökat med 0,37 procentenheter. Uppgifterna avser endast adresserade försändelser med en vikt på mindre än två kilogram. För 2005 utgjorde Postens andel av försändelserna 91,77 procent medan CityMails andel uppgick till 7,89 procent. Under året kom det till PTS in endast en ansökan om tillstånd att bedriva postverksamhet enligt postlagen och den 31 december 2005 fanns det i Sverige 36 postoperatörer som aktivt bedrev sådan verksamhet.

Det har på senare år förutspåtts att de nya elektroniska kommunikationssätten skulle konkurrera ut det traditionella brevet men det kan konstateras att postmängderna hittills endast minskat i begränsad omfattning. Antalet rapporterade adresserade försändelser har 2005 minskat med endast ca 0,13 procentenheter och uppgick till 3 214 miljoner försändelser. Det är framförallt Postens volymer som minskat medan CityMails volymer i allt väsentligt är oförändrade. Detta bedöms till stor del bero på att de nya medierna, åtminstone indirekt, genererar nya postströmmar.

När det gäller befordringstider uppfyller Posten med god marginal de minimikrav som anges i tillståndsvillkoren. Årets mätningar visar att 95,2 procent av försändelserna kom fram nästkommande arbetsdag, att jämföra med tillståndsvillkorens krav på 85 procent.

Postoperatörerna har på PTS begäran, i enlighet med tillståndsvillkoren, rapporterat in arten och omfattningen av de klagomål som allmänheten framfört. I de fall ett sådant klagomål rört en fråga av principiell art, t.ex. att en postoperatör begär systematiska fel, inleder PTS en fördjupad utredning.

De särskilt viktiga tjänsterna inom postområdet som är avsedda för äldre och för personer

med funktionshinder har nyttjats av uppskattningsvis 15 000 blinda och gravt synskadade, 115 000 synskadade samt närmare en halv miljon läshandikappade. PTS upphandling omfattade under året sammanlagt 41 407 miljoner kronor, vilket är en ökning med sex procent jämfört med 2004.

Resultatet av PTS upphandling av utsträckt lantbrevbäringsservice är att de grupper som omfattas får postservice i anslutning till bostaden i stället för vid lantbrevbäringens ordinarie färdväg. Genom upphandling har 1 664 hushåll under 2005 garanterats utsträckt lantbrevbäring för post- och kassaservice. Kostnaden uppgick till sammanlagt 4 389 000 kronor vilket är en ökning med fyra procent jämfört med 2004.

Grundläggande kassaservice

Förändrade betalningsmönster och nya förutsättningar för kontanthantering har fortsatt att påverka Svensk Kassaservice negativt. Den fortsatt snabba infrastrukturutvecklingen för kassaservicetjänster innebär att nya, effektivare och billigare alternativ för betalningar och kontantuttag blivit allt vanligare.

En rimlig tolkning av vad som kan anses utgöra det behov som Posten skall tillgodose genom Svensk Kassaservice är att det i hela landet skall vara möjligt att utföra och ta emot betalningar över disk där andra aktörer inte tillgodoser behovet. Svensk Kassaservice upprätthåller som princip minst ett serviceställe per kommun. Utöver de 702 fasta serviceställena finns det 52 serviceställen via ombud, beställd kassaservice på 261 orter, kassaservice via lantbrevbäring, 13 lantbrevbäringstopp och 5 000 hushåll som erbjuds kassaservice via postväska. Totalt betjänas drygt 730 000 hushåll i Sverige av lantbrevbäringsservice. Trots att Svensk Kassaservice under året har minskat antalet serviceställen gör PTS bedömningen att samhällets behov av grundläggande kassaservice är tillgodosett. Ersättning till Posten för grundläggande kassaservice utgår med 400 miljoner kronor årligen.

2005 års Temo-undersökning visade att både tillgänglighet och service fick ett godkänt betyg bland flertalet av de tillfrågade. Resultatet är jämförbart med föregående års mätning.

Resultatet av PTS upphandling av utsträckt lantbrevbäringsservice var att 1 664 hushåll därigenom kunde utföra grundläggande kassatjänster vid hemmet i stället för vid lantbrevbäringens

ordinarie färdväg. Antalet hushåll har ökat med 44 stycken jämfört med föregående år. Statens kostnad för utsträckt lantbrevbäring för post- och kassaservice uppgick 2005 till 4 389 000 kronor.

På den tidigare regeringens uppdrag har PTS redovisat en jämförelse av tjänster inom elektronisk kommunikation och post för personer med funktionshinder. Den utvärderingen visar att upphandlingen av den utsträckt lantbrevbäringsservicen, som även inkluderar kassaservice, till äldre och funktionshindrade i glesbygd, är till stor nytta för brukarna och svarar mot uppställda krav. Tjänsterna bidrar bl.a. till ökad självständighet och tillgänglighet.

11.6.2 Analys och slutsatser

IT

Tillgänglighet

Utbyggnaden av IT-infrastruktur med hög överföringskapacitet har varit betydande under stödperioden. Det finns dock områden utan möjligheter till bredband och många hushåll som endast har tillgång till ett accessnät. Utbyggnaden sker på flera håll i landet under stark tidspress vilket riskerar utbyggnadens kvalitet och finansiering. Till detta kommer att under nuvarande strukturprogram kan även åtgärder efter 2006 års utgång få stöd. Sammantaget är det därför regeringens uppfattning att stödperioden bör utsträckas ytterligare ett år för att ge kommunerna tid att genomföra pågående satsningar på ett optimalt sätt. Ett förslag om sådan förlängning lämnas i denna proposition.

Huvuddelen av ramen för skattereduktion för fastighetsägare och företag för höga anslutningskostnader kommer inte att utnyttjas. Det låga utnyttjandet beror troligen på flera faktorer. Möjliga orsaker är den relativt begränsade utbyggnaden av områdesnät i början av stödperioden, låg kännedom om stödet samt stödets utformning. Under senare år då områdesnät byggts ut i ökad omfattning och kännedomen om stödet ökat har stödet utnyttjats i högre utsträckning. Även för detta stöd föreslås en förlängning.

Samtidigt som stödperioden förlängs måste utbyggnaden av och tillgängligheten till IT-infrastruktur med hög överföringskapacitet följas upp, likaså bör effekterna av bredbandsstödet utvärderas.

Informationssäkerhet

Även om Post- och telestyrelsens (PTS) insatser har fått genomslag är bedömningen att det även fortsättningsvis kommer att behövas åtgärder för att öka medvetenheten om informationssäkerhetsfrågorna.

Sitc är en etablerad och erkänd aktör i det internationella arbetet. Erfarenheterna av Sitics arbete och de förslag som kan väntas från över synen av verksamheten förväntas leda till en förbättring av möjligheterna att förebygga och hantera IT-incidenter.

På det internationella området är Sveriges deltagande i Europeiska byrån för nät- och informationssäkerhet (Enisa), OECD och ICANN instrument för att föra arbetet framåt.

Elektronisk kommunikation

Den utveckling som skett under perioden och de åtgärder som PTS vidtagit har medverkat till att uppfylla målet för politikområdet. Många insatser syftar till att främja konkurrensen på de olika delmarknaderna vilket är ett viktigt medel för att uppnå målen. Genom PTS arbete enligt lagen om elektronisk kommunikation med marknadsanalyser, beslut om särskilda skyldigheter och PTS tillsynsarbete ökar regleringens genomslag på marknaden. En alltjämt försvårande omständighet är att flertalet konkurrensfrämjande beslut som fattas av PTS överklagats till domstol. Denna fråga är föremål för utredning och förslag med åtgärder kommer att lämnas till regeringen i oktober 2006.

Post

Genom de olika åtgärder som vidtagits bedöms måluppfyllelsen på postområdet uppnå en godtagbar nivå och kraven som ställs på den samhällsomfattande posttjänsten har också de uppfyllts. Den omfattande omstrukturering av servicenätet som Posten har genomfört skapar en viss oro vad gäller den fysiska tillgängligheten till Postens tjänster i glesbygden. Någon mer generell försämring för konsumenterna bedöms dock inte ha skett.

Eftersom det fortfarande saknas konkurrens på delar av den svenska postmarknaden kvarstår behovet av att skydda de kundkategorier som skickar enstaka försändelser mot alltför stora portohöjningar. Därför bör, enligt en samlad bedömning, den nuvarande prisregleringen genom det s.k. pristaket finnas kvar.

PTS olika insatser, när det gäller att tillgodose de behov av särskilt viktiga tjänster som äldre

och funktionshindrade har behov av, bedöms ha lett till att målen har uppfyllts. Trots att den utvärdering som gjorts inte tyder på att det skulle finnas luckor i tjänsteutbudet föreligger det behov av bättre information om de tjänster och försöksprojekt som PTS upphandlar. Myndigheten är av uppfattningen att det vore önskvärt om de grupper som försöken vänder sig till skulle kunna breddas.

Inom EU finns sedan 1997 ett EG-direktiv (97/67/EG) som syftar till att 2009 avskaffa monopolen på posttjänster. Den numera fastslagna tidtabellen för tillskapandet av en gemensam marknad och takten för liberaliseringen har stor betydelse för hur de nationella marknaderna utvecklas, både med avseende på omfattning och i vilket tidsperspektiv. Postföretagen konkurrerar inte bara med varandra, utan även med företag inom logistik och expressförmedling som har fördelen av att redan ha en effektiv organisation och internationella nätverk. Det är endast i Sverige, Finland och Förenade kungariket som hela postmarknaden är konkurrensutsatt.

Grundläggande kassaservice

I takt med att betalningsmönster och förutsättningar för kontanthantering förändras, minskar behovet av manuella kassaservicetjänster. I försök att möta den vikande efterfrågan har ett stort antal kassakontor lagts ner både under 2005 och 2006. Utvecklingen är oroande ur serviceutbuds- och kostnadsaspekt för såväl Svensk Kassaservice som dess kunder. I syfte att fastställa hur servicenivån förhåller sig till det av riksdagen fastlagda målet fick PTS i april 2006 i uppdrag att göra en aktuell kartläggning av den faktiska tillgången till kassaservice. Uppdraget skall redovisas senast den 31 oktober 2006.

Slutsatsen när det gäller kvaliteten på de tjänster som i glesbygd erbjuds äldre och personer med funktionshinder är att den svarar mot de krav som ställs på tjänsterna. Eftersom en ökad kunskap om anpassning och förändring av tjänsterna skulle underlätta utnyttjandet, kommer PTS att ytterligare utveckla formerna för samverkan mellan marknadens aktörer.

11.7 Revisionens iakttagelser

Riksrevisionen har lämnat revisionsberättelse utan invändning till Post- och telestyrelsen, dvs.

Riksrevisionen har bedömt att årsredovisningen för räkenskapsåret 2005 i allt väsentligt är rättvisande.

11.8 Ändring i lagen (2000:1335) om kreditering på skattekonto av stöd till kommuner för anläggande av telenät

Regeringens förslag: Möjligheten att ge kommunerna stöd till telenät genom att deras skattekonto krediteras förlängs med ett år så att perioden omfattar den 1 juli 2000–31 december 2007.

Ärendet och dess beredning: Metoden att ge stöd genom kreditering på skattekonto samt genom skattereduktion regleras i lag. Förslagen till lagändringar är författningstekniskt och även i övrigt av så enkel utformning att Lagrådets hörande skulle sakna betydelse. Något yttrande från Lagrådet har därför inte inhämtats.

Skälen för regeringens förslag: Enligt lagen (2000:1335) om kreditering på skattekonto av stöd till kommuner för anläggande av lokala telenät avsåg stödet först åtgärder som utfördes under perioden den 1 juli 2000–31 december 2004. Sedan lagen antogs har förutsättningarna för en snabb bredbandsutbyggnad förändrats. Framför allt har marknadsaktörernas intresse minskat väsentligt. Riksdagen har därför beslutat att ändra lagen så att stödet förlängts till och med den 31 december 2006 (prop. 2001/02:1 utg.omr. 22, bet. 2001/02:TU1, rskr. 2001/02:125 och prop. 2003/04:100, bet. 2003/04:FiU21, rskr. 2003/04:274). Stödet har även breddats till att omfatta anslutning till rikstäckande telenät (prop. 2002/03:1, bet. 2002/03:TU1, rskr. 2002/03:69).

De närmare villkoren för stödet framgår av förordningen (2000:1469) om stöd till kommuner för anläggande av lokala telenät, förordning (2003:62) om stöd till kommuner för anläggande av anslutning till rikstäckande telenät och förordning (2004:619) om stöd till kommuner för etablering av telenät m.m. på orter och i områden där telenätet är eftersatt. Regeringen har också ändrat tidsperioden i stödförordningarna. Nätdelarnas utbyggnad samordnas eller sammanfaller normalt. Kommunernas planering av utbyggnaden underlättas därför om regelver-

ket för de olika delarna av nätet överensstämmer så långt möjligt.

De skäl som anfördes för tidigare förlängningar gäller fortfarande. Vidare finns möjligheter att få stöd under nuvarande programperiod för strukturfonderna även efter år 2006 års utgång. En förlängning av stödperioden medför att projekt som riskerar att inte hinna utföras innan 2006 års utgång ges ytterligare tid. En förlängning av stödperioden medger även ytterligare överväganden om hur målet att en effektiv och säker IT-infrastruktur med hög överföringskapacitet ska vara tillgänglig i alla delar av landet ska nås. Det är regeringens uppfattning att stödperioden bör utsträckas ytterligare ett år för att ge kommunerna tid att genomföra satsningen på ett optimalt sätt. Regeringen bedömer det som ändamålsenligt att skattereduktioner för höga anslutningskostnader för fysiska och juridiska personer löper under samma period och föreslår därför på annan plats i denna budgetproposition att även detta stöd förlängs till utgången av 2007. Förlängningarna innebär inte någon förändring i den beräknade ekonomiska ramen.

Lagförslag i ärendet finns i avsnitt 2.1.

11.9 Politikens inriktning

IT

Riksdagen fattade beslut om propositionen Från IT-politik för samhället till en politik för IT-samhället i januari 2006 (prop. 2004/05:175, bet. 2005/06:TU4, rskr.2005/06:142).

En väl utbyggd robust IT-infrastruktur är en naturlig del av en förnyelsepolitik som ger alla delar av landet möjligheter att växa och utvecklas av egen kraft. Tillgången till en modern IT-infrastruktur är avgörande för företagares möjlighet att utveckla sin verksamhet och därigenom för att ge möjlighet till nya jobb och tillväxt i hela landet. IT-infrastrukturen är även en viktig förutsättning för utveckling av offentliga tjänster och medborgarnas möjlighet att kunna ta del av dessa tjänster. Mot denna bakgrund behövs en tydligare och betydligt mer långsiktig politik byggd på tydliga roller för offentliga aktörer och en bred samsyn om den fortsatta utbyggnaden. Regeringen avser att återkomma i frågan.

Regeringen avser att ge IT-standardiseringsutredningen (dir. 2006:36) tilläggsdirektiv som

ytterligare framhäver IT-standardiseringens betydelse även som en viktig förutsättning för en sammanhållen e-förvaltning, omfattande såväl stat som kommuner och landsting. I utredningens arbete ska också informationssäkerhetsfrågor ges en framträdande roll. Utredningen skall särskilt uppmärksamma betydelsen av ökad användning av standarder för myndigheternas möjligheter att införa elektronisk upphandling och i synnerhet för möjligheterna att ta emot elektroniska anbud. Vidare skall möjligheterna till en ökad användning av öppen källkod framhävas ytterligare.

Elektronisk kommunikation

Riksdagen beslutade i juni 2003 om lag om elektronisk kommunikation (prop. 2002/03:110, bet. 2002/03:TU6, rskr. 2002/03:228). Lagen bygger på EG-reglering vars övergripande målsättning är att åstadkomma ett harmoniserat regelverk för elektroniska kommunikationsnät och elektroniska kommunikationstjänster samt tillhörande installationer och tjänster. En avstämning och analys av hur besvärsmålsättningen samt den nya myndighetsorganisationen har fungerat kommer att redovisas till regeringen i oktober 2006.

En bredare avstämning av den nuvarande ordningen, samt riktlinjer för den framtida inriktningen av regelverket kommer att ske inom ramen för kommissionens översyn av EG:s regelverk för elektronisk kommunikation. Huvudlinjen i den svenska ståndpunkten som lämnats till kommissionen är att nuvarande regelverk i grunden är sunt och att man skall hålla fast vid principen om att uppnå effektiv konkurrens på samtliga delmarknader för elektroniska kommunikationer. Det första förslag som kommissionen publicerat under sommaren 2006 ligger nära de synpunkter som Sverige lämnat.

Utbyggnaden av de olika mobila kommunikationsnäten och utvecklingen av tjänster för användarna fortsätter. Det är viktigt att utbyggnaden av de olika mobila kommunikationsnäten fullföljs och att de sammantaget möjliggör för användare både i städer och större samhällen och gles- och landsbygd att ta del av mobila tjänster. Bl.a. tillståndet att digitalisera 450-MHz-bandet skapar förutsättningar för detta. Enligt tillståndsvillkoren skall nätet täcka 80 procent av ytan i varje län. Förutsättningar för teknisk uppgradering gör också att det nya nätet även

stöder avancerade tjänster för användarna som kräver högre kapacitet.

Post

Insatserna på postområdet syftar till att skapa förutsättningar för en väl fungerande postmarknad. Med effektiva posttjänster, som är tillgängliga för alla till en servicenivå som motsvarar alla användares behov, ökar möjligheterna att bo och vara verksam såväl i tätorter som på landsbygden.

Flera faktorer påverkar den framtida postmarknaden. Den svenska postmarknaden är öppen för konkurrens och därigenom har såväl inhemska som utländska företag tillträde till marknaden. Vidare påverkas postmarknaden av de elektroniska kommunikationernas utveckling, den ökade internationaliseringen samt att postföretagen själva erbjuder alltmer sofistikerade logistik- och IT-tjänster. Genom den ökande handeln över Internet eller eCommerce får postföretagen en positiv utveckling med ökande paketströmmar samtidigt som konkurrensen hårdnar mellan postoperatörer och företag i närliggande branscher.

Det kommande förslaget till ändring av det europeiska postdirektivet påverkar också postmarknaden. Inom Europeiska kommissionen pågår ett intensivt utredningsarbete för att senast vid årsskiftet 2006/07 lämna ett förslag till nytt postdirektiv. Om slutsatserna inte leder till någon annan åtgärd kan kommissionen komma att föreslå att en inre marknad för posttjänster genomförs enligt tidplanen, dvs. 2009, vilket överensstämmer med Sveriges ståndpunkt.

Grundläggande kassaservice

Insatserna inom kassaserviceområdet syftar till att säkerställa att alla i hela landet har möjlighet att verkställa och ta emot betalningar till enhetliga priser.

11.10 Budgetförslag

11.10.1 37:1 Post och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter

Tabell 11.8 Anslagsutveckling

Tusental kronor

År	Slagslag	Utfall	Anslags-sparande	Utgifts-prognos
2005	Utfall	14 225	4 645	
2006	Anslag	16 390 ¹		20 371
2007	Förslag	31 539		
2008	Beräknat	32 061 ²		
2009	Beräknat	32 743 ³		

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

² Motsvarar 31 539 tkr i 2007 års prisnivå.

³ Motsvarar 31 539 tkr i 2007 års prisnivå.

Anslaget finansierar Post- och telestyrelsens (PTS) förvaltningskostnader i samband med upphandling av samt ersättning för tjänster till funktionshindrade samt åtgärder avseende civilt försvar och svåra påfrestningar rörande elektroniska kommunikationer m.m. De samhällsåtaganden som tillhandahålls för funktionshindrade och totalförsvar finansieras. Anslaget skall vidare finansiera befarade kundförluster för PTS, vilka härrör från den anslagsfinansierade verksamheten t.o.m. 1999, samt uppgiften att följa utvecklingen av kassaservice och bevaka att denna motsvarar samhällets behov. Likaså finansieras PTS verksamhet vad gäller kvalificerade elektroniska signaturer i huvudsak från anslaget, liksom viss verksamhet avseende förtroende för IT i enlighet med den tidigare regeringens proposition Från IT-politik för samhället till politik för IT-samhället (prop. 2004/05:175) och delar av det IT-politiska handlingsprogram som beskrivs i den tidigare regeringens proposition Ett informationssamhälle för alla (prop. 1999/2000:86).

Budget för avgiftsbelagd verksamhet

Tabell 11.9 Offentligrättslig verksamhet

Tusental kronor

År	Offentlig-rättslig verksamhet	Intäkter till inkomsttitel	Intäkter som får disponeras	Kostnader	Resultat (intäkt - kostnad)
Utfall 2005		-	218 683	224 773	-6 090
Prognos 2006		-	207 105	228 305	-21 200
Budget 2007		-	220 105	231 805	-11 700

PTS får fr.o.m. budgetåret 2000 disponera de avgifter som myndigheten tar ut av operatörer inom sitt verksamhetsområde. Avgiftsinkomsterna för 2007 beräknas öka med 13 000 000 kronor jämfört med 2006. Anledningen till detta är ökade intäkter för anmälningspliktig verksamhet enligt lagen om elektronisk kommunikation (LEK) samt ökade postintäkter.

PTS har vidare inkommit med förslag om att överskottet i den avgiftsfinansierade verksamheten, som ökat p.g.a. rationaliseringar och lägre avgifter till internationella verksamheter, hantearas genom att intäkterna sänks under 2006–2008. Myndighetens beräknade avgiftsintäkter för 2007 är 220 105 000 kronor.

Regeringens överväganden

I enlighet med den tidigare regeringens förslag i propositionen Samverkan i kris – för ett säkrare samhälle (prop. 2005/06:133, bet. 2005/06:FöU9, rskr. 2005/06:295) föreslås en överföring av 15 000 000 kronor fr.o.m. 2007 för att finansiera insatser inom området informationssäkerhet från anslaget 7:5 *Krisberedskap* under utgiftsområde 6 Försvar samt beredskap mot sårbarhet.

Mot bakgrund av ovanstående föreslår regeringen att 31 539 000 kronor anvisas under anslaget 37:1 *Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter* för 2007. För 2008 och 2009 beräknas anslaget till 32 061 000 kronor respektive 32 743 000 kronor.

Tabell 11.10 Härledning av anslagsnivån 2007–2009, för 37:1 Post och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter

	2007	2008	2009
Anvisat 2006¹	16 390	16 390	16 390
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning ²	149	423	780
Beslut			
Överföring till/från andra anslag	15 000	15 248	15 573
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	31 539	32 061	32 743

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2005 (bet. 2005/06:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2006 års statsbudget. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning.

11.10.2 37:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade

Tabell 11.11 Anslagsutveckling

<i>Tusental kronor</i>				
2005	Utfall	115 640	Anslags-sparande	126 698
2006	Anslag	95 749 ¹	Utgifts-prognos	123 172
2007	Förslag	144 749		
2008	Beräknat	144 749		
2009	Beräknat	148 749		

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

Från anslaget finansieras ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade i syfte att trygga funktionshindrades behov av effektiva elektroniska kommunikationer, posttjänster samt grundläggande kassaservice. Från anslaget finansieras även utvecklingsprojekt med inriktning på IT-användning för funktionshindrade. Dessutom finansieras viss utrednings- och uppföljningsverksamhet från anslaget.

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

För att möjliggöra att det för verksamheten kan göras ekonomiska åtaganden som främst avser flerårigt avtalstecknande vid upphandling föreslår regeringen ett bemyndigande om ekonomiska åtaganden även för 2007.

Tabell 11.12 Särskilt bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Tusental kronor

	Utfall 2005	Prognos 2006	Förslag 2007	Beräknat 2008	Beräknat 2009–2011
Ingående åtaganden	127 138	125 325	143 258		
Nya åtaganden	150 389	95 000	150 000		
Infriade åtaganden	-152 202	-77 067	-110 000	-80 000	-103 258
Utestående åtaganden	125 325	143 258	183 258		
Erhållet/föreslaget bemyndigande	210 000	180 000	210 000		

Regeringens överväganden

För 2007 ökas anslaget med 23 000 000 kronor då en tidigare beslutad tillfällig neddragning av anslaget för delfinansiering av ett gemensamt radiokommunikationssystem för skydd och säkerhet upphör.

Anslaget föreslås minska med 8 000 000 kronor under 2007–2008 och med 4 000 000 kronor fr.o.m. 2009 för att bidra till finansieringen av ett nytt avtal mellan staten och SOS Alarm Sverige AB.

Mot bakgrund av ovanstående föreslår regeringen att 144 749 000 kronor anvisas under anslaget 37:2 *Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade* för 2007. För 2008 och 2009 beräknas anslaget till 144 749 000 kronor respektive 148 749 000 kronor.

Tabell 11.13 Härledning av anslagsnivån 2007–2009, för 37:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade

Tusental kronor

	2007	2008	2009
Anvisat 2006¹	129 749	129 749	129 749
<i>Förändring till följd av:</i>			
Beslut	23 000	23 000	23 000
Överföring till/från andra anslag	-8 000	-8 000	-4 000
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	144 749	144 749	148 749

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2005 (bet. 2005/06:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

11.10.3 37:3 Ersättning till Posten AB (publ) för grundläggande kassaservice

Tabell 11.14 Anslagsutveckling

Tusental kronor

År	Utfall	Anslags- sparande	Utgifts- prognos	0
2005	400 000			
2006	Anslag	400 000 ¹	400 000	
2007	Förslag	400 000		
2008	Beräknat	400 000		
2009	Beräknat	400 000		

¹ Inklusive tilläggsbudget i samband med 2006 års ekonomiska vårproposition (bet. 2005/06:FiU21) och förslag till tilläggsbudget i samband med denna proposition.

För tillhandahållande av grundläggande kassaservice till den del alternativ saknas och det inte är kommersiellt motiverat att bedriva verksamhet erhåller Posten AB (publ) (Posten) en ersättning om 400 miljoner kronor.

Staten ansvarar för att det skall finnas en grundläggande kassaservice i hela landet som innebär att alla har möjlighet att verkställa och ta emot betalningar till enhetliga priser. Statens ansvar för en grundläggande kassaservice regleras sedan den 1 januari 2002 i lagen (2001:1276) om grundläggande kassaservice (kassaservicelagen).

Regeringens överväganden

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 2007. Detta under förutsättning av Europeiska kommissionens godkännande av fortsatt statsstöd till Posten. För 2008 och 2009 beräknas anslaget till högst 400 000 000 kronor för respektive år.

Tabell 11.15 Härledning av anslagsnivån 2007–2009, för 37:3 Ersättning till Posten AB (publ) för grundläggande kassaservice

Tusental kronor

	2007	2008	2009
Anvisat 2006 ¹	400 000	400 000	400 000
<i>Förändring till följd av:</i>			
Beslut			
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	400 000	400 000	400 000

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2005 (bet. 2005/06:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

11.10.4 37:4 Informationsteknik: Telekommunikation m.m.

Tabell 11.16 Anslagsutveckling

Tusental kronor

År	Utfall		Anslags-sparande	
2005		21 972		3 927
2006	Anslag	19 810 ¹	Utgifts-prognos	19 964
2007	Förslag	14 010		
2008	Beräknat	15 510		
2009	Beräknat	20 210		

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

Från anslaget finansieras insatser bl.a. i form av projekt som bidrar till att förverkliga regeringens IT-politik, liksom olika utvärderingar av IT-politiken.

Regeringens överväganden

Lagen om elektronisk kommunikation som trädde i kraft den 25 juli 2003 har lett till en ökad tillströmning av mål till de allmänna förvaltningsdomstolarna. För att kompensera domstolarna för detta föreslås en överföring av medel till det under utgiftsområde 4 Rättsväsendet uppförda anslaget 4:5 *Sveriges domstolar*. Fr.o.m. 2007 överförs 1 400 000 kronor. För att kompensera för kostnader som hänförs till åren t.o.m. 2006 överförs 2 200 000 kronor 2007 och 700 000 kronor 2008. På tilläggsbudget i denna proposition föreslås dessutom en överföring om 1 800 000 kronor.

Mot bakgrund av ovanstående föreslår regeringen att 14 010 000 kronor anvisas under anslaget 37:4 *Informationsteknik: Telekommunikation m.m.* för 2007. För 2008 och 2009 beräknas anslaget till 15 510 000 kronor respektive 20 210 000 kronor.

Tabell 11.17 Härledning av anslagsnivån 2007–2009, för 37:4 Informationsteknik: Telekommunikation m.m.

Tusental kronor

	2007	2008	2009
Anvisat 2006 ¹	21 610	21 610	21 610
<i>Förändring till följd av:</i>			
Beslut	-7 600	-6 100	-1 400
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	14 010	15 510	20 210

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2005 (bet. 2005/06:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.