

# Kommunikationer

22





## Förslag till statsbudget för 2004

## Kommunikationer

## Innehållsförteckning

1	Förslag till riksdagsbeslut .....	11
2	Kommunikationer .....	15
2.1	Omfattning.....	15
2.2	Utgiftsutveckling .....	15
2.3	Skatteavvikelser .....	16
3	Transportpolitik.....	19
3.1	Omfattning.....	19
3.2	Utgiftsutveckling .....	20
3.3	Politikens inriktning .....	21
3.4	Mål och resultat.....	21
3.5	Revisionens iakttagelser.....	23
4	Vägar .....	25
4.1	Omfattning.....	25
4.2	Utgiftsutveckling .....	25
4.3	Politikens inriktning .....	26
4.4	Insatser .....	26
4.4.1	Insatser inom verksamhetsområdet .....	26
4.4.2	Insatser utanför verksamhetsområdet .....	31
4.5	Resultatbedömning.....	31
4.5.1	Mål .....	31
4.5.2	Resultat .....	32
4.5.3	Revisionens iakttagelser.....	35
4.5.4	Analys och slutsatser .....	35
4.6	Budgetförslag .....	36
4.6.1	36:1 Vägverket: Administration.....	36
4.6.2	36:2 Väghållning och statsbidrag .....	37
5	Järnvägar.....	47
5.1	Omfattning.....	47
5.2	Utgiftsutveckling .....	48
5.3	Politikens inriktning .....	48
5.4	Insatser .....	49
5.4.1	Insatser inom verksamhetsområdet .....	49
5.4.2	Insatser utanför verksamhetsområdet .....	52

5.5	Resultatbedömning.....	53
5.5.1	Mål.....	53
5.5.2	Resultat.....	53
5.5.3	Revisionens iakttagelser .....	57
5.5.4	Analys och slutsatser.....	57
5.6	Budgetförslag.....	57
5.6.1	36:3 Banverket: Administration.....	57
5.6.2	36:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter.....	58
5.6.3	Bemyndigande om ekonomiska åtaganden .....	65
5.7	Statens järnvägar .....	66
5.7.1	Omfattning .....	66
5.7.2	Mål och resultat .....	66
5.7.3	Finansiella befogenheter m.m.....	66
5.7.4	Ersättning till Statens järnvägar för kostnader i samband med utdelning från AB Swedcarrier m.m.....	67
5.8	Transeuropeiska Nätverk (TEN) .....	67
5.8.1	36:5 Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk.....	69
6	Sjöfart.....	71
6.1	Omfattning .....	71
6.2	Utgiftsutvecklingen.....	71
6.3	Politikens inriktning.....	72
6.4	Insatser .....	73
6.5	Mål och resultat .....	74
6.6	Budgetförslag.....	80
6.6.1	Sjöfartsverkets ekonomiska mål .....	80
6.6.2	Finansiella befogenheter .....	81
6.6.3	Investeringsplan för Sjöfartsverket .....	81
6.6.4	36:6 Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m. ....	83
6.6.5	36:7 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.....	83
6.6.6	36:8 Sjöfartsregistret.....	83
6.6.7	36:9 Rederinämnden: Administration .....	84
6.6.8	Handelsflottans kultur- och fritidsråds verksamhet för åren 2004–2006 .....	84
7	Luftfart .....	87
7.1	Omfattning .....	87
7.2	Utgiftsutveckling.....	87
7.3	Politikens inriktning.....	88
7.4	Insatser .....	89
7.5	Mål och resultatbedömning .....	89
7.5.1	Luftfartsverkets ekonomiska resultat.....	91
7.6	Budgetförslag.....	92
7.6.1	Luftfartsverkets ekonomiska mål .....	92
7.6.2	Finansiella befogenheter .....	93
7.6.3	Luftfartsverkets investeringsplan .....	94
7.6.4	36:10 Driftbidrag till kommunala flygplatser .....	94
7.6.5	En uppdelning av Luftfartsverket.....	96
8	Interregional kollektiv persontrafik.....	99
8.1	Omfattning .....	99

8.2	Utgiftsutveckling.....	99
8.3	Politikens inriktning.....	99
8.4	Mål och resultat.....	100
8.5	Insatser .....	101
8.6	Revisionens iakttagelser.....	103
8.7	Budgetförslag .....	104
8.7.1	36:11 Rikstrafiken: Administration .....	104
8.7.2	36:12 Rikstrafiken: Trafikupphandling.....	105
9	Forskning och analys.....	107
9.1	Omfattning.....	107
9.2	Utgiftsutveckling .....	107
9.3	Politikens inriktning.....	108
9.4	Mål och resultat.....	108
9.5	Analys och slutsatser .....	109
9.6	Budgetförslag .....	110
9.6.1	36:13 Viss internationell verksamhet.....	110
9.6.2	36:14 Statens väg- och transportforskningsinstitut.....	110
9.6.3	36:15 Statens institut för kommunikationsanalys.....	111
9.6.4	Statens haverikommission .....	112
10	Politikområde IT, elektronisk kommunikation och post .....	113
10.1	Omfattning.....	113
10.2	Utgiftsutveckling .....	114
10.3	Mål .....	114
10.4	Politikens inriktning.....	115
10.5	Insatser .....	117
10.5.1	Insatser inom politikområdet.....	117
10.5.2	Insatser utanför politikområdet.....	124
10.6	Resultatbedömning.....	125
10.6.1	Resultat.....	125
10.6.2	Analys och slutsatser .....	134
10.7	Förslag till omDispositionering av medel inom IT-infrastruktur- satsningen .....	135
10.8	Gemensamt radiokommunikationssystem för skydd och säkerhet	136
10.9	Revisionens iakttagelser.....	137
10.10	Budgetförslag .....	137
10.10.1	37:1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter.....	137
10.10.2	37:2 Upphandling av samhällsåtaganden .....	138
10.10.3	37:3 Ersättning till Posten AB (publ) för grundläggande kassaservice.....	139
10.10.4	37:4 Ersättning till SOS Alarm Sverige AB för alarmeringstjänst enligt avtal.....	140
10.10.5	37:5 Informationsteknik: Telekommunikation m.m.....	140
10.10.6	37:6 Gemensam radiokommunikation för skydd och säkerhet <sup>1</sup> .....	141
10.10.7	37:7 IT-infrastruktur: Regionala transportnät m.m. <sup>1</sup> .....	143

## Tabellförteckning

---

Anslagsbelopp.....	13
2.1 Utgiftsutveckling inom utgiftsområdet.....	15
2.2 Härledning av ramnivån 2004-2006. Utgiftsområde 22 Kommunikationer.....	16
2.3 Skatteavvikelse, netto.....	17
3.1 Utgiftsutveckling inom politikområdet.....	20
3.2 Härledning av ramnivån 2004-2006. Politikområde 36 Transportpolitik .....	20
3.3 Samlad bedömning av måluppfyllelsen av transportpolitiken .....	22
4.1 Utgiftsutveckling .....	26
4.2 Uppföljning av åtgärder i nationell väghållningsplan (exkl. storstadsöverenskommelsen) .....	28
4.3 Uppföljning av åtgärder i regionala planer (exkl. länsjärnvägar).....	28
4.4 Uppföljning av länsfördelning i regional plan (exkl. länsjärnvägar) .....	29
4.5 Uppföljning av kostnader samt redovisning av kalkylerad samhällsnytta för objekt större än 50 miljoner kronor som öppnats för trafik under 2002 .....	30
4.6 Riktade trafiksäkerhetsåtgärder på det statliga vägnätet 2002.....	30
4.7 Bedömda trafiksäkerhetseffekter 2002 .....	30
4.8 Sammanställning av resultat för 2002 års delmål i regleringsbrevet.....	32
4.9 Sammanställning av resultat för 2002 års delmål i regleringsbrevet.....	33
4.10 Anslagsutveckling.....	36
4.11 Härledning av anslagsnivå 2004-2006 .....	37
4.12 Anslagsutveckling.....	37
4.13 Anslaget 36:2 Vaghållning och statsbidrag.....	40
4.14 Härledning av anslagsnivå 2004-2006 för 36:2 Vaghållning och statsbidrag.....	40
4.15 Beräknad nettouplåning för vägar 2003-2011.....	41
4.16 Beräknad låneskuld för vägar 2002-2011 .....	42
4.17 Anslagsbehov för räntor och återbetalning av lån för vägar 2002-2011.....	43
4.18 Intäkter som Vägverket disponerar.....	43
4.19 Intäkter som Vägverket inte disponerar .....	44
4.20 Investeringsplan.....	44
4.21 Beställningsbemyndiganden om ekonomiska åtaganden.....	45
5.1 Utgiftsutveckling inom verksamhetsområdet .....	48
5.2 Uppföljning av åtgärder i stomnätplanen 1998-2002 respektive 2002 .....	51
5.3 Uppföljning av länsfördelning i regional plan 1998-2002.....	52
5.4 Uppfyllelse av målen i 2002 års regleringsbrev.....	53
5.5 Anslagsutveckling.....	57
5.6 Härledning av anslagsnivån 2004-2006, för 36:3 Banverket: Administration .....	58
5.7 Anslagsutveckling.....	58
5.8 Fördelning av anslaget på anslagposter .....	60
5.9 Härledning av anslagsnivån 2004-2006, för 36:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter .....	61
5.10 Ändamål och belopp för lån upptagna i Riksgäldskontoret .....	61
5.11 Beräknad nettouplåning för Banverket och vissa järnvägsprojekt 2003-2011...62	

5.12	Beräknad låneskuld för Banverket och vissa järnvägsprojekt 2002–2011 .....	63
5.13	Anslagsbehov för räntor och återbetalning av lån för järnvägar m.m. 2002-2011.....	63
5.14	Uppdrags- och avgiftsintäkter m.m.....	64
5.15	Banverkets investeringsplan .....	65
5.16	Bemyndigande om ekonomiska åtaganden .....	65
5.17	Anslagsutveckling.....	67
5.18	Beviljat TEN-stöd 2002.....	68
5.19	Projekt som ingår i MIP 2001 – 2006.....	68
5.20	Utanför MIP-programmet ansökta TEN-stöd 2003.....	68
5.21	Anslagsutveckling.....	69
5.22	Balans mellan beviljade, ianspråktaga och återstående bidrag, 2003 .....	69
6.1	Utgiftsutveckling inom verksamhetsområdet .....	72
6.2	Antal allvarliga olyckor samt omkomna och skadade i svenska farvatten med svenska och utländska fartyg.....	76
6.3	Antal allvarliga olyckor samt omkomna och skadade med svenska fartyg i samtliga farvatten .....	76
6.4	Ekonomisk utveckling.....	80
6.5	Investeringsplan .....	82
6.6	Anslagsutveckling.....	83
6.7	Anslagsutveckling.....	83
6.8	Anslagsutveckling.....	83
6.9	Härledning av anslagsnivå 2004-2006, för anslag 36:8 Sjöfartsregistret.....	84
6.10	Anslagsutveckling.....	84
6.11	Härledning av anslagsnivå 2004-2006, för anslag 36:9 Rederinämnden: Administration .....	84
7.1	Utgiftsutveckling inom verksamhetsområdet .....	87
7.2	Ekonomisk utveckling.....	93
7.3	Investeringsplan .....	94
7.4	Anslagsutveckling.....	94
7.5	Härledning av nivån 2004-2006 för anslaget 36:10 Driftbidrag till kommunala flygplatser.....	96
8.1	Utgiftsutveckling inom verksamhetsområdet .....	99
8.2	Anslagsutveckling.....	104
8.3	Härledning av anslagsnivån 2004-2006, för anslag 36:11 Rikstrafiken: Administration .....	105
8.4	Anslagsutveckling.....	105
8.5	Härledning av anslagsnivån 2004-2006, för anslag 36:12 Rikstrafiken: Trafikupphandling .....	106
8.6	Bemyndigande om ekonomiska förpliktelser .....	106
9.1	Utgiftsutveckling inom verksamhetsområdet .....	107
9.2	Anslagsutveckling.....	110
9.3	Anslagsutveckling.....	111
9.4	Härledning av anslagsnivån 2004-2006, för anslag 36:14 Statens väg- och transportforskningsinstitut.....	111
9.5	Anslagsutveckling.....	111
9.6	Härledning av anslagsnivå 2004-2006, för anslag 36:15 Statens institut för kommunikationsforskning .....	112
10.1	Utgiftsutveckling inom politikområdet .....	114
10.2	Utbetalning och kreditering.....	125
10.3	Utnyttjande av statligt stöd till IT-infrastruktur-program och nät .....	126

10.4 Konkurrensutsättning av utbyggnaden.....	126
10.5 Fördelning av anläggningsuppdrag.....	126
10.6 Intäkter från Internetanslutning från slutkund 1999-2002 .....	127
10.7 Användare av Internetbanker .....	129
10.8 Anslagsutveckling.....	137
10.9 Offentligrättslig verksamhet .....	138
10.10 Härledning av anslagsnivån 2004-2006 för 37:1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter .....	138
10.11 Anslagsutveckling.....	138
10.12 Bemyndigande om ekonomiska åtaganden.....	139
10.13 Härledning av anslagsnivå för 2004-2006 för 37:2 Upphandling av sammansåtaganden .....	139
10.14 Anslagsutveckling.....	139
10.15 Anslagsutveckling.....	140
10.16 Anslagsutveckling.....	140
10.17 Härledning av anslagsnivå 2004-2006 för 37:5 Informationsteknik: Telekommunikation m.m. ....	141
10.18 Anslagsutveckling.....	141
10.19 Investeringsplan.....	141
10.20 Bemyndigande om ekonomiska åtaganden.....	142
10.21 Finansiering .....	142
10.22 Härledning av anslagsnivå 2004-2006 för 37:6 Gemensam radiokommunikation för skydd och säkerhet .....	143
10.23 Anslagsutveckling.....	143
10.24 Härledning av anslagsnivå 2004-2006 för 37:7 IT-infrastruktur: Regionala transportnät m.m. ....	143



## Diagramförteckning

---

7.1 Statliga medel till luftfarten 2002, fördelning av driftbidrag och upphandlad trafik .....	96
7.2 Statliga medel till luftfarten 2003, fördelning av driftbidrag och upphandlad trafik .....	96
10.1 Antalet kunder med Internetanslutning .....	128
10.2 Intäkter för fast telefoni och mobila teletjänster från slutkund 1994-2002.....	129
10.3 Kostnad för fasttelefonitjänster 2002 med hänsyn tagen till köpkraftsparitet .	130
10.4 Kostnad för genomsnittlig förbrukning av mobiltelefonitjänster 2002 med hänsyn tagen till köpkraftsparitet .....	131



# 1 Förslag till riksdagsbeslut

## Regeringen föreslår att riksdagen

1. godkänner att regeringen för 2004 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret på högst 1 410 000 000 kronor för genomförande av prioriterade vägprojekt (avsnitt 4.6.2),
2. godkänner att de återstående amorteringarna som skulle ha betalats 2004 och 2005 avseende de lånefinansierade vägprojekten väg E18/20 delen Örebro–Arboga, väg E4 delen Stora Åby–Väderstad, väg E22 delen Söderåkra–Hossmo samt väg E4 trafikplats Hallunda inte betalas under 2004 och 2005 utan senareläggs till 2005 och 2006 (avsnitt 4.6.2),
3. bemyndigar regeringen att under 2004 för ramanslaget 36:2 *Väghållning och statsbidrag* ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför utgifter på högst 37 600 000 000 kronor efter 2004 (avsnitt 4.6.2),
4. godkänner att regeringen för 2004 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 11 900 000 000 kronor för Banverket för investeringar i eldrifts- och teleanläggningar, telenätsutrustning, projekteringslager, rörelsekapital samt för vissa investeringar i Stockholmsområdet 1983, enligt avtal mellan staten och Stockholms läns landsting (avsnitt 5.6.2),
5. godkänner att regeringen för 2004 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 1 591 000 000 kronor för genomförande av prioriterade järnvägsprojekt (avsnitt 5.6.2),
6. godkänner att regeringen får för 2004 besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 15 000 000 000 kronor för Botniabanan AB för den första, den andra och den tredje utbyggnadsetappen av Botniabanan mellan Nyland och Umeå (avsnitt 5.6.2),
7. bemyndigar regeringen att under 2004 för ramanslaget 36:4 *Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter* ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför utgifter på högst 14 500 000 000 kronor efter 2004 (avsnitt 5.6.3),
8. bemyndigar regeringen att under 2004 för Botniabanan ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför utgifter på högst 25 000 000 000 kronor efter år 2004 (avsnitt 5.6.3),
9. bemyndigar regeringen att ge Statens järnvägar, samt de verksamheter som numera bedrivs i aktiebolag, finansiella befogenheter 2004 i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 5.7.3)
10. godkänner de ekonomiska målen för Sjöfartsverket och bemyndigar regeringen att fastställa utdelning och skattemotsvarighet för Sjöfartsverket i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 6.6.1),
11. bemyndigar regeringen att för 2004 ge Sjöfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 6.6.1),

- het med vad regeringen förordar (avsnitt 6.6.2),
12. godkänner förslaget till investeringsplan för Sjöfartsverket för 2004 – 2006 (avsnitt 6.6.3),
  13. godkänner att 19 500 000 kronor av inflytande farledsavgifter 2004 får lämnas i bidrag till Handelsflottans kultur- och fritidsråd (avsnitt 6.6.8),
  14. godkänner de ekonomiska målen för Luftfartsverket och bemyndigar regeringen att fastställa utdelning och skattemotsvarighet för Luftfartsverket i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 7.6.1),
  15. bemyndigar regeringen att för 2004 ge Luftfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 7.6.2),
  16. godkänner förslaget till investeringsplan för Luftfartsverket för 2004 – 2006 (avsnitt 7.6.3),
  17. godkänner att en uppdelning av Luftfartsverket sker och bemyndigar regeringen att genomföra ombildningen i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 7.6.5),
  18. bemyndigar regeringen att under 2004 för ramanslaget 36:12 *Rikstrafiken: Trafikupp-*  
*handling* ingå ekonomiska förpliktelser under 2005 – 2010 som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför utgifter på högst 3 950 000 kronor (avsnitt 8.7.2),
  19. godkänner vad regeringen förordar om Statens haverikommission (avsnitt 9.6.4),
  20. bemyndigar regeringen att under 2004 för ramanslaget 37:2 *Upphandling av samhälls-åtaganden* ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför utgifter på högst 210 000 000 kronor under 2005 – 2008 (avsnitt 10.10.2),
  21. godkänner förslaget till investeringsplan för ett gemensamt radiokommunikationssystem för 2004 – 2009 (avsnitt 10.10.6),
  22. bemyndigar regeringen att under 2004 för ramanslaget 37:6 *Gemensam radiokommunikation för skydd och säkerhet* ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför utgifter på högst 2 126 000 000 kronor under åren 2005 – 2009 (avsnitt 10.10.6),
  23. för budgetåret 2004 anvisar anslagen under utgiftsområde 22 *Kommunikationer* enligt följande uppställning:

**Anslagsbelopp***Tusental kronor*

Anslag	Anslagstyp	
36:1 Vägverket: Administration	ramanslag	1 030 202
36:2 Vaghållning och statsbidrag	ramanslag	15 564 276
36:3 Banverket: Administration	ramanslag	773 146
36:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter	ramanslag	8 484 123
36:5 Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	ramanslag	200 000
36:6 Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m.	obetecknat anslag	71 000
36:7 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.	obetecknat anslag	62 660
36:8 Sjöfartsregistret	ramanslag	4 524
36:9 Rederinämnden: Administration	ramanslag	2 599
36:10 Driftbidrag till kommunala flygplatser	obetecknat anslag	81 100
36:11 Rikstrafiken: Administration	ramanslag	19 435
36:12 Rikstrafiken: Trafikupphandling	ramanslag	793 000
36:13 Viss internationell verksamhet	ramanslag	2 500
36:14 Statens väg- och transportforskningsinstitut	ramanslag	34 276
36:15 Statens institut för kommunikationsanalys	ramanslag	52 727
37:1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter	ramanslag	6 710
37:2 Upphandling av samhällsåtaganden	ramanslag	153 484
37:3 Ersättning till Posten AB (publ) för grundläggande kassaservice	ramanslag	400 000
37:4 Ersättning till SOS Alarm Sverige AB för alarmeringstjänst enligt avtal	ramanslag	144 000
37:5 Informationsteknik: Telekommunikation m.m.	ramanslag	13 250
37:6 Gemensam radiokommunikation för skydd och säkerhet	ramanslag	192 000
37:7 IT-infrastruktur: Regionala transportnät m.m.	ramanslag	450 000
<b>Summa</b>		<b>28 535 012</b>



## 2 Kommunikationer

### 2.1 Omfattning

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

### 2.2 Utgiftsutveckling

**Tabell 2.1** Utgiftsutveckling inom utgiftsområdet

Miljoner kronor

	Utfall 2002	Anslag 2003 <sup>1</sup>	Utgifts- prognos 2003	Förslag anslag 2004	Beräknat anslag 2005	Beräknat anslag 2006
Politikområde Transportpolitik	23 617	24 624	23 720	27 176	28 732	29 206
Politikområde IT, elektronisk kommunikation och post	744	737	765	1 359	975	932
<b>Totalt för utgiftsområde 22 Kommunikationer</b>	<b>24 361</b>	<b>25 361</b>	<b>24 485</b>	<b>28 535</b>	<b>29 707</b>	<b>30 137</b>

<sup>1</sup> Inklusive av riksdagen redan beslutade anslag på tilläggsbudget och förslag på tilläggsbudget i samband med BP för 2004.

Utgifterna för 2002 för utgiftsområde 22 Kommunikationer uppgick sammanlagt till 24 361 miljoner kronor, vilket är mindre än en halv procent lägre än anvisade medel. Skillnaden förklaras främst av att utgifterna på anslaget 36:5 *Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk (TEN)* inom politikområdet Transportpolitik understeg tilldelat anslag. Jämfört med 2001 var utgifterna något lägre vilket bl.a. förklaras av avvecklingen av äldreanslaget *Bidrag till sjöfarten* som var avsett för det stöd som föregick det nuvarande sjöfartsstödet.

Riksdagen beslutade med anledning av tilläggsbudget i samband med 2003 års ekonomiska vårproposition (prop. 2002/03:100, bet. 2002/03:FiU21, rskr. 2002/03:235) om en

neddragning inom utgiftsområdet om 500 miljoner kronor för 2003. Neddragningen berör verksamhetsområdena Vägar och Järnvägar inom politikområdet Transportpolitik.

För 2003 prognostiseras de totala utgifterna inom utgiftsområdet uppgå till 24 485 miljoner kronor, vilket innebär att utgifterna är lägre än anvisat anslag för budgetåret. Jämfört med 2002 beräknas utgifterna öka bl.a. beroende på regeringens ambitionshöjning för transportpolitiken och utbyggnaden av IT-infrastrukturen.

Regeringens förslag till anslag 2004 för utgiftsområdet innebär en höjning av anslagsnivån med 3 174 miljoner kronor jämfört med 2003. Anslag inom politikområdet Transportpolitik svarar för huvuddelen av

nivåhöjningen och innebär ett fullföljande av den inriktning på infrastrukturen som aviserades av regeringen i propositionen Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem (prop. 2001/02:20). Jämfört med infrastrukturpropositionen innebär förslaget en minskning med 1 000 miljoner kronor för 2004, vilket aviserades i 2003 års ekonomiska vårproposition.

Politikområdet IT, elektronisk kommunikation och post föreslås öka 2004 bl.a. på grund av att anslaget 37:7 *IT-infrastruktur: Regionala transportnät m.m.* flyttas från utgiftsområde 19 Regional utveckling till utgiftsområde 22 Kommunikationer. Vidare föreslås en höjning av anslaget 37:6 *Gemensam radiokommunikation för skydd och säkerhet*, som uppfördes på statsbudgeten genom riksdagens beslut om tilläggsbudget i samband med 2003 års ekonomiska vårproposition. Anslaget avser att delvis finansiera utbyggnad, driftsbidrag och förvaltning av ett gemensamt radiokommunikationssystem för skydd och säkerhet.

Tabell 2.2 redovisar förändringen jämfört med statsbudgeten för 2003 fördelat på olika komponenter. Den pris- och löneomräkning som görs årligen av anslagen för förvaltningsändamål för att kompensera myndigheterna för pris- och löneökningar utgör en del av den föreslagna anslagshöjningen.

Under 2005 beräknas anslagsnivån öka ytterligare för utgiftsområdet. Anslagsnivån höjs för politikområdet Transportpolitik med anledning av den tidigare nämnda satsningen på infrastrukturområdet. För politikområdet IT, elektronisk kommunikation och post beräknas anslagen minska beroende på att det statliga stödet till kommuner och länsstyrelser för anläggande av ortssammanbindande telenät m.m. upphör fr.o.m. 2005.

Från och med 2004 skall i princip all årlig revision avgiftsbeläggas (Avgifter vid Riksrevisionen, prop. 2002/03:63, bet. 2002/03:FiU27, rskr. 2002/03:189). Avgifter och ersättningar tillförs statskassan och redovisas mot inkomstitel. För anslagsfinansierade myndigheter som under 2003 inte erlägger någon avgift för årlig revision medför föreslagen nyordning en tillkommande kostnad. En kostnad som myndigheterna föreslås kompenseras för genom en nivåhöjning av anslagen från och med nästa år.

**Tabell 2.2 Härledning av ramnivån 2004-2006. Utgiftsområde 22 Kommunikationer**

Miljoner kronor			
	2004	2005	2006
<b>Anvisat 2003 i 2003 års statsbudget<sup>1</sup></b>	<b>25 858</b>	<b>25 858</b>	<b>25 858</b>
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning	535	1 058	1 485
Beslut	1 772	2 421	2 425
Överföring till/från andra utgiftsområden	369	369	369
<b>Ny ramnivå</b>	<b>28 535</b>	<b>29 707</b>	<b>30 137</b>

<sup>1</sup> Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2002, (bet. 2002/03:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

## 2.3 Skatteavvikelser

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

Vid sidan av dessa stöd finns även stöd på statsbudgetens inkomstsida i form av olika särregler i skattelagstiftningen som leder till bortfall av skatteinkomster, s.k. skatteavvikelser. I likhet med vad som gäller för statens olika utgifter är varje skatteavvikelse ett uttryck för en politisk vilja. De kan t.ex. syfta till att påverka den disponibla inkomsten för vissa hushåll, kostnaderna för vissa företag eller priserna på vissa typer av varor eller tjänster.

I nedanstående tabell redovisas skatteavvikelser direkt hänförliga till utgiftsområdet. Beräkningarna har gjorts enligt utgiftsekvivalentmetoden, vilket innebär att de nettoberäknade skatteavvikelserna är lika stora som de skattefria transfereringar som fullt ut kompenserar den skattskyldige om skatteavvikelsen tas bort.



**Tabell 2.3 Skatteavvikelser, netto**

Miljarder kronor

	2003	2004
Internationell personbefordran	0,07	0,07
Personbefordran	2,90	3,02
Energiskatt på dieselbränsle i motordrivna fordon	7,12	7,25
Energiskattebefrielse för elförbrukning vid bandrift	0,93	0,95
Energiskattebefrielse för bränsleförbrukning vid bandrift	0,08	0,09
Energiskattebefrielse på bränsle för inrikes sjöfart	0,64	0,71
Koldioxidskattebefrielse för bandrift	0,05	0,05
Koldioxidskattebefrielse för inrikes yrkesmässig sjöfart	0,41	0,44
Sjöfartsstöd	1,30	1,30
Skattereduktion för anslutning till bredband	0,01	0,01
<b>Summa</b>	<b>13,51</b>	<b>13,89</b>

### Internationell personbefordran

Som export räknas transport till eller från utlandet. Detta innebär att en resa från ort i Sverige till en ort i utlandet i sin helhet är frikallad från skatteplikt. Skattebefrielsen gäller luft, vatten- och landtransporter. Beloppen i tabell 2.3 avser inrikes del av utrikes buss- och tågtransporter.

### Personbefordran

Den 1 januari 2001 sänktes skattesatsen från 12 till 6 procent.

### Energiskatt på dieselbränsle i motordrivna fordon

Skattesatsen för dieselolja i miljöklass 1 jämförs med skattesatsen för bensin i miljöklass 1, vilken utgör normen på hela transportområdet. I praktiken utgörs nästan all bensin- och dieseloljeanvändning av miljöklass 1. År 2003 är skattesatsen för bensin i den främsta miljöklassen 34 öre/kWh medan dieselolja i den främsta miljöklassen beskattas med 10 öre/kWh.

### Energiskattebefrielse för elförbrukning vid bandrift

Befrielsen gäller elförbrukning för järnväg och tunnelbana. Skatteavvikelsen uppgår till 34 öre/kWh.

### Energiskattebefrielse för bränsleförbrukning vid bandrift

Befrielsen gäller bränsleförbrukning i dieseldrivna järnvägsfordon. Skatteavvikelsen uppgår till 34 öre/kWh.

### Energiskattebefrielse på bränsle för inrikes sjöfart

Skatteavvikelsen uppgår till 34 öre/kWh.

### Koldioxidskattebefrielse för bandrift

Befrielsen gäller bränsleförbrukning för järnväg. Skattebefrielse föreligger för såväl energi- som koldioxidskatt.

### Koldioxidskattebefrielse för inrikes yrkesmässig sjöfart

Skattebefrielse föreligger för såväl energi- som för koldioxidskatt.

### Sjöfartsstöd

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

### Skattereduktion för anslutning till bredband

Skattereduktionen utgår för anslutning till bredband som tas i bruk under perioden fr.o.m. den 1 januari 2001 t.o.m. den 31 december 2005.



## 3 Transportpolitik

### 3.1 Omfattning

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

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

## 3.2 Utgiftsutveckling

**Tabell 3.1 Utgiftsutveckling inom politikområdet**
*Miljoner kronor*

	Utfall 2002	Anslag 2003 <sup>1</sup>	Utgifts- prognos 2003	Förslag anslag 2004	Beräknat anslag 2005	Beräknat anslag 2006
36:1 Vägverket: Administration	1 009,3	1 010,6	979,7	<b>1 030,2</b>	1 043,9	1 051,1
36:2 Väghållning och statsbidrag	13 421,5	14 515,4	13 999,8	<b>15 564,3</b>	16 719,0	17 005,4
36:3 Banverket: Administration	742,5	754,2	759,1	<b>773,1</b>	790,5	802,5
36:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter	7 031,5	6 980,0	6 649,4	<b>8 484,1</b>	8 852,6	9 018,8
36:5 Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk (TEN)	91,1	200,0	139,0	<b>200,0</b>	200,0	200,0
36:6 Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m.	71,0	71,0	69,2	<b>71,0</b>	71,0	71,0
36:7 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.	70,9	62,7	61,1	<b>62,7</b>	62,7	62,7
36:8 Sjöfartsregistret	-	4,4	4,3	<b>4,5</b>	4,6	4,7
36:9 Rederinämnden: Administration	1,5	3,0	2,4	<b>2,6</b>	2,7	2,7
36:10 Driftbidrag till kommunala flygplatser	98,4	94,9	92,5	<b>81,1</b>	81,1	81,1
36:11 Rikstrafiken: Administration	10,7	11,3	11,3	<b>19,4</b>	19,9	20,2
36:12 Rikstrafiken: Trafikupphandling	717,3	790,0	831,3	<b>793,0</b>	793,0	793,0
36:13 Viss internationell verksamhet	6,7	7,5	7,3	<b>2,5</b>	2,5	2,5
36:14 Statens väg- och transportforskningsinstitut	32,6	33,2	32,5	<b>34,3</b>	35,0	35,6
36:15 Statens institut för kommunikationsanalys	48,9	48,7	48,4	<b>52,7</b>	53,6	54,4
Ersättning till Statens Järnvägar i samband med utdelning från AB Swedcarrier m.m.	86,5	37,0	32,9	<b>0</b>	0	0
Bidrag till sjöfarten	177,1	0	0	<b>0</b>	0	0
<b>Totalt för politikområde Transportpolitik</b>	<b>23 617,3</b>	<b>24 623,9</b>	<b>23 720,2</b>	<b>27 175,6</b>	<b>28 732,0</b>	<b>29 205,6</b>

<sup>1</sup> Inklusive av riksdagen redan beslutade anslag på tilläggsbudget och förslag på tilläggsbudget i samband med BP för 2004.

År 2002 uppgick de totala utgifterna inom politikområdet till 23 617 miljoner kronor, vilket är 115 miljoner kronor, eller en halv procent, lägre än anvisade medel. Huvudskälet till den lägre förbrukningen är att utgifterna på anslaget 36:5 *Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk (TEN)* understeg tilldelat anslag. Jämfört med 2001 var utgifterna inom politikområdet för 2002 något lägre, knappt en procent, främst på grund av avvecklingen av äldreanslaget *Bidrag till sjöfarten* som var avsett för det stöd som föregick det nuvarande sjöfartsstödet.

Prognosen för 2003 avseende de totala utgifterna uppgår till 23 720 miljoner kronor, vilket är ett lägre belopp än vad som anvisats för budgetåret. Totalt för politikområdet bedöms utgifterna för 2003 understiga anvisade medel med drygt tre procent.

**Tabell 3.2 Härledning av ramnivån 2004-2006. Politikområde 36 Transportpolitik**
*Miljoner kronor*

	2004	2005	2006
<b>Anvisat 2003 i 2003 års statsbudget</b>	<b>25 124</b>	<b>25 124</b>	<b>25 124</b>
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning	535	1 057	1 484
Beslut	1 598	2 632	2 679
Överföring till/från andra utgiftsområden	-81	-81	-81
<b>Ny ramnivå</b>	<b>27 176</b>	<b>28 732</b>	<b>29 206</b>

<sup>1</sup> Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2002, (bet. 2002/03:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

Regeringens förslag till anslag 2004 för politikområdet Transportpolitik är högre än anvisade anslag 2003. I tabell 3.2 redovisas förändringen jämfört med statsbudgeten för 2003 uppdelat på olika komponenter.

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

Vidare bidrar den ambitionshöjning inom politikområdet som aviserades av regeringen i propositionen Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem (prop. 2001/02:20) till att anslagsnivån föreslås höjas. Ökningen kan främst hänföras till verksamhetsområdena Väg och Järnväg för genomförandet av den s.k. närtidssatsningen i enlighet med infrastrukturpropositionen. I den ekonomiska vårpropositionen för 2003 justerades anslagen för infrastruktursatsningen ned som en besparingsåtgärd. För att dämpa effekterna av besparingen föreslår regeringen i denna proposition att amorteringarna på vissa lån förskjuts ett år.

För 2005 beräknas anslagen inom politikområdet öka ytterligare bl.a. med hänvisning till verksamhetsområdena Väg och Järnväg.

### 3.3 Politikens inriktning

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

Transportsystemet ska erbjuda medborgarna och näringslivet i alla delar av landet en god, miljövänlig och säker infrastruktur som är samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar. Transportsystemet är en grundläggande del av landets baskapital, som måste utvecklas och förvaltas på ett framsynt sätt.

Utbudet av väg- och järnvägstransporter, sjöfart och flyg skapar ökade valmöjligheter för människors boende, arbete, utbildning och fritid. Landets alla regioner ska ha möjlighet att utvecklas, men förutsättningarna och behoven varierar kraftigt. Flexibla och väl fungerande arbetsmarknader är en viktig förutsättning för ekonomisk tillväxt. Transportsystemet ska bidra till att öka rörligheten på arbetsmarknaden.

Behoven av snabba och säkra transporter fortsätter att öka. Därför har regeringen lagt fast en långsiktig infrastrukturplan för perioden 2004–2015. Planen innebär ökade resurser till underhåll av befintligt väg- och järnvägsnät samt investeringar i ny infrastruktur för sammanlagt

364 miljarder kronor. Kollektivtrafiken ska byggas ut så att restiderna kan förkortas och arbetsmarknader utvidgas.

### 3.4 Mål och resultat

#### Mål

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

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

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

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

## Resultat

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

**Tabell 3.3 Samlad bedömning av måluppfyllelsen av transportpolitiken**

Delmål	Utveckling mot långsiktigt delmål under 2002 (Bedömning 2001)	Finns etappmål?	Uppfylls etappmål med dagens beslut?	Kommentar till utveckling i förhållande till delmålet under 2002
<b>Tillgänglighet</b>	Ja (Osäkert)	Ja, tillsammans med regional utveckling - för funktionshindrades tillgänglighet	- Nej	Oförändrad tillgänglighet  Tillgängligheten för funktionshindrade har ökat.
<b>Jämställdhet</b>	Osäkert (Ingen bedömning för 2001)	Nej	-	Stora kunskapsbrister. Mansdominans i beslutande organ
<b>Transportkvalitet</b>	Ja (Ja)	Ja	Nej	Kvaliteten på vägarna är fortsatt hög, men ökande lastbilstrafik är ett problem. Förseningar i järnvägs- och flygtrafiken
<b>Trafiksäkerhet</b>	Nej (Vägar: nej Övriga trafikslag: osäkert)	Ja	Nej	Osäker minskning av antalet dödade i vägtrafikolyckor
<b>Miljö</b>				
Klimatpåverkan (CO <sub>2</sub> )	Nej (Nej)	Ja	Nej	Ökade utsläpp från vägtrafiken, Minskade utsläpp från flyg. Brister i utsläppsstatistik
Luftföroreningar (S, NO <sub>x</sub> , VOC)	Ja? (Ja)	Ja	Ja, sannolikt	Brister i utsläppsstatistik
Buller	Nej (Ja)	Ja	Nej	För långsam förbättring i befintlig bebyggelse jämfört med riktvärden
Kretsloppsanpassning	Osäkert (Osäkert)	Nej	-	Långsam förbättring
Påverkan på natur- och kulturmiljö	Osäkert (Osäkert)	Nej	-	Svårbedömt
<b>Regional utveckling</b>	Osäkert (Osäkert)	Ja, tillsammans med tillgänglighet	-	Se tillgänglighet

### Tillgänglighet och positiv regional utveckling

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

När det gäller utvecklingen kan man konstatera att restiderna i vägnätet och järnvägsnätet i stort är oförändrade, men flera snabbtåg har lett till minskade restider i vissa relationer. Tillgängligheten, mätt i vistelsetid, har försämrats för flyget i år igen. Med vistelsetid

avses hur lång tid det är möjligt att vistas på destinationsorten vid ett dagsbesök.

Tillgängligheten för funktionshindrade har ökat, både fysiskt i kollektivtrafiksystemet och som ett ökat medvetande och kunnande. Under året har flera uppdrag för att få till stånd ökad tillgänglighet avslutats.

### Jämställdhet

För att möjliggöra en bedömning av jämställdhetsmålet inom transportsektorn behövs bättre kunskap om innebörden av delmålet om ett jämställt transportsystems olika delar samt att mått och indikatorer tas fram på hur utvecklingen ser ut inom respektive trafikslag.

De uppgifter som finns visar att kvinnor och män har olika resmönster och resbehov, men även att beteendet i transportsystemet skiljer mellan könen. Representationen i styrelser och arbetsgrupper m.m. domineras av män.

### Transportkvalitet

Kvaliteten på vägarna är fortsatt hög även om lastbilstrafiken ökar, vilket leder till ökat slitage. Etappmålen om ökad tillåten axellast och lastprofil på järnväg bedöms uppnås. Förseningarna inom järnvägstrafiken har minskat men är fortfarande större än 1998. Flygtrafiken dras fortfarande med förseningar om än små i ett internationellt perspektiv.

### En säker trafik

Antalet dödade i vägtrafiken har minskat något samtidigt som antalet svårt skadade har ökat kraftigt. Utvecklingen inom vägtrafikområdet närmar sig alltför sakta etappmålet som inte bedöms kunna uppnås i nuvarande takt. För övriga transportslag befinner sig utfallet så nära målen att etappmålen kan bedömas uppnås.

### En god miljö

Etappmålet för koldioxidutsläpp är att dessa år 2010 bör ha stabiliserats på 1990 års nivå. Ökad vägtrafik har dock inneburit att utvecklingen inte går i denna riktning. Även antalet människor utsatta för trafikbullerstörningar har ökat.

På övriga områden går utvecklingen åt rätt håll. Etappmålen för luftföroreningar har redan nåtts i några fall och kommer troligtvis att nås i andra. Även arbetet med att kretsloppsanpassa transportsystemet går åt rätt håll.

## 3.5 Revisionens iakttagelser

Riksrevisionsverket (RRV) har granskat affärsverket Statens järnvägars årsredovisning, underliggande redovisning och ledningens förvaltning för räkenskapsåret 2002. RRV anger att det av förvaltningsberättelsen framgår att affärsverket har betydande fordringar på SJ AB och att det finns risk för att SJ AB inte kan fullfölja sina åtaganden. På grund av osäkerheten beträffande denna fordran har RRV varken kunnat tillstyrka eller avstyrka att resultaträkningen och balansräkningen fastställs. Regeringen har till riksdagen i april 2003 överlämnat propositionen Åtgärder för att stärka den finansiella ställningen i SJ AB (prop. 2002/03:86). Regeringen föreslog bl.a. ett kapitaltillskott om högst 1 855 miljoner kronor. Genom de av regeringen föreslagna och riksdagen beslutade åtgärderna för att stärka SJ AB:s finansiella ställning elimineras, enligt regeringens bedömning, i allt väsentligt de risker som affärsverket påtalat i sin årsredovisning och RRV i revisionsberättelsen. Mot bakgrund av detta fastställde regeringen den 18 juni 2003 affärsverket Statens järnvägars årsbokslut avseende 2002.

För övriga myndigheter inom politikområdet har RRV i allt väsentligt funnit årsredovisningarna rättvisande.





## 4 Vägar

### 4.1 Omfattning

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

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

Den sammanlagda verksamhetsvolymen inklusive externa intäkter och lånefinansierad verksamhet uppgick 2002 till ca 22 miljarder kronor för Vägverket.

Vägverket har under 2003 direkt och indirekt innehaft flera bolag som bedriver verksamhet som faller inom verkets uppgifter. Svensk-Danska Broförbindelsen AB (SVEDAB) ägs av staten och förvaltas till vardera 50 procent av Vägverket och Banverket. Bolagets uppgift är att förvalta de svenska intressena i det hälftenägda Øresundsbro Konsortiet, och att svara för genomförandet av väg- och järnvägsanslutningarna på den svenska sidan av Øresundsförbindelsen. Ägare till Øresundsbro Konsortiet är den svenska och danska staten. SweRoad AB exporterar konsulttjänster inom framför allt områdena vägadministration, vägunderhåll och trafiksäkerhet. Verksamheten bedrivs i flera länder i Afrika,

Mellanöstern, Södra Asien samt Östeuropa. Konsulttjänsterna kundfinansieras eller finansieras genom internationellt bistånd.

### 4.2 Utgiftsutveckling

Vid utgången av 2002 var anslagsförbrukningen för hela verksamhetsområdet Väg 14 498 miljoner kronor. Det innebär att anslaget underskreds med ca 127 miljoner kronor.

Utgiftsprognosen för verksamhetsområde Väg 2003 är ca 15 020 miljoner kronor vilket är ca 580 miljoner kronor mindre än anslagen.

För Vägverkets administrationsanslag beräknas utgiftsprognosen underskrida det budgeterade anslaget med 30 miljoner kronor. Det ingående anslagsöverskridandet var 2003 ca 3 miljoner kronor.

I 2003 års ekonomiska vårproposition (prop. 2002/03:100) aviserade regeringen besparingar inom anslaget 36:2 *Väghållning och statsbidrag* motsvarande 408 miljoner kronor för 2003 och 817 miljoner kronor för 2004.

För anslaget Väghållning och statsbidrag beräknas utgiftsprognosen 2003 underskrida anslaget med ca 520 miljoner kronor. Det ingående anslagssparandet var ca 130 miljoner kronor.

Regeringens förslag till anslag 2004 är högre än anvisade anslag 2003. Anslagen för verksamhetsområde Väg beräknas öka ytterligare 2005 jämfört med beslutade anslag för 2003 för att bättre möta kraven på en tillfredsställande väghållning enligt infrastrukturpropositionens inriktning (prop. 2001/02:20, bet. 2001/02:TU2, rskr. 2001/02:126).

**Tabell 4.1 Utgiftsutveckling**

Miljoner kronor (löpande priser)

	Utfall 2002	Anslag 2003 <sup>1</sup>	Utgifts- prognos 2003	Förslag anslag 2004	Beräknat anslag 2005	Beräknat anslag 2006
36:1 Vägverket: Administration	1 009,3	1 010,6	979,7	1 030,2	1 043,9	1 051,1
36:2 Vaghållning och statsbidrag	13 421,5	14 515,4	13 999,8	15 564,3	16 719,0	17 005,4
36:5 Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk <sup>2</sup>	67,5	75	38,1	75	75	75
<b>Summa</b>	<b>14 498,3</b>	<b>15 601,0</b>	<b>15 017,6</b>	<b>16 669,5</b>	<b>17 837,9</b>	<b>18 131,5</b>

<sup>1</sup> Inklusivt av riksdagen redan beslutade anslag på tilläggsbudget och förslag på tilläggsbudget i samband med BP för 2004.<sup>2</sup> Avser den del av anslaget som finansierar vägar.

### 4.3 Politikens inriktning

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

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

Med anledning av infrastrukturpropositionen (prop. 2001/02:20, bet. 2001/02:TU2, rskr. 2001/02:126) och i planeringsdirektiven till Vägverket har följande beslutats. Uppgiften att bevara och säkerställa befintliga vägar är prioriterad under den kommande planeringsperioden. Planeringsperioden förlängs från tio år till tolv år. Skälet för detta är framför allt det uttalade behovet av en längre framförhållning gällande den fysiska planeringen. En utökad satsning på drift och underhåll skall genomföras i syfte att bidra till en hög transportkvalitet och god tillgänglighet.

För att ytterligare uppnå hög transportkvalitet och regional utveckling kommer en satsning på åtgärder som innefattar tjälsäkring, bårighet och rekonstruktion att genomföras. Syftet med sats-

ningarna är att varaktigt höja vägens funktionalitet till nybyggnadsstandard.

Omställningen till ett långsiktigt hållbart transportsystem är utgångspunkten för utveckling och modernisering av vägtransportsystemet. Regeringen föreslog därför i infrastrukturpropositionen en höjning av investeringsanslaget för den kommande planeringsperioden. Den totala planeringsramen för 2004–2015 motsvarar 39 miljarder kronor. Vägledande för prioritering av åtgärder för att utveckla och modernisera vägtransportsystemet skall vara samhällsekonomisk lönsamhet. För att uppnå de transportpolitiska målen skall vid prioritering av åtgärder de mest samhällsekonomiskt lönsamma åtgärderna väljas. Nollvisionen är central i ett långsiktigt hållbart transportsystem.

### 4.4 Insatser

Vägverket har flera roller: vaghållare, myndighet, sektorsansvarig och producent. Nedan redovisas de stora insatser som präglat 2002 års verksamhet. Sådana insatser återfinns framför allt inom Vägverkets roller som vaghållare och sektorsansvarig.

#### 4.4.1 Insatser inom verksamhetsområdet

##### *Investeringar och underhåll*

Investeringarna i vägnätet 2002 var ca 8,2 miljarder kronor. Nya byggstarter har präglat 2002. Över 80 procent av de nystartade projekten är vägar som tillhör de mest olycksdrabbade i landet. Insatser har speciellt inriktats mot E4 och E6 som är två av de större vägarna i landet och att ta igen försenade byggprojekt. På det övriga vägnätet har tonvikten av genomförda åtgärder

varit på bärighet och trafiksäkerhet. 280 km mötesfri landsväg har färdigställts under året. Denna vägtyp introducerades 1998 och sedan dess har knappt 800 km väg byggts om på detta sätt.

Ytillståndet på de belagda högtrafikerade vägarna, i form av ojämnheter i längsled i vägen, har förbättrats. Orsaken till skador i längsled (svackor i vägen) påverkas av exempelvis tjällossningen. Däremot är ojämnheterna högre på vägar med mindre än 2 000 fordon per dygn. Tillståndet har successivt blivit allt mer lika mellan skogslänen och övriga landet för båda kategorierna.

På högtrafikerade vägar beror skador i tvärled (spårdjup) huvudsakligen på deformation orsakad av tung trafik och dubbdäcksslitage. I skogslänen har andelen vägar med mer än 2 000 fordon per dygn och med spårdjup över 15 mm minskat det senaste decenniet från över 10 procent och ligger nu på 5 procent. I övriga län har andelen legat ungefär på 5 procent under hela denna period. Antalet km väg under 2002 med mer än 2 000 fordon per dygn och med ett spårdjup över 15 mm var i skogslänen 200 (183) km och i övriga län 652 (683) km.

Under 2002 har antalet km grusväg kunnat minskas jämfört med 2001 och antalet km har minskat kontinuerligt sedan 1996. Under året har ca 260 km blivit belagda. Andelen grusvägar är 21 procent vilket motsvarar 20 700 km av den totala väglängden.

Andelen av det statliga vägnätet med högsta bärighetsklass (bärighetsklass 1, vilket tillåter tung trafik med axeltryck 11 ton eller boggie-tryck på 18 ton och bruttovikt på 60 ton) har ökat kontinuerligt sedan 1996. År 2001 hade 92,2 procent av det statliga vägnätet denna bärighetsklass och 2002 hade denna andel ökat till 92,6 procent. Andelen statliga vägar med högsta bärighetsklass i skogslänen har också ökat kontinuerligt sedan 1996 och ökade från 88,8 procent 2001 till 88,9 procent 2002. Totalt har högsta tillåtna bärighet ökat med 389 km.

Antalet dygnskilometer, dvs. antalet km väg multiplicerat med antalet dygn, på det statliga vägnätet som varit avstängt för tung trafik på grund av tjällossning 2002 har minskat med 17 procent jämfört med 2001. Tjällossningsperioden 2002 var inte så svår som det föregående året. Antalet km väg som har varit avstängd för tung trafik på grund av tjällossning under 2002 är 13 634 km. Det understiger den genomsnittsnivå på ca 15 000 km som gällt under senare delen av 1990-talet (under den första hälften av 1990-talet låg nivån i stället på ca 20 000 km väg avstängd för tjällossning årligen).

#### *Uppföljning av investeringar*

Årets verksamhet i nationell plan har inriktats dels på att fullfölja de investeringar som pågick vid årets ingång, dels påbörja ett antal angelägna objekt som försenats jämfört med gällande långsiktig plan. Det som har prioriterats är utbyggnad av väg 45 i skogslänen samt investeringar inriktade på trafiksäkerhet. Totalt för åtgärds-kategorierna, enligt tabellen nedan, uppvisar Vägverket ett ackumulerat utfall som underskrider väghållningsplanen (-1 457 miljoner kronor). Det är framför allt de åtgärder som har flera syften som uppvisar ett underskridande jämfört med plan. Målet för perioden 1998-2002 var att 3,8 miljarder kronor av anslaget till nationell plan skulle avsättas för fysiska trafiksäkerhetsåtgärder. Till och med 2002 har 3,3 miljarder kronor avsatts. Regeringen räknar med fortsatta kraftiga satsningar inom området de närmaste åren.

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

	Flera syften	Åtgärds-kategorier i nationell plan				Summa
		Fysiska trafik-säkerhetsåtgärder	Riktade åtgärder	Väg-informatik	Övriga åtgärder	
Volym verksamhet 2002, mnkr	1 091	1 190	9	88	166	2 544
Volym verksamhet 1998–2002, mnkr	9 367	3 313	102	248	763	13 793
Andel verksamhet av total i % 1998–2002	67,9	24,0	0,7	1,8	5,5	100
Plan 1998–2002	10 450	3 750	250	425	375	15 250
Andel plan i % av total	68,5	24,6	1,6	2,8	2,5	100
Differens i mnkr verksamhet – plan 1998-2002	-1 083	-437	-148	-177	388	-1 457
Differens i % av verksamhet – plan 1998–2002	-10	-12	-59	-42	103	-10

Enligt tabellen nedan är fördelningen av det ackumulerade utfallet per åtgärds-kategori väl i nivå med den planerade fördelningen. Tabellen visar att särskilt stora satsningar har genomförts på bärighet och rekonstruktion vilket också har bidragit till att det ackumulerade utfallet är högre än den planerade ramen för bärighet och rekonstruktion.

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

	Flera syften	Åtgärds-kategorier i regionala planer				Bidrag Kommuner	Summa
		Bärighet, Rekonstruktion	Trafik-säkerhet	Miljö	Väg-informatik		
Volym verksamhet 2002, mnkr	632	2 118	234	93	2	600	3 679
Volym verksamhet 1998–2002, mnkr	3 700	4 556	1 176	484	26	2 047	11 989
Andel verksamhet av total i % 1998–2002	30,9	38,0	9,8	4,0	0,2	17,1	100
Summa plan 1998–2007	8 222	8 795	2 784	1 804	105	3 968	25 678
Andel plan i % av total	32	34	11	7	0	16	100

Enligt infrastrukturpropositionen skall lika stor andel av respektive länsplan vara genomförd när en ny plan träder i kraft 2004. Utfallet nedan visar att det återstår en del omfördelningar det kommande året för att uppnå målet.

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

Kostnader i miljoner kronor

	Utfall 2002	Utfall 1998–2002	Plan 1998–2007	Utfall 98-02 av plan 98-2007 %	Exkl. bärighet och tjälsäkring %
Stockholm	300	1 107	2 884	38	35
Uppsala	57	326	857	38	30
Södermanland	68	368	817	45	41
Östergötland	131	451	1 048	45	45
Jönköping	99	414	930	45	47
Kronoberg	50	248	649	38	40
Kalmar	71	281	527	53	58
Gotland	11	52	138	38	37
Blekinge	23	147	376	39	38
Skåne	157	928	1 979	47	48
Halland	78	237	549	43	44
Västra Götaland	393	1 436	3 434	42	44
Värmland	92	486	977	50	56
Örebro	67	294	786	37	33
Västmanland	67	289	741	39	46
Dalarna	157	687	1 776	39	35
Gävleborg	102	458	1 153	40	48
Västernorrland	96	572	1 723	33	57
Jämtland	105	440	997	44	70
Västerbotten	133	704	1 772	40	58
Norrbottn	126	662	1 563	42	65
<b>Summa</b>	<b>2 383</b>	<b>10 587</b>	<b>25 676</b>	<b>41</b>	<b>45</b>

Under året har sju projekt, överstigande 50 miljoner kronor vardera, öppnats för trafik. De representerar tillsammans en investeringsvolym på knappt 700 miljoner kronor. Samtliga sju projekt finns med i gällande långsiktiga planer. Jämfört med planerna är kostnadsökningen för projekten 20 procent i prisnivå 2002. För sex av projekten finns samhällsekonomiska kalkyler och fem av dessa visar en positiv nettonuvärdeskvot. Utfallet för respektive objekt redovisas i nedanstående tabell.

Under 2002 har 102 projekt med investeringskostnad mellan 5 och 50 miljoner kronor färdigställts. De representerar en investeringsvolym på ca 1,7 miljarder kronor. Flertalet har trafiksäkerhets- och bärighetsinriktning och är relativt små. Den genomsnittliga fördyringen jämfört med planerna är 26 procent i prisnivå 2002. Kostnadsökningen förklaras främst av allt för optimistiska plankostnader för 20 bärighetsprojekt, där erforderliga åtgärder är svåra att bestämma i planeringsskedet.

**Tabell 4.5 Uppföljning av kostnader samt redovisning av kalkylerad samhällsnytta för objekt större än 50 miljoner kronor som öppnats för trafik under 2002**

Miljoner kronor

Väg	Vägtyp	Sträcka	Längd km	Kostnad slutlig	Budget	Plan	NNV <sup>1</sup>	Restid <sup>2</sup>	Dödade <sup>3</sup> skadade
E18	Fyrfältsväg	Rosenkälla-Gillinge delen Tpl Gillinge	2,2	61,2	52,4	43,2	-2	-37	0,43
E4	13 meters	Antnäs-Gäddvik	13	74,1	72	68	0,35	1,6	0,7
225	13 meters	Saltsjöbron i Södertälje	1,5	176	180	163		11	2,1
35	9 meters	Gamleby-Överum	10,9	132	124	121	0,19	23,6	0,2
160	9 meters	St Höga-Nösens	5	81,6	78,3	55	0,2	7	0,75
230	9 meters	Västerleden	2,8	63,8	61,8	57	3,2	53,9	0,6
45	9 meters	Lit-Häggenås	8	84,5	79,2	55	0,42	13,5	0,2

<sup>1</sup> NNV – Nettonuvärdeskvot, mått på samhällsekonomisk lönsamhet.<sup>2</sup> Minskad restid i tusen timmar/år.<sup>3</sup> Minskat antal dödade och skadade.

### Trafiksäkerheten

Trafiksäkerhetsaspekter beaktas alltid i samband med åtgärder på det statliga vägnätet. De ingår därmed alltid som en del av beslutsunderlaget. Av investeringarna 2002 gjordes 21 procent, ca 1 704 miljoner kronor, primärt av trafiksäkerhetsskäl enligt nedanstående tabell.

**Tabell 4.6 Riktade trafiksäkerhetsåtgärder på det statliga vägnätet 2002**

Miljoner kronor

Sidoområdesåtgärder	51
Vägutbyggnad	113
Korsningsåtgärder	515
Åtgärder för oskyddade	309
Separering av körriktningar	618
Övrigt	98
<b>Summa</b>	<b>1 704</b>

De sammanlagda bedömda trafiksäkerhetseffekterna av åtgärder under 2002 redovisas i tabellen nedan. Genom åtgärder i vägtransport-systemet beräknas totalt antal dödade minskas med 15 personer och antalet svårt skadade minskas med 75 personer. De riktade trafiksäkerhetsåtgärderna utgör en delmängd av Vägverkets åtgärder och bedöms minska antalet dödade i vägtrafiken med tio personer och antalet svårt skadade med 45 personer.

**Tabell 4.7 Bedömda trafiksäkerhetseffekter 2002**

	Dödade	Svårt skadade
Nybyggnation på statliga vägnätet	5	30
Riktade trafiksäkerhetsåtgärder	10	45
<b>Totalt</b>	<b>15</b>	<b>75</b>

Vägverket har under 2002 haft som mål att genomföra Vägverkets del av regeringens 11-punktsprogram för ökad trafiksäkerhet. För att genomföra kostnadseffektiva trafiksäkerhetsåtgärder på hela det statliga vägnätet där flest svåra olyckor sker har Vägverket upprättat en lista över vägar med hög olycksbelastning. Denna lista anger knappt 400 mil väg. Av den särskilda riktade trafiksäkerhetsåtgärden på sammantaget 391 miljoner kronor har 95 procent använts för att åtgärda dessa vägar. En av de åtgärder Vägverket genomfört under 2002 är att fortsätta skapa mötesfri landsväg genom att sätta upp mitträcken. Denna typ av åtgärd introducerades 1998 och har sedan dess byggts ut på ca 800 km väg varav 280 km 2002. Resultatet av mitträcke är mycket positivt. Antalet allvarliga olyckor på dessa sträckor har varit betydligt färre än innan mitträcke sattes upp. En fortsatt utbyggnad av mitträcke kommer att ske de närmaste åren. Vägverket beräknar att ca 1 800 km väg kommer att omfattas av denna åtgärd efter 2007 års utgång.

Vägverket bedriver ett arbete tillsammans med kommunerna för att åstadkomma en god trafiksäkerhet på det kommunala vägnätet genom trafiknätsanalyser, åtgärdsprogram och

ekonomiska bidrag. Sedan några år tillbaka bedrivs en del av arbetet med en säker trafikmiljö i tätort inom projektet Trafikbanken, som är en databas med goda exempel på demonstrations- och utvecklingsprojekt. Projektet är ett samarbete mellan Vägverket och Svenska Kommunförbundet och skall visa på möjligheter att genom fysisk ombyggnad skapa trafiksäkerhet, en god miljö i vid bemärkelse och tillgänglighet för alla.

Försöken med sänkta hastighetsgränser vintertid och automatisk hastighetsövervakning har fortsatt. Även under 2002 har polisen med stöd av Vägverket bedrivit försöksverksamhet med automatisk hastighetsövervakning. Övervakningen har kombinerats med omfattande information. Åtgärderna ger positiva effekter på de vägsträckor där övervakningen finns och utbyggnad pågår i de flesta delar av Sverige.

För att verka för användandet av ny teknik i trafiksäkerhetssyfte har Vägverket agerat inom en rad områden. I ett demonstrationsprojekt från 2001 utrustades ca 300 taxibilar, bussar och lastbilar med alkolås. Försöken har varit framgångsrika. Flera åkerier har också tagit egna initiativ för att införa alkolås i sina fordon. Projektet ISA (Intelligent Stöd för Anpassning av hastighet) är ett storskaligt fältförsök med hastighetsanpassningssystem som pågått i fyra kommuner: Umeå, Borlänge, Lidköping och Lund. Försöken har utvärderats och resultaten är mycket positiva såväl när det gäller trafiksäkerheten som attityden till tekniken.

#### **4.4.2 Insatser utanför verksamhetsområdet**

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

Målet för polisens trafikövervakning är att skapa säkerhet och trygghet i trafiken. Under 2002 har polisen prioriterat hastighetsövervakning, bekämpning av trafiknykterhetsbrott samt övervakning av bilbältesanvändning.

Kommunerna spelar en viktig roll i trafiksäkerhetsarbetet. De är ansvariga både för kommuninvånarnas hälsa och säkerhet och som väg-

hållare för det kommunala väg- och gatunätet. De allra flesta kommuner har i dag trafiksäkerhetsprogram, som beskriver de lokala problemen och inom vilka problemområden som kommunen koncentrerar sina insatser. Svenska Kommunförbundet har under 2002 bl.a. tagit fram en skrift som på ett överskådligt sätt beskriver trafikolyckor från uppkomst till kostnader som de orsakar.

Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF) har nollvisionen som utgångspunkt för sin verksamhet. Grundförutsättningen i nollvisionen är att ansvaret i vägtrafiken delas mellan trafikanterna och dem som utformar vägtransportsystemet. NTF har koncentrerat sin verksamhet på granskning av farliga vägar, olika stöd till kommuner, äldre oskyddade trafikanter och säker cykling.

Länsstyrelserna ansvarar bl.a. för tillståndsgivning för den yrkesmässiga trafiken, körkortsadministration, frågor som rör lokala trafikföreskrifter, överlastavgifter, hastighetsbestämmer, miljöfarliga transporter samt upprättande och fastställande av länsplaner för regional transportinfrastruktur. Länsstyrelserna skall se till att utvecklingen inom kommunikationssektorn på regional och lokal nivå sker i överensstämmelse med de av riksdag och regering beslutade transportpolitiska målen. Från 2003 är det möjligt för de län som väljer att bilda kommunala samverkansorgan, i enlighet med riksdagens beslut med anledning av propositionen Regional samverkan och statlig länsförvaltning (prop. 2001/02:7, bet. 2001/02:KU7, rskr. 2001/02:138), att ta över ansvaret för länsplanen från länsstyrelsen.

## **4.5 Resultatbedömning**

### **4.5.1 Mål**

I avsnitt 5.5.2 redogörs för de transportpolitiska delmålen. I regleringsbrevet till Vägverket bryts dessa ned till specifika verksamhetsmål och resultatindikationer för verksamhetsområdet Väg.

## 4.5.2 Resultat

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

Vägverket har inom vissa områden haft svårt att leva upp till såväl själva måluppfyllelsen som återrapporteringskraven. Inom främst delmålet tillgängligt transportsystem har såväl måluppfyllelsen som återrapporteringen varit otillräcklig. Vägverket har i stället varit mer framgångsrik

inom delmålet en god miljö jämfört med övriga delmål. Utvecklingen inom delmålen säker trafik och hög transportkvalitet är positiv. Det är första året myndigheten rapporterar om det nya delmålet om ett jämställt transportsystem. Vägverket har tagit till sig uppgiften genom att belysa och kartlägga jämställdhetsperspektivet inom vägtransportsystemet. Nedan redovisas hur Vägverket uppfyllt de mål som satts upp för verksamhetsåret 2002.

**Tabell 4.8 Sammanställning av resultat för 2002 års delmål i regleringsbrevet**

	Uppfyllt	Delvis uppfyllt	Ej uppfyllt
<b>Tillgängligt transportsystem</b>			
Tillgängligheten för medborgare och näringsliv skall successivt förbättras mellan glesbygd och centralorter samt mellan regioner och omvärlden			X
Tillgänglighet inom storstadsområden och mellan tätortsområden skall öka			X
Andelen funktionshindrade som kan utnyttja vägtransportsystemet, inklusive kollektivtrafik, skall öka fortlöpande. Senast 2010 bör kollektivtrafiken kunna användas av de flesta funktionshindrade		X	
Andelen barn som på egen hand kan utnyttja vägtransportsystemet skall öka fortlöpande			X
Andelen gående och resande med cykel och buss sammantaget skall öka fortlöpande, särskilt i tätorter			X
<b>Hög transportkvalitet</b>			
Vägverket skall genom sina samlade åtgärder under 2002 förbättra tillståndet på det statliga vägnätet, jämfört med 2001	X		
Restriktionerna på det statliga vägnätet skall minska	X		
<b>Säker trafik</b>			
Kostnadseffektiva trafiksäkerhetsåtgärder skall genomföras på det statliga vägnätet så att antalet dödade minskas. Åtgärder som särskilt syftar till att förbättra barns trafiksäkerhet skall prioriteras		X	
<b>God miljö</b>			
Vägverkets samlade åtgärder skall leda till en minskning av utsläppen av koldioxid från vägtransportsektorn	X		
Vägverket skall under 2002 åtgärda vägtrafikbullret för boende som utsätts för ljudnivåer överstigande 65 dBA utomhus. Antalet bullerstörda boende skall minska såväl längs det statliga vägnätet som utmed kommunernas vägnät där åtgärder skall utföras med hjälp av statliga bidrag			X
Användningen av naturgrus i den statliga väghållningen skall minska fortlöpande anpassat till regionala förutsättningar	X		
Antalet stora vattentäkter som påverkas av vägsalt skall minska	X		
<b>Övriga mål och återrapportering</b>			
<b>Verksamhetsgren Myndighetsutövning</b>			
Fastställda serviceåtaganden till medborgare och näringsliv skall uppfyllas		X	
Vägverket skall successivt minska kötiderna för kunskapsprov och körprov så att kötiderna från och med den 1 juli 2002 är högst tre veckor vid första och andra provtillfället för respektive prov. I övriga fall skall kötiden endast i undantagsfall överstiga sex veckor			X
Å-priserna för serviceåtagandena skall trendmässigt minska		X	
<b>Verksamhetsgren Statlig väghållning</b>			
Produktiviteten för drift- och underhållsverksamheten skall öka	X		
Planeringsunderlag för tillåtlighetsprövning av arbetsplaner enligt 17 kap. miljöbalken och arbetsplaner skall ha en så god kvalitet att prövningsmyndighetens behov av kompletteringar minskas		X	
<b>Verksamhetsgren Produktion</b>			
Vägverket skall bedriva en egenregiverksamhet med en lönsamhet som är jämförbar med branschen i övrigt	x		



Vägverket har också som statens företrädare på central nivå ett samlat ansvar, s.k. sektorsansvar, för hela vägtransportsystemets utveckling. Vägverkets måluppfyllelse mot de transportpolitiska målen redovisas i nedanstående tabell. Kolumnen "Förändring 2002" visar måluppfyllelse jämfört med föregående år medan kolumnen "Måluppfyllelse" visar hur troligt det är att de långsiktiga målen kommer att uppnås.

**Tabell 4.9 Sammanställning av resultat för 2002 års delmål i regleringsbrevet**

	Förändring 2002	Måluppfyllelse
<b>TILLGÄNGLIGHET</b>		
Allmän bedömning av tillgänglighet	Osäker förändring	Osäkert om målet kommer att nås
<b>TRANSPORTKVALITET</b>		
Kvaliteten i det svenska vägtransportssystemet skall successivt förbättras	Säker förbättring	Målet kommer att nås
<b>REGIONAL UTVECKLING</b>		
Allmänt främja en positiv utveckling	Osäker förändring	Osäkert om målet kommer att nås
<b>JÄMSTÄLLT TRANSPORTSYSTEM</b>	Osäker förändring	Målet kommer att nås
<b>TRAFIKSÄKERHET</b>		
Antal dödade	Osäker förändring	Målet kommer inte att nås
Antal svårt skadade	Säker förändring	Målet kommer inte att nås
<b>MILJÖ</b>		
Koldioxidutsläpp (klimatpåverkande)	Säker försämring	Målet kommer inte att nås
Svaveldioxidutsläpp (försurande)	Säker förbättring	Målet kommer att nås
Kväveoxider (gödande och försurande)	Säker förbättring	Målet kommer att nås
Flyktiga organiska ämnen	Säker förbättring	Målet kommer att nås
Hälsoeffekter av luftföroreningar	Säker förbättring	Målet kommer inte att nås
Buller vid bostäder	Säker försämring	Målet kommer inte att nås
Kretsloppsanpassning	Osäker förändring	Osäkert om målet kommer att nås
Natur- och kulturmiljö	Osäker förändring	Osäkert om målet kommer att nås

## 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 inte varit tillräckliga för att verka i riktning mot att målet uppnås. Tillgängligheten har under de senaste åren inte förbättrats i någon påtaglig omfattning. Dessutom saknas inom vissa delar av målet om tillgänglighet mått och konsekventa mätmetoder över tidsperioder.

## En hög transportkvalitet

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

Av det statliga vägnätet i såväl skogslänen som övriga landet har andelen belagd väg ökat något jämfört med föregående år. För 2002 är andelen belagd väg i skogslänen 68,2 procent (68,0) medan motsvarande andel i övriga landet är 87,0 (86,7). Ungefär en femtedel (ca 20 000 km) av det totala statliga vägnätet är grusvägar. Under året har 264 km blivit belagda.

Vägnätets ytstandard har förbättrats något såväl i längsled (svackor i vägen) som i tvärlid (spårdjup) under 2002. Däremot har andelen ojämnheter i längsled varit fortsatt hög på vägar med mindre trafik än 2 000 fordon per dygn.

Som mått på vägars bärighet används dels andel väg med högsta tillåten bärighet, bärighetsklass 1 (BK1: bruttovikt upp till 60 ton), dels bärighetsnedsättning, såväl tid som längd. Längden väg som normalt upplåts för BK1 har ökat med 389 kilometer under året. Det har dock inte skett någon utjämning mellan förhållandena i skogslänen och övriga landet. I sammanhanget skall nämnas att under 2002 har tjällossningen inte varit så svår som året innan och inte heller har några dramatiska avvikelser orsakade av extrema vädersituationer förekommit.

### En positiv regional utveckling

Målet är en positiv regional utveckling, där vägtransportssystemet främjar en positiv regional utveckling genom att dels utjämna skillnader i möjligheterna för olika delar av landet att utvecklas, dels motverka nackdelar av långa transportavstånd. Regeringen bedömer att målet delvis har uppfyllts. Det långsiktiga målet innebär en utjämning av regionala skillnader. Några separata mål för regional utveckling finns inte. Tillgänglighet med bil till arbete och regionala funktioner har under 2002 förbättrats något i mellersta och södra Sverige. Någon generell utjämning av regionala skillnader har inte uppnåtts.

### Ett jämställt transportsystem

Målet är ett jämställt vägtransportssystem, 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. Regeringen bedömer målet som delvis uppfyllt.

Några separata mål för ett jämställt transportsystem 2002 finns inte. Däremot har initiativ tagits för att verka för delmålet som sådant. Forskningsresurser har använts för att analysera vilka konsekvenser jämställdhetsperspektivet bör få för vägtransportssystemets utformning. En utgångspunkt har varit att studera samtliga transportsätt inom vägtransportssystemet. Kvinnor utsätter sig för mindre risker och har en mer positiv attityd till trafiksäkerhet än män.

I samband med organisationsförändringen inom myndigheten har andelen kvinnliga chefer ökat väsentligt från januari 2003. Genom att öka andelen kvinnor i positioner med möjlighet att påverka beslut kan befintlig kompetens tas tillvara på ett bättre sätt.

### 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 vägtransportssystemet. Vägtransportssystemets utformning och funktion skall anpassas till de krav som följer av detta. Regeringen bedömer att målet delvis har uppfyllts.

Under 2002 dödades 532 personer jämfört med 554 personer året innan. Utvecklingen närmar sig svagt etappmålet 2007 om högst 270 dödade, men är långt ifrån den takt som krävs för att målet skall uppnås. Däremot har antalet svårt skadade ökat kraftigt under 2002. Delvis beror detta på ett ökat trafikarbete, men sannolikt har även polisrapporteringen förändrats på grund av ett nytt inrapporteringssystem, STRADA. I ett EU-perspektiv är Sverige tillsammans med Storbritannien och Nederländerna de länder som uppvisar lägst antal dödade per 100 000 invånare. Under sista kvartalet 2002 och det första halvåret 2003 ligger dödstaten på en betydligt lägre nivå än tidigare. Det är dock för tidigt att dra några långtgående slutsatser av denna utveckling.

### En god miljö

Målet är en god miljö, där vägtransportssystemets 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. Vägtransportssystemets utformning skall bidra till att de nationella miljö kvalitetsmålen nås. Regeringen bedömer att Vägverket har varit mer framgångsrik inom delmålet en god miljö jämfört med övriga delmål.

Koldioxidutsläppen från vägtrafiken ökade under 2002 (2 procent) och möjligheten att nå etappmålet till 2010 blir allt mera avlägsen. Orsaken är framför allt en ökning av transportarbetet och en utveckling mot allt tyngre bilar. Vägverkets åtgärder har bidragit till en minskning av koldioxidutsläppen från vägtrafiken, jämfört med om åtgärderna inte vidtagits. Utvecklingen av ökade koldioxidutsläpp är dock oroande ur miljösynpunkt och ställer stora krav på infrastrukturplanering och ekonomiska styrmedel om regeringens miljömål ska kunna uppnås. Miljö kvalitetsnormerna för kväveoxider och partiklar överskrids på ett antal statliga och kommunala vägar. Utsläppen av cancerframkallande ämnen har minskat med 38 procent jämfört med 1998. Bullersituationen är i stort sett oförändrad. Etappmålet kommer inte att nås och det behövs en kraftig ökning av insatserna, framför allt på det kommunala vägnätet för att nå målet. Användningen av

naturgrus minskar. År 2002 var användningen 2,5 (4) miljoner ton. Upprivna beläggningssmassor återvinns i stor omfattning. Äldre beläggningssmassor kan ibland innehålla stenkolstjära (klassas i vissa fall som farligt avfall). Vägverket har därför utarbetat rekommendationer för hur sådana beläggningssmassor skall hanteras.

#### **Mål kopplade till flera verksamhetsområden**

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

Inom den avgiftsfinansierade verksamheten har myndigheten fastställt två serviceåtaganden. Myndigheten har inte lyckats minska kötiderna för kunskapsprov och körprov så att kötiderna från och med den 1 juli 2002 är högst tre veckor vid första och andra provtillfället för respektive prov. I övriga fall skulle kötiden endast i undantagsfall överstiga sex veckor. Medelvärde för körprov i hela landet är 30 dagar 2002. För kunskapsprovet är motsvarande siffra 23 dagar 2002. Antalet körprov och kunskapsprov under året var 198 200 respektive 224 400, vilket är en ökning av antalet körprov med 19 000 och antalet kunskapsprov med 27 900 jämfört med 2001. Efterfrågan på körkortsprov har ökat under året. Antalet omprov har ökat vilket bl.a. lett till långa väntetider.

Å-priserna för serviceåtagandena har delvis minskats. Eftersom det även förekommit ökning bedöms målet som delvis uppfyllt.

Produktiviteten för drift- och underhållsverksamheten bedöms sammanfattningsvis ha ökat. Kostnaderna för drift och underhåll har sjunkit och kostnaderna för färjetransporter på det statliga vägnätet har sjunkit marginellt. Nedlagda kostnader för drift och underhåll av grusvägar har visserligen ökat men bedöms ge en längre varaktighet och därmed en lägre totalkostnad.

Lönsamheten för produktionsverksamheten bedöms vara i paritet med branschen i övrigt. En grov jämförelse visar att både Vägverket Produktion och Vägverket Konsult ligger i linje med konkurrenterna.

#### **4.5.3 Revisionens iakttagelser**

Riksrevisionsverket (RRV) har genomfört revision för myndighetens verksamhetsår 2002. RRV bedömer att årsredovisningen i allt väsentligt är rättvisande.

Sedan budgetåret 1994/95 fastställer Ekonomistyrningsverket (ESV) ekonomiadministrativa värden (EA-värden) för bl.a. myndigheter under regeringen. EA-värderingen är ett instrument för regeringen att följa upp myndigheternas ekonomiadministrativa standard. Värderingen är upplagd, så att det på en mängd olika ekonomiadministrativa områden ställs frågor om vissa specifika kriterier är uppfyllda. Vägverket har av ESV för 2002 erhållit EA-värde BA vilket motsvarar omdömet tillfredsställande.

#### **4.5.4 Analys och slutsatser**

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

Det var ett flertal byggstarter 2002 medan 2003 och 2004 i stället präglas av investeringar i pågående projekt. Färdigställande av vägar och trafikökning leder till ökade behov av underhållsåtgärder. Uppgiften att bevara och säkerställa vägar har hög prioritet framöver. För att förbättra möjligheten att nå delmålet om en hög transportkvalitet planerar regeringen att avsätta medel till tjälsäkring, bärighet och rekonstruktion i form av en egen delpost i Vägverkets regleringsbrev.

Antalet omkomna i trafiken har minskat men inte alls i önskad omfattning för att nå det långsiktiga målet om högst 270 dödade 2007. Trenden är dock positiv och den fortsätter att vara så även första halvåret 2003. En viktig orsak till att antalet omkomna inte minskar i önskad omfattning, trots de stora satsningarna på ökad trafiksäkerhet på det statliga vägnätet, är den starka trafiktillväxten även under 2002. Risken

att dödas eller skadas allvarligt i en trafikolycka har visserligen minskat men de faktiska talen minskar inte i samma omfattning.

För att effektivisera trafiksäkerhetsarbetet har regeringen tagit initiativ till en nationell samling för ökad trafiksäkerhet. Under året har problemområden identifierats som har bäring på trafikanternas beteende. Regeringen har också under året infört en vägtrafikinspektion i Vägverkets organisation. Inspektionens bemanning beräknas till ca 15–20 personer. Inspektionen är oberoende i förhållande till Vägverkets övriga organisation. Regeringen har utsett inspektionens chef som ett led för att säkerställa dess självständiga roll. Huvuduppgiften för inspektionen är att främja och utvärdera arbetet med att skapa ett säkert vägtransportsystem.

Produktiviteten för drift och underhåll har ökat under 2002. Dock visar kartellavslöjandena under 2002 att det finns anledning att kontinuerligt ifrågasätta kostnadsbilden. Vägverket har vidtagit såväl organisatoriska åtgärder som översyn av upphandlingsrutiner.

Som ett led att förbättra uppföljningen av drift- och underhållsstrategierna har regeringen initierat en utredning vars huvudsyfte är att i en invärderingsstudie testa en modell för vägarnas och järnvägarnas tillstånd. Ett begränsat urval av vägar inom en region eller sträckning skall invärderas.

I Vägverkets myndighetsutövning ingår bl.a. att genomföra av förarprov. Väntetiderna för förarprov är fortfarande långa samtidigt som efterfrågan ökat. Det är stora variationer i väntetider för förarprov i landet. Väntetiderna är som regel längst i storstadsregionerna. Vägverket har fortsatt rekryteringen av nya trafikinspektörer i framför allt storstadsområdena för att möta den ökade efterfrågan.

## 4.6 Budgetförslag

### 4.6.1 36:1 Vägverket: Administration

**Tabell 4.10 Anslagsutveckling**

Tusental kronor

2002	Utfall	1 009 252	Anslags-sparande	-2 809
2003	Anslag	1 010 555	Utgifts-prognos	979 672
<b>2004</b>	<b>Förslag</b>	<b>1 030 202</b>		
2005	Beräknat	1 043 909 <sup>1</sup>		
2006	Beräknat	1 051 133 <sup>2</sup>		

<sup>1</sup> Motsvarar 1 020 427 tkr i 2004 års prisnivå.

<sup>2</sup> Motsvarar 1 010 811 tkr i 2004 års prisnivå.

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

### Regeringens överväganden

Kostnaden för administration exklusive resultat-enheter har minskat med 48 miljoner kronor i nominella tal sedan 1999. För 2002 ökade kostnaden med 28 miljoner kronor i nominella tal jämfört med 2001. Kostnadsutvecklingen 2002 beror delvis på FoU inom administration och organisationsförändring på huvudkontoret.

Under 2002 har ett antal aktiviteter genomförts som har till syfte att finna mer effektiva rutiner i sättet att arbeta. Exempel på sådana aktiviteter är samarbetsprojekt mellan Vägverkets regioner, rationaliseringsåtgärder i form av gemensamma utbildningar och gemensamt marknadsföringsmaterial inom Vägverket. Eftersom det finns en förskjutning i tid mellan åtgärder och resultat bedömer regeringen att det finns fortsatta förutsättningar att minska administrationsanslaget 2004–2006 motsvarande ca 10 miljoner kronor årligen till förmån för den verksamhet som finansieras med anslaget 36:2 *Väghållning och statsbidrag*. Regeringens förslag till anslagstilldelning förutsätter att Vägverket även 2004–2006 kan fortsätta att reducera verkets administrativa kostnader.

**Tabell 4.11 Härledning av anslagsnivå 2004-2006**

Tusental kronor

	2004	2005	2006
<b>Anvisat 2003 i 2003 års statsbudget<sup>1</sup></b>	<b>1 010 555</b>	<b>1 010 555</b>	<b>1 010 555</b>
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning <sup>2</sup>	30 078	54 025	71 590
Beslut	0	0	0
Överföring till/från andra anslag	-10 431	-20 671	-31 012
Övrigt			
<b>Förslag/beräknat anslag</b>	<b>1 030 202</b>	<b>1 043 909</b>	<b>1 051 133</b>

<sup>1</sup> Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2002, (bet. 2002/03:FiU10).

Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

<sup>2</sup> Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2003 års statsbudget. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning.

#### 4.6.2 36:2 Vaghållning och statsbidrag

**Tabell 4.12 Anslagsutveckling**

Tusental kronor

År	Slagslag	Belopp	Slagslag	Belopp
2002	Utfall	13 421 518	Anslags-sparande	130 113
2003	Anslag	14 515 449 <sup>1</sup>	Utgifts-prognos	13 999 758
2004	<b>Förslag</b>	<b>15 564 276</b>		
2005	Beräknat	16 718 965 <sup>2</sup>		
2006	Beräknat	17 005 415 <sup>3</sup>		

<sup>1</sup> Inklusive av riksdagen beslutade anslag på tilläggsbudget och förslag till tilläggsbudget i samband med BP för 2004.<sup>2</sup> Motsvarar 16 374 431 tkr i 2004 års prisnivå.<sup>3</sup> Motsvarar 16 384 066 tkr i 2004 års prisnivå.

#### Anslaget bekostar

- sektorsuppgifter (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 (trafikregister, utarbetande och tillämpning av föreskrifter, m.m.),
- statlig vaghållning (vägplanering, byggande, drift, underhåll och fysiska trafiksäkerhetsåtgärder, gång- och cykelvägar på det statliga vägnätet, räntor och amortering på upptagna lån för byggande av broar som ersätter färjor, tidigare lagda väginvesteringar och anläggningstillgångar samt kostnader för ränta och amorteringar av upptagna lån),
- bidrag (de statsbidrag som Vägverket administrerar till kollektivtrafik inklusive

handikappanpassningsbidrag och särskilda bidrag till storstädernas trafiksystem, enskilda vägar samt bidrag till gång- och cykelbehov, planskilda passager m.m. för att minska konfliktpunkter mellan skyddade och oskyddade trafikanter, förbättring av miljö och trafiksäkerhet på kommunala vägar, kompensation för kommunerna för lokal och regional buss- trafik).

Vägverket får använda anslaget för att finansiellt stödja utvecklings- och demonstrationsprojekt som är av principiell eller strategisk betydelse för vägtransportsystemets långsiktigt hållbara utveckling, för informationsverksamhet inom ramen för Vägverkets sektorsansvar samt för åtgärder som är av betydande samhällsintresse även då annan huvudman finns. Vägverket får också använda medel under anslaget för att finansiera merkostnader som uppstår för polisen vid kvalitetskontroll av trafiken och liknande uppgifter.

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

#### Regeringens överväganden

Det totala anslaget till statlig vaghållning och statsbidrag under 2003 var ca 14 500 miljoner kronor. Av riksdagen anvisade medel för budgetåret 2003 har av regeringen fördelats på anslags- och delposter enligt nedanstående tabell. I följande tabell redovisas också det beräknade utfallet per anslagspost.

#### Överväganden för 2004

Nedanstående överväganden för 2004 är i enlighet med det beslut som riksdagen fattade med anledning av infrastrukturpropositionen (prop. 2001/02:20, bet. 2001/02:TU2, rskr. 2001/02:126) och 2003 års ekonomiska vårproposition (prop. 2002/03:100, bet. 2002/03:FiU21, rskr. 2002/03:235) om en besparing på 817 miljoner kronor. I infrastrukturpropositionen aviserade regeringen en nivåhöjning med ca 1 400 miljoner kronor för 2004 i den s.k. närtidssatsningen. På grund av rådande ekonomiska läge beslutades med anledning av 2003 års ekonomiska vårproposition att endast 480

miljoner kronor skall tillföras anslaget. Den riktade trafiksäkerhetsatsningen, det s.k. 11-punktsprogrammet, skall fullföljas genom prioritering av riktade trafiksäkerhetsåtgärder på vägar med hög olycksbelastning. Samtidigt är det mycket angeläget att övriga investeringsinsatser inom gällande planer, eller som regering eller riksdag beslutat om på annat sätt, kan slutföras. För att möjliggöra sådana investeringsinsatser samt en ökad satsning för bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion föreslår regeringen att lån motsvarande 1 410 miljoner kronor tas upp i Riksgäldskontoret 2004. Förslaget är i enlighet med den i infrastrukturpropositionen beskrivna närtidssatsningen.

För myndighetsutövning bedömer regeringen att anslagsposten bör justeras nedåt med anledning av överföring till annat anslag. Medel för fordons- och förarkontroller (37 miljoner kronor) överförs till polisorganisationens anslag inom utgiftsområde 4. Medel till fordons- och förarkontroller kommer att erhålla en egen anslagspost med separata mål och återrapporteringskrav i polisorganisationens regleringsbrev. För sektorsuppgiften bedömer regeringen att anslagsposten bör justeras nedåt med anledning av överföring till annan anslagspost som avser samverkansprogrammet för utveckling av mer miljöanpassade fordon (20 miljoner kronor). Mer om posten beskrivs nedan.

För investeringar och förbättringsåtgärder på stamvägar är regeringens uppfattning att medel först och främst måste ställas till förfogande för riktade trafiksäkerhetsåtgärder och åtgärder med hög samhällsekonomisk lönsamhet. Inga byggstarter av större vägobjekt är inplanerade 2004. Regeringen bedömer att anslagsnivån bör motsvara infrastrukturpropositionens nivå för att fullfölja pågående vägutbyggnadsprojekt, riktade trafiksäkerhetsåtgärder och miljöåtgärder.

När det gäller väginvesteringar i regional plan bedömer regeringen att anslaget bör uppgå till den nivå som anges i infrastrukturpropositionen. Den regionala planen möjliggör endast byggstart av något större objekt. Det är angeläget att det regionala vägnätet är pålitligt, säkert och medger effektiva transporter. Satsningar på ökad bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion av det regionala vägnätet planeras utgöra en separat post för att synliggöra vikten av insatserna.

För ökad bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion bedömer regeringen att nivån bör vara fortsatt hög för att säkerställa och bevara väg-

nätet. Genom att skapa en separat post vill regeringen tydliggöra vikten av insatser inom området för ökad bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion. Nivån är i paritet med vad som beslutades med anledning av infrastrukturpropositionen.

Regeringen bedömer att den särskilda satsningen på investeringar i fysiska trafiksäkerhetsåtgärder på hela det statliga vägnätet skall fortsätta.

Drift och underhåll av vägar bidrar till en hög transportkvalitet och god tillgänglighet och regeringens bedömning är att medel för drift och underhåll bör ligga på den nivå som anges i infrastrukturpropositionen. För räntor och amorteringar bedömer regeringen, för att lindra effekterna av besparingen på 817 miljoner kronor, det nödvändigt att genomföra en förskjutning av amorteringsplanen avseende de lånefinansierade vägprojekten väg E18/20 delen Örebro–Arboga, väg E4 delen Stora Åby–Väderstad, väg E22 delen Söderåkra–Hossmo samt väg E4 trafikplats Hallunda. Förskjutningen från 2004–2005 till 2005–2006 innebär att motsvarande 666 miljoner kronor från räntor och amorteringar kan användas för att lindra effekterna av besparingen som först och främst skulle drabba investeringsanlagena.

För drift och byggande av enskilda vägar bedömer regeringen att föregående års ökning av posten är i paritet med den nivå som krävs för att säkerställa nuvarande bidragsprocent till det statsbidragsberättigade enskilda vägnätet. Regeringen uppdrog våren 2003 åt Vägverket att utveckla den ekonomiska styrningen av bidraget till drift och byggande av det enskilda vägnätet. Utgångspunkten för uppdraget var att upprätta och kvalitetssäkra det beslutsunderlag som krävs för att regeringen skall kunna bedöma kostnadsutvecklingen och anslagsbehovet för det statsbidragsberättigade enskilda vägnätet. Uppdraget redovisas till regeringen hösten 2003. Regeringen bedömer att nivån kommer att vara oförändrad jämfört med 2003.

För det särskilda statsbidraget till storstädernas trafiksystem bedömer regeringen att posten kan sänkas med 100 miljoner kronor jämfört med föregående år med hänvisning till att outnyttjade medel från 2003 kan nyttjas under 2004.

När det gäller bidrag i regionala planer bedömer regeringen att nivån kan sänkas med 140 miljoner kronor jämfört med föregående år med hänvisning till preliminära bedömningar av läns-

planerna 2004–2015. Bidrag i regionala planer innehåller bidrag till kommuner för investering för bättre miljö och trafiksäkerhetsåtgärder inom det kommunala vägnätet liksom bl.a. bidrag till gång- och cykelbanor.

En ny anslagspost inrättas för Verket för innovationssystem. Medelstillelningen är i enlighet med det samverkansprogram som det beslutades om med anledning av budgetpropositionen för 2000 (prop. 1999/2000:1). Samverkansprogrammet avser utveckling av mer miljöanpassade fordon. I enlighet med budgetpropositionen för 2001 (prop. 2000/01:1) skall insatserna finansieras med sammanlagt 55 miljoner kronor från Vägverkets anslag 2003–2005.

#### *Förslag och beräkningar 2004–2006*

Mot bakgrund av de överväganden som redovisats ovan föreslår regeringen att riksdagen för 2004 anvisar ett anslag för väghållning och statsbidrag på 15 564 miljoner kronor.

Det beräknade anslaget för 2005 är 16 719 miljoner kronor och 17 005 miljoner kronor för 2006. Nivåerna för 2005 och 2006 är indexberäknade utifrån 2004 års nivå utan besparingen på 817 miljoner kronor. De slutliga anslagsnivåerna för 2005 och 2006 återkommer regeringen till i 2004 års vårproposition och allra senast i budgetpropositionen för 2005. Fördelningen på anslagspost- och delpostnivå för 2005 och 2006 är en bedömning utifrån de förutsättningar som är tillgängliga. Av tabell 5.15 framgår en preliminär fördelning på olika anslagsposter för 2004–2006. Det ankommer dock på regeringen att slutligt besluta om medlens fördelning på poster.

För 2004 beräknar regeringen följande fördelning på anslagsposter. Beräkningarna är i jämförelse med föregående års nivåer. För sektorsuppgiften beräknas en sänkt anslagsnivå till 524 miljoner kronor. För myndighetsutövning beräknas en oförändrad anslagsnivå vilket motsvarar 246 miljoner kronor. Anslagsposten statlig väghållning innefattar investeringar (inklusive tjälsäkring, bärighet och rekonstruktion), drift och underhåll, räntor och amorteringar. Posten beräknas till 13 705 miljoner kronor för att finansiera de behov som uppstår för drift och underhåll samt investeringar. Delposten investeringar i nationell plan beräknas sänkas till 2 338 miljoner kronor. Delposten investeringar i regional plan beräknas av regeringen till 2 093 miljoner kronor efter att anslaget för miljöåtgär-

der förts över till nationell plan samt att tjälsäkring, bärighet och rekonstruktion har omfördelats och bildat en egen delpost. Nivån är högre än föregående år. För investeringar i fysiska trafiksäkerhetsåtgärder bedömer regeringen att satsningen skall fortsätta som planerat för perioden 2002–2004. Delposten beräknas till 437 miljoner kronor vilket är en oförändrad nivå. Delposten drift och underhåll beräknar regeringen höja till 6 593 miljoner kronor. För räntor och amorteringar beräknas behovet till 827 miljoner kronor med hänvisning till förslaget om senareläggning av amorteringar. Nivån är högre än föregående år.

Posten bidrag innefattar drift och underhåll av enskilda vägar, storstadsöverenskommelsen samt bidrag i regionala planer. Det totala anslaget för bidrag beräknas till 1 050 miljoner kronor. Delposten drift och byggande av enskilda vägar beräknas bli oförändrad och motsvarar 657 miljoner kronor. Det särskilda bidraget till storstädernas trafiksystem beräknas under 2004 minska till 36 miljoner kronor. Delposten bidrag i regionala planer omfattar statsbidrag till kollektivtrafikanläggningar, bidrag till förbättring av miljö och säkerhet samt bidrag till ökad tillgänglighet till kollektivtrafik. Regeringen bedömer ett minskat behov av medel med utgångspunkt i föreslagna länstransportplaner för 2004–2015 till 357 miljoner kronor.

Anslagsposten till Rikspolisstyrelsens disposition beräknas till 17 miljoner kronor. Anslagsposten till Verket för innovationssystem beräknas till 20 miljoner kronor.

**Tabell 4.13 Anslaget 36:2 Väghållning och statsbidrag**

Miljoner kronor

	Utfall 2002	Anslag 2003	Prognos 2003	Förslag Anslag 2004	Beräknat 2005	Beräknat 2006
Sektorsuppgiften	524	514	544	524	530	556
Myndighetsutövningen	241	278	302	246	251	256
Investeringar i nationell plan	1 454	2 451	2 187	2 338	2 730	2 785
Investeringar i regionala planer	2 722	2 644	2 722	2 093	1 435	1 581
Bärlighet, tjälsäkning och rekonstruktion				1 417	1 245	1 533
Investeringar i fysiska trafiksäkerhetsåtgärder	385	428	401	437		
Drift och underhåll	6 176	6 394	6 020	6 593	7 308	7 397
Räntor och återbetalning av lån för vägar	296	294	424	827	2 132	1 803
Drift och byggande av enskilda vägar	570	636	620	657	670	684
Storstadsöverenskommelsen	485	405	297	36	37	37
Bidrag i regionala planer	550	424	436	357	364	371
Till Regeringskansliets disposition	2	2	2	2	2	2
Till Rikspolisens disposition	17	17	17	17	0	0
Till Lantmäteriverkets disposition		8	8			
Till Verket för innovationssystem		20	20	20	15	0
<b>Summa</b>	<b>13 422</b>	<b>14 515</b>	<b>14 000</b>	<b>15 564</b>	<b>16 719</b>	<b>17 005</b>

Anslaget 36:2 *Väghållning och statsbidrag* för 2003 har beräknats enligt nedanstående tabell.

**Tabell 4.14 Härledning av anslagsnivå 2004-2006 för 36:2 Väghållning och statsbidrag**

Miljoner kronor

	2004	2005	2006
<b>Anvisat 2003 i 2003 års statsbudget<sup>1</sup></b>	<b>14 923</b>	<b>14 923</b>	<b>14 923</b>
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning <sup>2</sup>	315	636	893
Beslut	478	1 305	1 326
Överföring till/från andra anslag	-152	-145	-137
Övrigt	0	0	0
<b>Ny ramnivå</b>	<b>15 564</b>	<b>16 719</b>	<b>17 005</b>

<sup>1</sup> Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2002 (bet. 2002/03:FiU10).

Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

<sup>2</sup> Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2003 års statsbudget.

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

### Lån som tas upp av Vägverket

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

räntekontokredit. Vid utgången av 2002 var Vägverkets skuld för anläggningstillgångar 1 076 miljoner kronor, för broar 201 miljoner kronor, för specifika vägobjekt 3 044 miljoner kronor, kapitaltäckningsgaranti för SVEDAB 91 miljoner kronor och för de s.k. storstadspaketen 8 139 miljoner kronor.

Regeringen bedömer att lånen för anläggningstillgångar kommer att öka något 2004 på grund av nyinvestering i färjor.

Vägverket får ta upp lån i Riksgäldskontoret för byggande av broar som ersätter färjor på statens vägnät utan att öka Vägverkets anslagsförbrukning. För att betala lånekostnaderna för sådana objekt får Vägverket använda inbesparade driftmedel från färjetrafiken. Regeringen bedömer att Vägverkets skuld för broar som har ersatt färjor kommer att vara ca 88 miljoner kronor vid utgången av 2011.

Riksdagen beslutade 1987 att utbyggnaden av motorvägen mellan Stenungsund och Ljungskile på väg E6 skulle finansieras med lån i Riksgäldskontoret. Skulden uppgick vid utgången av 2002 till 842 miljoner kronor. Objektet har sedan länge öppnats för trafik och skulden beräknas komma att minska med ca 30 miljoner kronor om året, vilket gör att den 2011 beräknas till 581 miljoner kronor.



Riksdagen beslutade 1996 att fyra vägobjekt fick tidigareläggas genom att Vägverket fick ta upp lån i Riksgäldskontoret och sedan återbetala dessa när anslagsmedel finns tillgängliga i ordinarie väghållningsplan. De fyra vägobjekten är E18/20 delen Örebro–Arboga, E4 delen Stora Åby–Väderstad, E22 Söderåkra–Hossmo samt E4 trafikplats Hallunda. Vid utgången av 2002 var skulden för dessa projekt 948 miljoner kronor. Riksdagen beslutade 2001 att de planerade amorteringarna gällande dessa lån 2002 och 2003 förskjuts i två år till 2004–2005 för att därigenom skapa ett större anslagsutrymme 2002 och 2003 för en satsning på bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion. Lånen beräknas vara återbetalda 2006. Samtidigt är det mycket angeläget att övriga investeringsinsatser inom gällande planer, eller som regering eller riksdag beslutat om på annat sätt, kan slutföras. För att möjliggöra sådana investeringsinsatser samt en ökad satsning för bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion föreslår regeringen att lån motsvarande 1 410 miljoner kronor tas upp i Riksgäldskontoret 2004. Förslaget är i enlighet med närtidssatsningen i den av riksdagen beslutade infrastrukturpropositionen (prop. 2001/02:20).

Regeringen har 2002 undertecknat ett avtal med den norska regeringen om byggandet av Svinesundsbron. Ambitionen är att bron skall vara klar och öppnad för trafik 2005. Under

byggtiden kommer Vägverket att ta upp lån i Riksgäldskontoret. Lånet kommer att återbetalas med de vägavgifter som trafikanterna kommer att betala för att passera såväl den nya som den gamla bron. Lånen kommer att återbetalas under 20 år, i första hand med framtida vägavgifter och i andra hand med medel från anslaget 36:2 *Väghållning och statsbidrag*. Den totala låneramen för Svinesundsbron beräknas till 785 miljoner kronor. Nettoupplåningen beräknas minska först efter 2006. 115 miljoner kronor avser en delfinansiering av väg E6 på etappen Hogdal–Nordby.

Inom ramen för de s.k. storstadspaketen har vissa väginvesteringar i Stockholm och Göteborg lånefinansierats. Vid utgången av 2002 var 4 111 miljoner kronor upplånade för Södra länken, 1 960 miljoner kronor för övriga vägprojekt i Stockholm samt 2 068 miljoner kronor för Göteborgspaketet.

Många investeringsprojekt har inte kunnat genomföras i takt med gällande planer. Regeringen föreslår därför att ett antal investeringsprojekt får finansieras med lån i Riksgäldskontoret under 2004. Satsningen är i enlighet med avsnittet om närtidssatsningen i infrastrukturpropositionen. I tabellen nedan redovisas nettoupplåningen med utgångspunkt från nu fattade beslut och förslag om anslag för amortering.

**Tabell 4.15 Beräknad nettoupplåning för vägar 2003-2011**

*Miljoner kronor*

Objekt	Skuld 2002-12-31	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Skuld 2011-12-31
Vägverkets anläggningstillgångar	1 076	174	175	150	32	32	32	33	33	33	1 770
Broinvesteringar	201	-11	-13	-13	-13	-13	-13	-13	-13	-11	88
Väg E6	842	-29	-29	-29	-29	-29	-29	-29	-29	-29	581
Fyra vägobjekt (E4, E18/20, E22)	948	0	0	-666	-282						0
Kapitaltillskott för SVEDAB 2001	91	5	5	5	6	6	6	7	7	7	145
E6 Svinesundsförbindelsen (inkl. Hogdal–Nordby)	154	366	235	145	-10	-14	-18	-23	-27	-33	775
Investering i närtid	1 100	1 295	1 410	-346	-346	-346	-346	-346	-346	-346	1 383
<b>Summa lån hos Riksgäldskontoret</b>	<b>4 412</b>	<b>1 800</b>	<b>1 783</b>	<b>-754</b>	<b>-642</b>	<b>-364</b>	<b>-368</b>	<b>-371</b>	<b>-375</b>	<b>-379</b>	<b>4 742</b>
Södra länken	4 111	1 416	441	8	-107	-101	-116	-132	-153	-175	5 192
Övriga Stockholmsprojekt	1 960	62	44	54	-20	-25	-31	-25	-31	-37	1 951
Göteborgspaketet	2 068	779	1 025	465	31	-58	-65	-69	-82	-94	4 000
<b>Totalt</b>	<b>12 551</b>	<b>4 057</b>	<b>3 293</b>	<b>-227</b>	<b>-738</b>	<b>-548</b>	<b>-580</b>	<b>-597</b>	<b>-641</b>	<b>-685</b>	<b>15 885</b>

Av tabellen nedan redovisas Vägverkets ackumulerade skuld 2002–2011, vilken är en konsekvens av den nettoupplåning som anges ovan.

**Tabell 4.16 Beräknad låneskuld för vägar 2002–2011**

Miljoner kronor

Objekt	Skuld 2002	Skuld 2003	Skuld 2004	Skuld 2005	Skuld 2006	Skuld 2007	Skuld 2008	Skuld 2009	Skuld 2010	Skuld 2011
Vägverkets anläggningstillgångar	1 076	1 250	1 425	1 575	1 607	1 639	1 671	1 704	1 737	1 770
Broinvesteringar	201	190	177	164	151	138	125	112	99	88
Väg E6	842	813	784	755	726	697	668	639	610	581
Fyra vägobjekt (E4, E18/E20, E22)	948	948	948	282	0	0	0	0	0	0
Kapitaltillskott för SVEDAB 2001	91	96	101	106	112	118	124	131	138	145
E6 Svinesundsförbindelsen (inkl. Hogdal–Nordby)	154	520	755	900	890	876	858	835	808	775
Investering i närtid	1 100	2 395	3 805	3 459	3 113	2 767	2 421	2 075	1 729	1 383
<b>Summa lån hos Riksgäldskontoret</b>	<b>4 412</b>	<b>6 212</b>	<b>7 995</b>	<b>7 241</b>	<b>6 599</b>	<b>6 235</b>	<b>5 867</b>	<b>5 496</b>	<b>5 121</b>	<b>4 742</b>
Södra länken	4 111	5 527	5 968	5 976	5 869	5 768	5 652	5 520	5 267	5 192
Övriga Stockholmsprojekt	1 960	2 022	2 066	2 120	2 100	2 075	2 044	2 019	1 988	1 951
Göteborgspaketet	2 068	2 847	3 872	4 337	4 368	4 310	4 245	4 176	4 094	4 000
<b>Totalt</b>	<b>12 551</b>	<b>16 608</b>	<b>19 901</b>	<b>19 674</b>	<b>18 936</b>	<b>18 388</b>	<b>17 808</b>	<b>17 211</b>	<b>16 570</b>	<b>15 885</b>

De lån som Vägverket har i Riksgäldskontoret samt övriga lån skall återbetalas genom att Vägverkets anslag belastas med kostnader för räntor och amorteringar. Det enda undantaget utgörs av lånen för nya Svinesundsförbindelsen som återbetalas med avgifter. I nedanstående tabell redovisas det årliga anslagsbehovet 2002–2011 för räntor och amortering av dessa lån. Byggandet av Öresundsbron finansierades med statligt garanterade lån. Den nya modellen för hantering av statliga garantier innebär att alla garantier som staten ställer ut skall prissättas utifrån statens ekonomiska risk och övriga kostnader för åtagandet. Riksgäldskontoret (RGK) är den myndighet som hanterar dessa garantiavgifter. För 2002 och 2003 har RGK gjort en preliminär beräkning av garantiavgiften för Öresundsbroprojektet. Den preliminära garantiavgiften, inklusive en administrativ avgift, för 2002 och 2003 uppgår till 200 miljoner kronor per år. RGK har nu genomfört nya beräkningar och föreslår mot den bakgrunden att avgiften sätts till 170 miljoner kronor under fem år från och med 2004. Eftersom avgifterna som tagits ut för 2002 och 2003 har varit för höga, föreslås en reduktion av avgiften med 30 miljoner kronor för 2004 och 2005. Regeringen föreslår mot denna bakgrund att garantiavgiften skall vara 140 miljoner kronor

för 2004. Avgiften finansieras med hälften vardera från anslaget 36:2 *Vägverket: Vägghållning och statsbidrag* respektive 36:3 *Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter*. För Södra länken, övriga Stockholmsprojekt och Göteborgspaketet redovisas den anslagsbelastning som krävs för att ränta och amortering i form av annuitet för projekten skall vara återbetalda 25 år efter det att de tas i bruk. Återbetalningstiden är i enlighet med riksdagens beslut (prop. 2000/01:1, bet. 2000/01:TU1, rskr. 2000/01:80). För Övriga lån i tabellen nedan redovisade regeringen i 1998 års ekonomiska vårproposition (prop. 1997/98:150) sin avsikt att beträffande anslagen 36:2 *Vägghållning och statsbidrag* samt 36:4 *Banhållning* inom utgiftsområde 22 redovisa i vilken utsträckning som framtida anslagsutrymme intecknas av redan fattade beslut. För Vägverkets verksamhet görs det i tabellen nedan.

För 2004 beräknas 827 miljoner kronor användas för räntor och amorteringar vilket motsvarar 5 procent av anslaget 36:2 *Vägghållning och statsbidrag*. För 2005 och 2006 är motsvarande procentandel beräknad till 13 respektive 11.

**Tabell 4.17 Anslagsbehov för räntor och återbetalning av lån för vägar 2002-2011**

Miljoner kronor

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
<b>Lån i Riksgäldskontoret</b>										
Räntor	120	190	262	273	228	204	183	163	142	121
Amorteringar	29	29	29	1 041	657	375	375	375	375	375
<b>Summa anslagsbelastning Riksgäldslån</b>	<b>149</b>	<b>219</b>	<b>291</b>	<b>1 314</b>	<b>885</b>	<b>579</b>	<b>558</b>	<b>538</b>	<b>517</b>	<b>496</b>
<b>Övriga lån</b>										
Södra länken			348	378	450	438	447	455	468	480
Övriga Stockholmsprojekt	139	116	118	119	139	142	147	139	143	147
Göteborgspaketet	14			251	259	303	306	307	315	322
Riskavgift Öresundsbron		100	70	70	85	85	85	85	85	85
<b>Total anslagsbelastning</b>	<b>302</b>	<b>435</b>	<b>827</b>	<b>2 132</b>	<b>1 818</b>	<b>1 547</b>	<b>1 543</b>	<b>1 524</b>	<b>1 528</b>	<b>1 530</b>

Förutom ovanstående lån får Vägverket tidiga-relägga byggandet av allmänna vägar där förskottering (lån) sker från kommuner eller enskilda. Den bokförda förskotteringskulden var 2002 ca 460 miljoner kronor.

### Budget för avgiftsbelagd verksamhet

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

- Försäljning av informationsuttag ur vägtrafikregistret.
- Administration av felparkeringsavgifter.
- Försäljning av personliga skyltar.
- Försäljning av informationsuttag ur den nationella vägdatabasen.
- Försäljning av bygg- och anläggningsarbeten (Vägverket Produktion).
- Försäljning av konsulttjänster (Vägverket Konsult).
- Försäljning av vägfärjetjänster (Vägverket Färjerederiet).

- Tillhandahållande av fordon vid förarprov.
- Försäljning av utbildning (Vägsektorns utbildningscentrum VUC).
- Försäljning av trafikdata.

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

**Tabell 4.18 Intäkter som Vägverket disponerar**

Tusental kronor (löpande priser)

	2004	2005
<b>Vägverket Produktion, Konsult, Färjerederiet och VUC</b>		
Intäkter	2 022 400	1 759 600
<b>Kostnader efter finansnetto</b>	<b>2 001 300</b>	<b>1 722 100</b>
Resultat efter finansnetto	21 300	37 500
Kostnadstäckning i %	101	102
<b>Övriga avgifter</b>		
<b>Intäkter</b>	<b>96 100</b>	<b>96 100</b>
<b>Kostnader</b>	<b>74 800</b>	<b>75 900</b>
Resultat	21 300	20 200
<b>Kostnadstäckning i %</b>	<b>128</b>	<b>127</b>
Offentligrättsliga avgifter		
<b>Intäkter</b>	<b>675 100</b>	<b>725 100</b>
<b>Kostnader</b>	<b>635 300</b>	<b>688 600</b>
<b>Resultat</b>	<b>39 800</b>	<b>36 500</b>
Kostnadstäckning i %	106	105

Stora delar av myndighetsutövningen finansieras via avgifter: registerhållning, registreringsskyltar, körkortstillverkning och prov inom yrkestrafik- och körkortsområdet.

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

**Tabell 4.19 Intäkter som Vägverket inte disponerar***Tusental kronor (löpande priser)*

	2004	2005
Offentligrättsliga avgifter		
Avgifter	14 000	14 000
Kostnader	14 000	14 000
Resultat	0	0
<b>Kostnadstäckning i %</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

## Investeringsplan

Vägverkets investeringsvolym bestäms av anvisade anslag, de lån Vägverket tar upp och de till-

skott som erhålls via externa bidrag. Investeringarna omfattar i princip de investeringar som fastställts av regeringen i nationell väghållningsplan och av länsstyrelserna i de regionala planerna. Därutöver omfattar Vägverkets investeringar broar som ersätter färjor, tidigare lagda vägprojekt och andra särskilt godkända vägprojekt som helt eller delvis finansieras med lån och/eller externa bidrag. Vägverket beräknar att under 2004 genomföra investeringar för 9 979 miljoner kronor.

**Tabell 4.20 Investeringsplan***Miljoner kronor*

	Total kostnad	Utfall 2002	Prognos 2003	Beräknat 2004	Beräknat 2005	Beräknat 2006
Investering i nationell plan	16 454	2 634	3 920	4 307	2 913	2 680
Investering i regional plan	10 839	2 788	3 202	1 964	1 377	1 508
Tjälsäkring, bärighet, rekonstruktion	4 195			1 417	1 245	1 533
Utökade trafiksäkerhets-satsningar	1 234	385	412	437		
Stockholms- och Göteborgsprojekten	6 585	2 601	1 906	1 414	566	98
Investeringar i anläggningstillgångar	2 096	336	440	440	440	440
<b>Summa investeringar</b>	<b>41 403</b>	<b>8 744</b>	<b>9 880</b>	<b>9 979</b>	<b>6 541</b>	<b>6 259</b>
Anslag	27 693	4 560	5 452	6 372	5 410	5 899
Lån	12 741	3 994	3 845	3 321	1 097	484
Externa bidrag och förskottering	969	190	583	286	34	-124
<b>Summa finansiering</b>	<b>41 403</b>	<b>8 744</b>	<b>9 880</b>	<b>9 979</b>	<b>6 541</b>	<b>6 259</b>

## Bemyndigande om ekonomiska förpliktelser

Den verksamhet som Vägverket bedriver innebär ofta att Vägverket ingår långsiktiga avtal med externa parter om ekonomiska förpliktelser för flera år framåt i tiden. Det gäller såväl avtal om investeringar som avtal gällande drift och underhåll av vägnätet. Drift- och underhållsverksamheten har till följd av statsmakternas önskemål om konkurrensutsättning kommit att bli reglerad i fleråriga entreprenörsavtal. Vägverket har

även regeringens uppdrag att lämna bidrag till olika ändamål. Vägverket sluter även fleråriga FoU-avtal. Med hänsyn till det anförda bör regeringen ges bemyndigande att ingå sådana ekonomiska förpliktelser. Detta bemyndigande bör avse all upphandlad verksamhet och bidrag där fleråriga avtal sluts, som inte faller under 13 § lagen (1996:1059) om statsbudgeten, oavsett om avtalen avser Vägverkets interna resultatenheter eller externa leverantörer. Regeringen föreslår att bemyndigandet avser det totalbelopp som

regeringen får ha bundit upp i avtal vid budget-årets utgång. Beräkningarna omfattar dock inte framtida räntekostnader på upptagna lån. Den föreslagna omfattningen för bemyndigandet för 2004 framgår av tabellen nedan.

**Tabell 4.21 Beställningsbemyndiganden om ekonomiska åtaganden**

*Miljoner kronor*

	Utfall 2002	Prognos 2003	Budget 2004	Beräknat 2005	Beräknat 2006-
Utestående förpliktelser vid årets början	19 144	19 564	31 923	-	-
Nya förpliktelser	419	17 264	11 951	-	-
Infriade förpliktelser*	-	-4 904	-6 322	-6 512	-31 040
Utestående förpliktelser vid årets slut	19 563	31 923	37 552	-	-
<b>Bemyndiganderam</b>	<b>28 500</b>	<b>33 900</b>	<b>37 600</b>	-	-

\* Utgiftsutfall till följd av ingångna förpliktelser.



## 5 Järnvägar

### 5.1 Omfattning

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

*Banverket* är central förvaltningsmyndighet med ett samlat ansvar, sektorsansvar, för hela järnvägstransportsystemet i Sverige. Sektorsansvaret omfattar även tunnelbane- och spårvägs-system. Banverket skall inom ramen för sitt sektorsansvar vara samlande, stödjande och pådrivande i förhållande till övriga berörda parter. Banverket ansvarar för banhållningen, vilket innefattar att driva, underhålla och utveckla statens spåranläggningar samt att svara för den operativa trafikledningen. Banverkets ansvar innebär också att handha säkerhetsfrågor för spårtrafik, leda och följa utvecklingen inom järnvägssektorn samt ansvara för tillsyn och fördelning av bidrag till trafikhuvudmän. Verket skall också främja en miljöanpassad järnvägstrafik samt initiera, planera och stödja samhällsmotiverad forskning och utveckling inom sitt område. Banverket får bedriva uppdragsverksamhet. *Järnvägsinspektionen* beslutar om säkerhetsnormer, utövar tillsyn, utfärdar tillstånd enligt järnvägssäkerhetslagen (1990:1157) samt undersöker vissa olyckor. *Tågtrafikledningen* beslutar i frågor om trafikringsrätt, banfördelning och tilldelning av tåglägen m.m. Trafikledningsrådet är en nämnd för frågor om banfördelning och trafikledning. Rådet är rådgivande åt direktören för Tågtrafikledningen. *Affärsverket Statens järnvägar* förvaltar egendom och ansvarar för verksamhet som ingick i Statens järnvägars verksamhet vid ut-

gången av 2000, men som inte fördes över till aktiebolag då. Denna verksamhet beskrivs i avsnitt 5.7.

Den sammanlagda verksamhetsvolymen inklusive externa intäkter och lånefinansierad verksamhet uppgick 2002 till ca 11,2 miljarder kronor för Banverket.

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

För byggande av *Citytunneln i Malmö* svarar Banverket, som också äger samtliga aktier i Tunnelpersonalen i Malmö AB. Statens del av finansieringen inryms i planeringsramen för järnvägsinvesteringar (prop. 2001/02:20, bet. 2001/02:TU2, rskr. 2001/02:126). Järnvägen planeras att vara klar 2007.

*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 Arlanda-

banan 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 har bildat ett särskilt bolag, A-Train AB, för att genomföra och driva anläggningen. Vid

färdigställandet överlämnades anläggningen till A-Banan Projekt AB som i sin tur hyr ut den till A-Train AB. A-Train AB har som ersättning fått ensamrätt att fram till 2040 bedriva flygpendeltrafik mellan Stockholms central och Arlanda flygplats. A-Train AB bedriver trafiken under namnet Arlanda Express.

## 5.2 Utgiftsutveckling

**Tabell 5.1** Utgiftsutveckling inom verksamhetsområdet

Miljoner kronor

	Utfall 2002	Anslag 2003 <sup>1</sup>	Utgifts- prognos 2003	Förslag anslag 2004	Beräknat anslag 2005	Beräknat anslag 2006
36:3 Banverket: Administration	742	754	759	773	790	802
36:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter	7 032	6 980	6 649	8 484	8 853	9 019
36:5 Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk <sup>2</sup>	19	100	81	100	100	100
Ersättning till affärsverket Statens järnvägar i samband med utdelning från AB Swedcarrier	86	37	33	0	0	0
<b>Summa</b>	<b>7 879</b>	<b>7 871</b>	<b>7 522</b>	<b>9 357</b>	<b>9 743</b>	<b>9 921</b>

<sup>1</sup> Inklusivt av riksdagen redan beslutade anslag på tilläggsbudget och förslag på tilläggsbudget i samband med budgetpropositionen för 2004.

<sup>2</sup> Avser den del av anslaget som finansierar järnvägar.

Vid utgången av 2002 var anslagsförbrukningen för hela verksamhetsområdet 7 879 miljoner kronor. Anslagen uppgick till 7 787 miljoner kronor. Det innebär att anslagen överskreds med 92 miljoner kronor. Det fanns vid detta års ingång ett anslagssparande om 249 miljoner kronor. Sammantaget underskred alltså anslagsförbrukningen de totalt tillgängliga medlen med 175 miljoner kronor. Underskridandet härrör sig främst till 36:5 *Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk* samt till *Ersättning till affärsverket Statens järnvägar i samband med utdelning från AB Swedcarrier m.m.*

Utgiftsprognosen för 2003 är ca 7 522 miljoner kronor vilket är ca 350 miljoner kronor lägre än tillgängliga anslag.

Med anledning av förslagen i 2003 års ekonomiska vårproposition (prop. 2002/03:100) beslutade riksdagen om besparingar inom anslaget 36:3 *Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter* med 275 miljoner kronor. Dessa har fördelats med 92 miljoner kronor för 2003 och 183 miljoner kronor 2004. Sammanfattningsvis innebär det att anslaget för 2004 ligger på en högre nivå än 2003, men når inte upp till den nivå som angavs i infrastrukturpropositionen (prop. 2001/02:20). För 2005 och 2006 har regeringen

för avsikt att ge området infrastruktur särskilt hög prioritet och de slutliga anslagsnivåerna återkommer regeringen till i 2004 års ekonomiska vårproposition eller allra senast i budgetpropositionen för 2005.

## 5.3 Politikens inriktning

Väl fungerande järnvägstransporter är en viktig förutsättning för att tillgodose näringslivets behov av långväga transporter och för effektiv och konkurrenskraftig kollektivtrafik i hela landet. Ett välutvecklat järnvägssystem innebär snabba, säkra och miljövänliga transporter med hög kapacitet och tillförlitlighet. De senaste femton årens järnvägspolitik har inneburit att flera viktiga steg tagits mot en konkurrensutsatt järnvägsmarknad. Marknaden för inrikes godstrafik är nästan helt öppnad. För att ha rätt att bedriva godstrafik i Sverige måste järnvägsföretagen ha sitt säte i Sverige, men även utländska företag har visst tillträde till marknaden. Det gäller järnvägsföretag som bedriver internationell kombi- trafik eller som ingår i internationella samman- slutningar av järnvägsföretag. Persontrafiken på



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

Person- och godsmarknaderna domineras av SJ AB respektive Green Cargo AB, som båda bildades vid bolagiseringen av affärsverket Statens järnvägar, men det finns också flera nya aktörer. Vid bolagiseringen av affärsverket bildades dessutom flera statligt ägda bolag som tillhandahåller järnvägsrelaterade tjänster, exempelvis Euromaint AB som utför underhåll av vagnmateriel och Jernhusen AB som förvaltar en stor del av stationerna. Att marknaden utvecklas mot mer konkurrens är en önskvärd utveckling som förväntas leda till en effektivare produktion av järnvägstjänster och en bättre kundorientering. Regeringen bedömer att järnvägsmarknaden har en stor potential att fortsätta utvecklas, både vad gäller innehållet i och kvaliteten på de tjänster som produceras. Flera av trafikhuvudmännen samarbetar i nya storregionala trafikupplägg som delvis konkurrerar med den interregionala trafik som SJ AB bedriver. Satsningar på regionalstågtrafik bidrar till att förbättra samverkan mellan olika arbetsmarknadsregioner. För individen innebär det valmöjligheter när det gäller arbete och boende. För arbetsgivarna innebär det förbättrade möjligheter att rekrytera arbetskraft. Den utveckling vi ser i Sverige stöds även av den politik som drivs på den Europeiska gemenskapens nivå. Regeringens arbete med att genomföra EG-direktiven i det s.k. första järnvägspaketet pågår. Inriktningen är att lägga fram ett förslag på en ny samlad lag för järnvägssektorns funktioner under våren 2004. Regeringen planerar att samtidigt inrätta en ny myndighet, vars uppgift skall vara att utöva tillsyn över både säkerhetsfrågor och konkurrensfrågor. Kommissionen har under våren 2003 lagt fram det s.k. andra järnvägspaketet som innehåller förslag till ett nytt säkerhetsdirektiv och åtgärder som syftar till att vidga marknadstillträdet i trafikutövarledet m.m.

Rådet antog den 25 juni 2003 en gemensam ståndpunkt. Den andra läsningen återstår vilket kan leda till förlikning under hösten. Kommissionen har även sänt ut signaler om ett tredje järnvägspaket som skall syfta till bättre transportkvalitet för gods och internationella passagerartransporter. Sveriges hållning är att aktivt stödja dessa förslag som syftar till harmonisering och öppning av järnvägsmarknaden.

Parallellt med utvecklingen av järnvägssektorn har den svenska järnvägsinfrastrukturen moderniserats och upprustats i syfte att tillgodose medborgarnas behov av kollektivtrafik och näringslivets behov av långväga transporter. En viktig uppgift för regeringen under hösten 2003 är att granska och fastställa de förslag till långsiktiga infrastrukturplaner som Vägverket, Banverket och länen redovisat till regeringen i augusti 2003. Den totala planeringsramen för järnvägsinvesteringar åren 2004–2015 är 101,5 miljarder kronor. Ramen för drift och underhåll är 38 miljarder kronor och ramen för sektorsuppgifter är 2 miljarder kronor. Den ambitionsnivå som beslutades med anledning av infrastrukturpropositionen (prop. 2001/02:20, bet. 2001/02:TU2, rskr. 2001/02:126) ligger fast.

## 5.4 Insatser

### 5.4.1 Insatser inom verksamhetsområdet

Under 2002 inriktades arbetet på att öka det förebyggande underhållet i syfte att förbättra punktligheten och att minska förseningarna. Järnvägstrafiken ökar, men tack vare ett omfattande och fortlöpande säkerhetsarbete är trafiksäkerheten god. I miljöarbetet har bullerskyddsåtgärder varit prioriterade under året.

#### *Punktlighet*

Efter de stora förseningar i tågtrafiken som uppstod kring årsskiftet 2001/2002 utarbetade Banverket och sektorns övriga aktörer ett åtgärdsprogram, den s.k. Vinterutredningen, för att komma till rätta med kvalitetsbristerna i verksamheten.

Banverket har, i samråd med övriga aktörer, redovisat hur åtgärdsprogrammet genomförts och åtagandena uppfyllts. I syfte att förbättra punktligheten har Banverket satsat 150 miljoner kronor på förebyggande underhåll i form av åt-

gärder på växlar, signalsystem, kontaktledningar och spår. Snöröjningen har tilldelats mer resurser. Styrning och prioritering av snöröjningsåtgärder har förbättrats. Under 2002 minskade förseningarna med 10,25 procent.

#### *Banbållningen*

Banverkets drift- och underhållsverksamhet har under året omfattat drift, avhjälpande underhåll, förebyggande underhåll och reinvesteringar. Under 2002 uppgick kostnaderna för drift och underhåll till totalt 3 718 miljoner kronor vilket är en höjning med ca 362 miljoner kronor jämfört med 2001, vilket motsvarar en ökning med 11 procent. Det beror främst på en medveten satsning på förebyggande underhåll samt ökade kostnader för utbyte av felaktiga sliprar. Kostnaderna för det avhjälpande underhållet minskade under 2002.

Under 2002 har 3 219 miljoner kronor investerats i åtgärder enligt stamnätsplanen för perioden 1998–2007. Det är en ökning med 558 miljoner kronor, eller 21 procent, jämfört med 2001. Denna ökning har möjliggjorts bl.a. genom de lån som Banverket har bemyndigats att ta upp i Riksgäldskontoret och som är en del av den s.k. närtidssatsningen.

#### *Uppföljning av investeringsplanerna*

Inom ramen för anvisade medel har Banverket haft i uppdrag att genomföra åtgärder i enlighet med stamnätsplanen för perioden 1998–2007. Regeringen bedömer att målet är uppnått. I stamnätsplanen ingår investeringar för totalt 36 miljarder kronor, varav hela 57 procent (20,4 miljarder kronor) under de första fyra åren. Om man i stället antar att man hade planerat för en jämn takt i genomförandet av planen ligger genomförda investeringar på rätt nivå. Med en jämn nivå på planen skulle alltså investeringar om 17,3 miljarder kronor ha varit genomförda t.o.m. 2002. Faktiskt utfall var 17,1 miljarder kronor, differensen är därmed endast 1 procent. Jämförelsen visar också att 47,5 procent av planen är genomförd då halva tiden för att genomföra den har gått. En uppföljning av genomförandet av stamnätsplanen per stråk framgår av tabellen 5.2.

Nedan redogörs närmare för läget i de fyra investeringsprojekt som särskilt pekats ut av regering och riksdag i infrastrukturpropositionen.

#### *Citytunneln i Malmö*

Banverket, affärsverket Statens järnvägar, Malmö kommun och Region Skåne ingick i augusti 2001 ett reviderat projektavtal avseende planering, byggande, finansiering och driftsättande av en ny tågtunnel under Malmö. Banverket är ensam projektägare för Citytunneln sedan den 1 januari 2002. Den 6 mars 2003 beviljade regeringen projektet tillåtlighet enligt miljöbalken. Banverket utarbetar järnvägsplaner som förväntas fastställas under hösten 2003. Under hösten 2003 genomför miljödomstolen förhandlingar i samband med villkorsprövning av projektet.

#### *Hallandsås*

Kommunen har beviljat Banverket bygglov för huvudtunnlarna under våren 2003. Banverket har ansökt om en vattendom för byggskedet. Förhandlingar i Miljööverdomstolen har påbörjats.

#### *Citybanan*

Banverket har under sommaren 2003 ställt ut järnvägsutredningen med miljökonsekvensbeskrivning för Citybanan i Stockholm. Banverket planerar att under 2004 ansöka om tillåtlighet enligt miljöbalken hos regeringen.

#### *Botniabanan*

Regeringen beslutade den 6 mars 2003 om tillåtlighet enligt miljöbalken för den sista etappen, Nordmaling–Umeå. Därmed har hela projektet tillåtlighetsprövats av regeringen. Nio järnvägsplaner har vunnit laga kraft och arbetena har påbörjats på delarna mellan Nyland och Husum.

**Tabell 5.2 Uppföljning av åtgärder i stamnätsplanen 1998-2002 respektive 2002**

Miljoner kronor

	Kostnad enligt plan 1998-2002	Utfall 1998-2002	Diff. % 1998-2002	Kostnad enligt plan 2002	Utfall 2002	Diff. % 2002
Västra stambanan	612	248	-59	93	88	-5
Södra stambanan	1 377	580	-58	284	300	6
Västkustbanan	6 265	3 989	-36	60	382	537
Kust till kustbanan	478	209	-56	105	30	-71
Ostkustbanan	1 184	910	-23	330	169	-49
Dalabanan	59	44	-25	10	0	-
Stambanan genom Övre Norrland	366	348	-5	27	16	-41
Norra stambanan	738	622	-16	86	6	-93
Godsstråket genom Bergslagen	1 581	752	-52	254	88	-65
Bergslagsbanan	419	486	16	37	89	141
Norge/Vänernbanan	966	534	-45	105	193	84
Värmlandsbanan/Jönköpingsbanan och Ålvsborgsbanan	183	307	68	12	21	75
Skånebanan och Godsstråket genom Skåne	397	265	-33	86	142	65
Mälardbanan, Svealandsbanan, Sala-Oxelösund och Nynäsbanan	2 625	2 274	-13	187	212	13
Mittbanan, Malmbanan, Haparandabanan	1 037	1 128	9	72	107	49
Stockholm, Göteborg, Malmö och rangerbangårdar	2 999	1 472	-51	985	377	-62
Länsjärnvägar (Ådalsbanan)	600	0	-	400	0	-
Övrigt	2 045	2 923	-29	357	999	180
<b>Totalt</b>	<b>23 931</b>	<b>17 091</b>	<b>-29</b>	<b>3 490</b>	<b>3 219</b>	<b>-8</b>
<b>Jämförelse med jämn nivå</b>	<b>17 280</b>	<b>17 091</b>	<b>-1</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

Inom ramen för anvisade medel skall Banverket genomföra åtgärder i enlighet med länsplanerna för regional transportinfrastruktur. En lika stor andel av respektive länsplan skall vara genomförd när en ny plan träder i kraft. Regeringen bedömer att målet inte kommer att uppnås. Under perioden 1998–2002 ingick nyinvesteringar för totalt 2 227 miljoner kronor i länsplanerna. Anvisade medel för nyinvesteringar under perioden var 1 691 miljoner kronor. Investeringarna i länsplanerna har uppgått till 1 607 miljoner kronor vilket motsvarar 72 procent av vad som planerats för perioden 1998–2002. Det är framför allt ett antal bullerskyddsåtgärder och mindre projekt som inte genomförts som planerat. Orsakerna till detta står att finna i att det varit svårt för Banverket att samordna planer, resurser och beslut. En uppföljning av genomförandet per län framgår av tabell 5.3.

**Tabell 5.3 Uppföljning av länsfördelning i regional plan 1998-2002**

Län	Antal objekt i plan	Prognos genomförda/ påbörjade objekt	Belopp enl. plan mnr	Utfall förbrukade medel mnr	Andel av plan, %
Stockholm	5	4	51	29	57
Uppsala	2	3	24	20	83
Södermanland	3	2	31	38	123
Östergötland	7	6	104	52	50
Jönköping	7	8	217	135	62
Kronoberg	3	1	36	10	28
Kalmar	11	9	60	47	78
Blekinge	4	4	34	58	171
Skåne	9	9	381	291	76
Halland	7	4	73	31	42
Västra Götaland	19	16	430	323	75
Värmland	12	7	109	90	83
Örebro	7	7	35	24	69
Västmanland	10	6	39	22	56
Dalarna	14	12	143	91	64
Gävleborg	5	8	51	47	92
Västernorrland	16	14	76	63	83
Jämtland	4	2	13	6	46
Västerbotten	19	13	195	140	72
Norrbottnen	11	11	125	90	72
<b>Summa</b>	<b>175</b>	<b>146</b>	<b>2 227</b>	<b>1 607</b>	<b>72</b>

### *Järnvägsutredningen*

Regeringen tillkallade hösten 2001 en särskild utredare för att, med utgångspunkt i konsumentintresset, göra en bred översyn av organisation och lagstiftning inom järnvägssektorn. I ett första delbetänkande har utredaren bl.a. lämnat förslag på hur EG-direktiven i det första järnvägspaketet skall genomföras i svensk lagstiftning. Regeringen har för avsikt att återkomma till riksdagen i denna fråga i början av 2004. Utredningen har i ett tilläggsdirektiv fått i uppdrag att föreslå vilka av AB Jernhusens stationer och terminaler som skall anses utgöra nyckelfunktioner i transportsystemet och vilken inriktning den framtida förvaltningen av dessa skall ha. Vidare skall utredaren föreslå en lämplig form för att främja godstransporter på järnväg där sådana inte bedömts vara möjliga att upprätthålla på kommersiella grunder. Slutbetänkandet skall lämnas senast den 14 november 2003.

### *Affärsverket Statens järnvägar*

Affärsverket Statens järnvägars uppdrag under 2002 var att verksamheten skulle bedrivas kostnadseffektivt och inriktas mot att på ett affärsmässigt sätt avveckla sina åtaganden snabbt och effektivt. Vid årsskiftet 2002/2003 fördes samtliga fastigheter över från affärsverket till Banverket. Detsamma gällde för affärsverket Statens järnvägars åtaganden avseende Citytunneln i Malmö. Huvudmannaskapet för Sveriges Järnvägmuseum i Gävle är från den 1 juli 2003 också överfört till Banverket.

## **5.4.2 Insatser utanför verksamhetsområdet**

### *Nya EG-direktiv under utarbetande*

Kommissionen har under våren 2003 lagt fram det s.k. andra järnvägspaketet som innehåller förslag till ett nytt säkerhetsdirektiv och åtgärder som syftar till att vidga marknadstillträdet i tra-

fikutövarledet m.m. Rådet antog den 25 juni 2003 en gemensam ståndpunkt. Den andra läsningen återstår vilket kan leda till förlikning under hösten. Kommissionen har även sänt ut signaler om ett tredje järnvägspaket som skall syfta till bättre transportkvalitet för gods och internationella passagerartransporter. Sveriges hållning är att aktivt stödja dessa förslag som syftar till harmonisering och öppning av järnvägsmarknaden.

#### Vinterutredningen

Järnvägssektorn gjorde i Vinterutredningen ett gemensamt åtagande. Det var att:

- tågförseeningarna skall minska med 10 procent under 2002,
- informationen till resenärerna före, under och efter resan skall märkbart förbättras,
- snöröjning och andra vinteråtgärder skall i fortsättningen fungera avsevärt bättre än tidigare,
- resenären har alltid en garanti att snarast bli transporterad till färdbiljettens slutstation oavsett störningar.

Operatörerna har avsatt 40 miljoner kronor till förbättrat underhåll av fordon. Förbättringar av anläggningar för trafikinformation, väntsalrar m.m. har vidtagits. Man planerar att genomföra en kundundersökning under vintern 2003 för att bedöma effekten av åtgärderna. Trafikutövarna har bl.a. förbättrat kapaciteten för avisning och hjulsvarvning. Operatörernas resegaranti innebär att alternativa transporter ställs till förfogande för att nå slutstationen vilket uppges fungera väl.

## 5.5 Resultatbedömning

### 5.5.1 Mål

I avsnitt 3.4 redogörs för det övergripande transportpolitiska målet och för delmålen. I regleringsbrevet till Banverket bryts dessa ned i specifika verksamhetsmål för verksamhetsområdet Järnväg och resultatindikatorer anges.

### 5.5.2 Resultat

Merparten av de mål som regeringen satt upp för Banverket för 2002 bedöms nås helt eller delvis. Transportarbetet på järnväg ökar. Trafiksäker-

heten är fortsatt god. Satsningen på drift och underhåll har gett resultat. Störningarna har minskat och punktligheten har förbättrats. Bullermålet för 2004 bedöms dock inte kunna uppnås förrän 2005. För målen om regional utveckling respektive jämställdhet behövs fortsatt utveckling av resultatmått. Målen för myndighetens interna effektivitet uppnåddes inte vad gäller resultatenheterna och tågklareringen.

Av tabellen nedan framgår den bedömning Banverket gjort av måluppfyllelsen.

**Tabell 5.4 Uppfyllelse av målen i 2002 års regleringsbrev**

Ett tillgängligt transportsystem	
Transportarbetet på järnväg skall öka jämfört med 2001.	Uppfyllt
Banverket skall verka för att förutsättningarna för utnyttjandet av statens spåranläggningar förbättras.	Uppfyllt
Andelen funktionshindrade och andra grupper med särskilda behov som kan nyttja järnvägssystemet skall öka.	Uppfyllt

En hög transportkvalitet	
Tågförseeningar på stom- och länsjärnvägsnätet skall minska jämfört med 2001.	Uppfyllt
Antalet störningstillfällen för godstrafik på de mest drabbade järnvägssträckorna skall minst halveras till 2007.	Delvis uppfyllt
Till 2007 skall högsta tillåtna axellast ökas från 22,5 ton till 25 ton på järnvägssträckor med omfattande inrikes systemtransporter.	Uppfyllt
Till 2007 skall lastprofilen ökas på de sträckor som kan komma i fråga för 25 tons axellast.	Uppfyllt
Effektiviteten avseende underhållet av det statliga järnvägsnätet skall öka. Banans tillstånd skall motiveras av aktuell trafik.	Uppfyllt

En säker trafik	
Antalet dödade och skadade inom järnvägs- transportsystemet skall minska. Särskilt bör åtgärder som syftar till barns säkerhet prioriteras.	Uppfyllt
Verka för en trafiksäker spårtrafik där ingen dödas eller skadas allvarligt. En del i detta är att stimulera användning av tekniska lösningar som främjar säkerheten.	Uppfyllt

<b>En god miljö</b>	
Energianvändningen per utfört transportarbete på statens spåranläggningar skall minska.	Uppfyllt
Negativ miljöpåverkan av banhållning skall minska jämfört med påverkan 2001.	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
Miljöfarligt material skall inte införas i infrastrukturen, användandet av icke förnyelsebara material skall minimeras och material skall återanvändas.	Uppfyllt
Nya transportanläggningar skall lokaliseras så att de fungerar i samklang med sin omgivning och utformas med hänsyn till regionala och lokala natur- och kulturvärden.	Uppfyllt

<b>En positiv regional utveckling</b>	
Tillgängligheten mellan regioner och inom storstadsområden skall förbättras.	Uppfyllt
Banverket skall inom ramen för anvisade medel genomföra åtgärder på statens spåranläggningar i enlighet med stommålsplanen och länsplanen för regional transportinfrastruktur. Banverkets genomförande av länsplanerna för regional transportinfrastruktur skall ske på ett sådant sätt att en lika stor andel av respektive länsplan är genomförd när en ny plan träder i kraft.	Delvis uppfyllt

<b>Övriga mål</b>	
Externa uppdrag inom Banverkets resultatenheter skall i genomsnitt generera minst 5 procents rörelsemarginal.	Ej uppfyllt
Produktiviteten skall öka inom Banverkets resultatenheter.	Delvis uppfyllt
Kostnaden för fjärrtågklarering och tågklarering per tågstreck skall minska jämfört med kostnaden 2001.	Ej uppfyllt
Planeringsunderlag för tillåtlighetsprövning och järnvägsplaner om byggande av järnväg skall ha en så god kvalitet att prövningsmyndighetens behov av kompletteringar minskar.	Uppfyllt

### Ett tillgängligt transportsystem

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

att de insatser som gjorts verkat i riktning mot att målet uppnås.

*Persontransportarbetet* ökade återigen och ligger nu på den rekordhög nivå 9,1 miljarder personkilometer (+ 4 procent). Persontrafiken på järnväg ökade sin andel av transportarbetet något. Trafikökningen förklaras av ökad disponibel inkomst och ökad privat konsumtion, men även av ett förbättrat utbud av interregional snabbtågstrafik och regional trafik.

Andelen invånare som hade *tillgång till järnvägsstation* på gång- eller cykelavstånd från bostaden var 40 procent, dvs. oförändrat jämfört med 2001. Ett flertal stationer har byggts om under året i syfte att öka tillgängligheten till tåget. En första studie visar att ca 70 procent av de *funktionshindrade* kan använda järnvägstransportsystemet utan besvär, 20 procent med vissa besvär och 10 procent inte alls.

*Godstransportarbetet* ligger på samma nivå – 19 miljarder tonkilometer – som 2001, vilket är något lägre än rekordåret 2000. Förklaringen är främst den dåliga konjunkturen. Godstransporterna på järnväg behöll dock sin andel av det totala transportarbetet.

På järnvägssträckor med omfattande inrikes systemtransporter skall högsta tillåtna axellast öka till 25 ton samt lastprofilen öka. Andelen bana som tillåter 25 tons axellast och största lastprofil ökade med 2,9 respektive 0,1 procent till totalt 21,1 respektive 14,6 procent av järnvägsnätet. Dubbelspår har delvis byggts ut på olika banor. En ny mötesstation har anlagts. *Kapacitetsutnyttjandet* har ökat mellan 2001 och 2002. Kapacitetsbegränsningar råder för storstadsområdena, Västra stambanan, Södra stambanan, Ostkustbanan, Västskustbanan, Mälarsbanan, Svealandsbanan, Göteborg–Trollhättan, Örebro–Mjölby, Falun–Borlänge och Boden–Luleå. Definitionen på kapacitetsbegränsning är att efterfrågan på tågslägen inte kan uppfyllas på grund av bristande infrastrukturkapacitet.

### En hög transportkvalitet

Målet är en hög transportkvalitet, där järnvägstransportsystemets utformning och funktion medger en hög transportkvalitet för medborgarna och näringslivet. De verksamhetsmål som regeringen satt upp för Banverket syftar till att minska tågförseeningarna i allmänhet och att minska störningstillfällena för godstrafik i syn-

nerhet. Vidare skall förutsättningarna för gods-  
trafiken förbättras genom att lastprofilen och de  
tillåtna axellasterna ökas. Effektiviteten avseende  
banunderhållet skall öka.

*Punktligheten för persontrafiken* har ökat med  
2 procentenheter till 92 procent (mest för  
snabbtåg). Antalet inställda persontåg minskade.  
För *godstrafiken* har punktligheten ökat med  
4 procentenheter till 75 procent. Antalet tågför-  
seningstimmar minskade med 7 procent.

En omfördelning av investeringsmedel till  
drift och underhåll om 200 miljoner kronor har  
möjliggjort ett stort antal förebyggande under-  
hållsinsatser. Detta har givit resultat i form av  
förbättrad spårkänselkvalitet (K-tal), färre hastig-  
hetsnedsättningar och färre tågstörningstimmar  
orsakade av fel i infrastrukturen.

### En säker trafik

Målet är en säker trafik, där ingen dödas eller all-  
varligt skadas inom spårbinden trafik. Den  
spårbundna trafikens utformning och funktion  
skall anpassas till de krav som följer av detta. Re-  
geringen konstaterar att det faktum att säker-  
heten har hög prioritet i järnvägssektorn resulterar  
i en god trafiksäkerhet. Samtidigt finns det  
utrymme för fortsatta förbättringar.

Det totala antalet dödade och allvarligt ska-  
dade inom *järnvägstransportsystemet* var 38 per-  
soner 2002, jämfört med 40 personer 2001. Av  
dessa dödades nio personer i plankorsnings-  
olyckor. Vidare var fem av de dödade och allvar-  
ligt skadade barn. Ingen resenär dödades. I *spår-  
trafiken* dödades eller skadades allvarligt 128  
personer jämfört med 146 personer 2001 och  
133 personer 2000. Två olyckor med *farligt gods*  
inträffade.

### En god miljö

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

Regeringen bedömer liksom föregående år att  
miljömålet kommer att nås i den del som rör  
energianvändning, medan målet för buller inte  
kommer att nås 2004.

*Energianvändningen* minskade med 4 procent  
jämfört med 2001, men ökade något jämfört  
med 2000. Banverket har identifierat 470 kon-  
fliktpunkter mellan *vattentäkter* och järnväg.  
Banverkets bedömning är att risken för skada på  
vattentäkt är så liten att det inte är kostnads-  
effektivt att vidta några åtgärder. Av de 14 fas-  
tigheter som utsätts för höga *vibrationsnivåer*  
har två åtgärdats under året. Antalet *bullerutsatta*  
bostadslägenheter ökade under året, delvis på  
grund av att tidigare inventeringar underskattat  
behovet av bullerspridningen. Antalet åtgärdade  
bostadslägenheter var 4 075, 2 790 respektive  
1 927 för åren 2002, 2001 respektive 2000. Ban-  
verket bedömer att målet kommer att vara upp-  
nått 2005.

Målet är att inte införa miljöfarligt material i  
infrastrukturen. Genom användande av im-  
pregnerade träsliprar tillfördes 747 ton kreosot,  
nästan dubbelt så mycket som 2000 och 2001.  
Under året tillfördes 178 500 träsliprar, men to-  
talt sett minskade antalet sliprar som impregne-  
rats med kreosot med 51 100. Skälet är att be-  
tongsliplar inte kan användas när en äldre bana  
skall rustas upp och enstaka sliprar måste bytas.  
Vid ny- eller ombyggnation används betongslip-  
rar.

Genom områden av *riksintresse* är 7,5 kilome-  
ter järnväg under byggande. För att minska järn-  
vägens barriäreffekter har gång- och koportar  
byggts.

### En positiv regional utveckling

Målet är en positiv regional utveckling, där järn-  
vägstransportsystemet främjar en positiv regio-  
nal utveckling genom att dels utjämna skillnader  
i möjligheterna för olika delar av landet att ut-  
vecklas, dels motverka nackdelar av stora trans-  
portavstånd. Regeringen bedömer att målet del-  
vis har uppfyllts.

Arbetet har inriktats på att bygga upp kun-  
skap om ämnesområdet regional utveckling.  
*Mått utvecklas* tillsammans med Vägverket. Ban-  
verket är en av de myndigheter som fått i upp-  
drag att identifiera potentiella områden för *sam-  
ordning* av olika politikområden. Ett *sta-  
tionsmiljöprojekt* syftar till att utveckla statio-  
nerna till resenärsvänliga noder. Förändringar i  
*restider och turtäthet* påverkar tillgängligheten  
mellan regioner. En viss trafikökning mellan de  
tre största städerna har skett under året. Jämfört

med 1997 är dock ökningen avsevärd. På sträckan Stockholm–Västerås har restiden förkortats från 59 till ca 50 minuter. *Länsinvesteringarna* har inte genomförts i planerad omfattning, bl.a. beroende på att de måste samordnas med investeringar i stomnätet vilka i flera fall blivit försenade. Stora satsningar har gjorts i Blekinge och Gävleborg.

### Ett jämställt transportsystem

Målet är ett jämställt transportsystem, där järnvägstransportsystemet är utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov. Kvinnor och män skall ges samma möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning och deras värderingar skall tillmätas samma vikt. Regeringen har inte satt upp några verksamhetsmål för detta nya transportpolitiska delmål för 2002. Under 2002 har dock Banverket i en förstudie formulerat förslag på hur jämställdhetsmålet kan integreras i verksamheten. Ett samarbete med Vägverket och Sjöfartsverket har inletts. Banverket har bistått SIKÄ med rapporten Etappmål för ett jämställt transportsystem. En rapport om både barns säkerhet och jämställdhet i järnvägstransportsystemet har publicerats under året. Fyra huvudområden har identifierats:

- Utveckla kunskap om jämställdhet ur ett järnvägsperspektiv.
- Skapa tryggare resmiljöer.
- Integrera jämställdhet i planeringen.
- Skapa förutsättningar för jämnare könsfördelning i järnvägssektorn.

### Myndighetspecifika mål

#### *Inre effektivitet*

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

*Resultatenheternas* totala externa intäkter ligger på samma nivå (664 miljoner kronor) som föregående år. Rörelsemarginalen var negativ (-1,4 procent) vilket kan hänföras till Banverket Produktion och Banverket Telenät. Övriga resultatenheter uppfyller målet om 5 procent rörelsemarginal. *Produktiviteten* mäts genom ett

antal nyckeltal. Någon tydlig trend är svår att utläsa.

Kostnaden för *fjärrtågklareringen* ökade med 6 procent. Skälet är framför allt löneökningar, men även att investeringar i fjärrblockering inte kommit till stånd i planerad omfattning. Kostnaden för tågklarering per tågakilometer var oförändrad. Målet uppnåddes inte.

*Planeringsunderlaget* för tillåtlighetsprövningar och järnvägsplaner är svårbedömt. Inga tillåtlighetsprövningar har lämnats till regeringen under året. Elva järnvägsplaner har fastställts av Banverket, i samtliga fall har förtydligande uppgifter begärts från den sökande. En utbildning i järnvägsplanprocessen har genomförts.

#### *Miljöledningssystem*

Regeringen har uppdragit åt Banverket att rapportera om utvecklingen av verkets miljöledningssystem. Banverket har sedan 1999 arbetat med att införa miljöledningssystem. Uppbyggnaden av miljöledningssystem skall vara slutförd under 2003. En ny miljöpolicy gäller i Banverket sedan den 1 januari 2002. Övergripande miljömål har upprättats av Banverket för perioden 2002–2004. Dessa revideras årligen. Banverket har redovisat måluppfyllelsen och genomförda åtgärder 2002. Under året har bl.a. tolv interna miljörevisioner genomförts.

#### *Kompetensförsörjning*

Banverket redovisar årligen mål och insatser för att säkra den långsiktiga kompetensförsörjningen. Enligt Banverket kommer det att uppstå en stor brist på anläggningsarbetare inom det kommande decenniet som en konsekvens av stora pensionsavgångar och av att tillskottet av bl.a. gymnasieutbildade är litet. Även hos tågoperatörer och aktörer inom drift och underhåll finns en brist på arbetskraft. Detta är främst en följd av den ökade konkurrensen inom järnvägssektorn. Tillsammans har sektorns aktörer formulerat mål för kompetensförsörjningen inom järnvägssektorn. Banverket har under året genomfört en rad insatser. Exempelvis har Banskolan i samarbete med Lunds Tekniska Högskola startat ett program för järnvägsingenjörer. Banverket har också tagit fram ett ledningssystem för kompetensförsörjningen. Sjukfrånvaron uppgick till 5,65 procent, vilket var en marginell ökning jämfört med 2001. Banverket har, i syfte att minska sjukfrånvaron, gjort en kartläggning av långtidssjukskrivningarna som utgör underlag för planering av åtgärder. En



föreskrift och en handbok för rehabilitering har också tagits fram under året.

### 5.5.3 Revisionens iakttagelser

Riksrevisionsverket (RRV) har granskat Banverkets årsredovisning för 2002 och bedömer att den i allt väsentligt är rättvisande. RRV har lämnat några rekommendationer till Banverkets styrelse i sin revisionsrapport. Dessa avser bl.a. att bonusprogrammet inom BV Produktion noga bör utvärderas innan beslut om en fortsättning tas. Vidare bör Banverket överväga huruvida anbud skall lämnas på högriskprojekt. RRV har även granskat Banverkets delårsrapport för första halvåret 2003. RRV anser att det inte framkommit något som tyder på att delårsrapporten inte uppfyller fastställda krav. I Ekonomistyrningsverkets ekonomiadministrativa värdering för 2002 har Banverket erhållit EA-omdömet BB, dvs. Tillfredsställande. Omdömet är oförändrat jämfört med 2001.

### 5.5.4 Analys och slutsatser

Persontransporterna på järnvägen fortsätter att öka och även marknadsandelen av det totala transportarbetet har ökat. Godstransporterna var däremot oförändrade under året och behöll sin marknadsandel. Antalet tåg och kapacitetsutnyttjandet har ökat. Trafiksäkerheten är fortsatt god.

Genom den prioritering som givits åt drift underhåll har anläggningarnas kvalitet förbättrats. Det har sin tur bidragit till att den negativa trenden för tåg förseningar har brutits och att punktligheten har förbättrats. Banverket och tågoperatörerna har tillsammans bedrivit ett omfattande arbete att kartlägga brister och föreslå åtgärder rörande punktlighet, resenärers trygghet, trafikinformation osv. Det är ännu för tidigt att dra några slutsatser om sektorns gemensamma åtaganden i samband med vinterutredningen kommer att ge resultat vid svåra vinterförhållanden. Man kan ändå konstatera att kunden hamnat mer i fokus än tidigare och att arbetet bidragit till en bättre samverkan inom sektorn. Drift och underhåll skall vara prioriterat även i framtiden. Behovet av att genomföra nyinvesteringar får inte gå ut över uppgiften att bevara och säkerställa befintliga järnvägar. Detta

synsätt avspeglas också i förslaget till Framtidsplan för järnvägen som Banverket förelagt regeringen. Vid sidan av investeringar innehåller planen även en drift- och underhållsstrategi för perioden 2004–2015.

Till järnvägstransporternas goda egenskaper hör att de klarar stora godsvolymer över längre avstånd. De är även ett konkurrenskraftigt alternativ för regionala och interregionala resor. Det kan dock konstateras att kapacitetsbrist råder på flera banor. Under perioden 2002–2004 inriktas arbetet främst på att fullfölja påbörjade järnvägsprojekt. I samband med medelstilleddningen från 2005 och framåt avser regeringen att ge området infrastruktur särskilt hög prioritet. Ett flertal större investeringsprojekt kommer att drivas parallellt. Det kommer att ställa högre krav på Banverkets förmåga att leda och styra projekten så att de kan fullföljas inom givna ekonomiska ramar och samtidigt uppfylla de krav som bl.a. miljön och trafiksäkerheten ställer.

## 5.6 Budgetförslag

### 5.6.1 36:3 Banverket: Administration

**Tabell 5.5 Anslagsutveckling**

Tusental kronor				
2002	Utfall	742 458	Anslags-sparande	36 694
2003	Anslag	754 161 <sup>1</sup>	Utgifts-prognos	759 146
<b>2004</b>	<b>Förslag</b>	<b>773 146</b>		
2005	Beräknat	790 465 <sup>2</sup>		
2006	Beräknat	802 453 <sup>3</sup>		

<sup>1</sup> Inklusivt av riksdagen redan beslutade anslag på tilläggsbudget och förslag på tilläggsbudget i samband med BP för 2004.

<sup>2</sup> Motsvarar 773 146 tkr i 2004 års prisnivå.

<sup>3</sup> Motsvarar 773 147 tkr i 2004 års prisnivå.

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

Vid utgången av 2002 fanns ett totalt anslags-sparande om 36 694 000 kronor på anslaget.

## Regeringens överväganden

Banverkets verksamhetsvolym bedöms öka till följd av ökade investeringar, därmed ökar den verksamhet som skall administreras. Inom Banverket bedrivs dock ett kontinuerligt arbete med att effektivisera verksamheten. Regeringen bedömer därför att anslaget för administration kan vara oförändrat under perioden 2004–2006.

**Tabell 5.6 Härledning av anslagsnivån 2004-2006, för 36:3 Banverket: Administration**

Tusental kronor

	2004	2005	2006
<b>Anvisat för 2003 i 2003 års statsbudget</b>	<b>754 161</b>	<b>754 161</b>	<b>754 161</b>
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning <sup>1</sup>	21 135	38 502	50 523
Beslut			
Överföring till andra anslag	-2 150	-2 198	-2 231
Övrigt	0	0	0
<b>Förslag/beräknat anslag</b>	<b>773 146</b>	<b>790 465</b>	<b>802 453</b>

<sup>1</sup>Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2003 års statsbudget. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning.

### 5.6.2 36:4 Banverket: Banhållning och sektorsutgifter

**Tabell 5.7 Anslagsutveckling**

Tusental kronor

År	Slagslag	Belopp	Anslags- sparande	Utgifter- prognos
2002	Utfall	7 031 507	-25 249	
2003	Anslag	6 979 972 <sup>1</sup>		6 649 401
<b>2004</b>	<b>Förslag</b>	<b>8 484 123</b>		
2005	Beräknat	8 852 603 <sup>2</sup>		
2006	Beräknat	9 018 841 <sup>2</sup>		

<sup>1</sup>Inklusive av riksdagen redan beslutade anslag på tilläggsbudget och förslag på tilläggsbudget i samband med BP för 2004

<sup>2</sup>Motsvarar 8 663 208 tkr i 2004 års prisnivå.

Anslaget finansierar myndighetsutövning (Järnvägsinspektionen samt tidtabellsläggning och banupplåtelse), bidrag till Inlandsbanan och ersättning till Øresundsbro Konsortiet, bidrag till anläggningar i anslutning till det kapillära bannätet, sektorsutgifter, investeringar i nationella stomjärnvägar och regionala järnvägsinvesteringar, drift och underhåll av statliga järnvägar, inklusive operativ trafikledning samt räntor och amortering på lån för järnvägsändamål upptagna i Riksgäldskontoret. Anslaget finansierar även utgifter för garantier enligt

garantiförordningen (1997:1006). Vidare kan anslaget finansiera kostnader för att täcka förluster vid eventuellt infriande av kapitaltäckningsgarantin till SVEDAB och garantiavgift för Øresundsbro Konsortiets statliga lånegarantier.

## Regeringens överväganden

Anslaget för 2004 är beräknat till 8 484 miljoner kronor och omfattar den besparing om 183 miljoner kronor som beslutades i anledning av 2003 års ekonomiska vårproposition. Nivån för åren 2005 och 2006 motsvarar nivån för 2004 uppräknat med index och exklusive nämnda besparing. Anslaget för 2005 är beräknat till 8 853 miljoner kronor och för 2006 till 9 019 miljoner kronor. En preliminär fördelning på anslagsposter och delposter för 2004–2006 har gjorts mot bakgrund av den nu tillgängliga informationen och framgår av tabell 5.8. Det ankommer dock på regeringen att besluta om medlens slutliga fördelning på poster.

### *Drift och underhåll*

Uppgiften att bevara och säkerställa järnvägsanläggningarna är prioriterad. Nivån på drift och underhåll av järnvägsnätet har en direkt koppling till möjligheten att genomföra effektiva, tillförlitliga och säkra transporter på järnvägar. Under tidigare år har anläggningarnas kvalitet försämrats vilket bidragit till en ökning av tågförseningarna. Regeringen har därför under 2002 fördelat mer medel till drift, underhåll och trafikledning på bekostnad av investeringsmedlen. Den satsning som Banverket gjort på förebyggande underhåll har under 2002 visat sig ge resultat i form av förbättrad punktlighet och mindre störningskänslighet. Det felavhjälpande underhållet har också minskat. Banverket beräknar att behovet för att byta ut felaktiga sliprar uppgår till ca 300 miljoner kronor per år under perioden. För 2004 föreslår regeringen mot denna bakgrund en något höjd nivå på anslagsposten till drift och underhåll jämfört med 2003. Det innebär att anslagsposten ligger något över den nivå som beräknades i infrastrukturpropositionen.

### *Investeringar*

I infrastrukturpropositionen aviserade regeringen en nivåhöjning med ca 1 400 miljoner kronor för 2004 i den s.k. närtidssatsningen. På grund av rådande ekonomiska läge beslutades med anledning av 2003 års ekonomiska vårpro-

position att endast 1 115 miljoner kronor skall tillföras anslagsposten för investeringar i järnvägar 2004. Närtidssatsningen omfattar även en möjlighet för Banverket att ta upp lån i Riksgäldskontoret om 865, 1 713 respektive 1 591 miljoner kronor för finansiering av investeringar 2002–2004. Banverket har utnyttjat sina lånemöjligheter.

#### *Statistik*

Statens institut för kommunikationsanalys, SIKA, har anmält att utökade statistikuppgifter på grund av nya regleringar inom EU innebär ett utökat medelsbehov om 2,6 miljoner kronor 2004. En mycket stor del av denna statistikproduktion är reglerad av förordningar inom EU och berör järnvägar. Regeringen bedömer att det inte är möjligt att göra omprioriteringar inom ramen för SIKAs anslag. Regeringen föreslår därför att SIKAs anslag tillförs 2 150 000 kronor och att finansiering sker inom ramen för anslaget 36:3 *Banverket: Administration*.

#### *Regeringens bedömning av anslagets fördelning på poster 2004*

För 2004 beräknar regeringen nedanstående fördelning på anslagsposter.

Anslagsposten 1 Myndighetsutövning delas in i delposterna 1.1 Järnvägsinspektionen respektive 1.2 Fastställelse av tågplan och järnvägsplan. Järnvägsinspektionens verksamhet med anledning av föreslagna och beslutade nya EG-direktiv på järnvägsområdet kommer att öka. För 2004 bör anslagsnivån för Järnvägsinspektionens verksamhet höjas jämfört med 2003. Delposten 1.1 beräknas till 32 miljoner kronor för 2004. Delposten 1.2 finansierar Tågtrafikledningens verksamhet och Banverkets fastställelse av järnvägsplaner enligt lagen (1995:1649) om byggande av järnväg. Delposten 1.2 omfattar även den myndighetsutövning i form av beslut och utfärdande av föreskrifter i samband med Banverkets nya ansvar för bidragsgivning i enlighet med den ändring i förordningen (1988:1017) om statsbidrag till regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. Ändringen innebär att Banverket från och med 2004 ansvarar för bidragsgivning avseende byggande av spåranläggningar för regional kollektivtrafik, byggande av stationer, terminaler, vänthallar m.m. samt investeringar i rullande materiel för regional kollektiv persontrafik på järnväg, tunnelbana och spårväg. Delposten 1.2 beräknas till 7 miljoner kronor. Anslagspost 1

beräknas därmed totalt till 39 miljoner kronor för 2004.

Anslagsposten 2 Bidrag till Inlandsbanan och Øresundsbro Konsortiet finansierar dels bidrag till drift och underhåll på Inlandsbanan, dels Banverkets kostnader för trafikavgifter enligt avtalet om Øresundsförbindelsen. Bidraget till Inlandsbanan för drift- och underhållsåtgärder bör ligga på oförändrad nivå, dvs. 73 miljoner kronor. För 2004 bör dessutom 4 miljoner kronor avsättas för reinvesteringsåtgärder. Kostnaden för trafikavgifter för Øresundsförbindelsen beräknas till 270 miljoner kronor. Anslagsposten 2 beräknas därmed totalt till 347 miljoner kronor för 2004.

Anslagsposten 3 Sektorsuppgifter beräknas till 194 miljoner kronor för 2004 vilket är i nivå med det som beräknades i infrastrukturpropositionen. Banverkets sektorsansvar har i enlighet med förslaget i infrastrukturpropositionen utökats till att omfatta även tunnelbane- och spårvägssystem. Det sektorsprogram som Banverket utarbetat tillsammans med sektorns aktörer ställer större krav på Banverket i dess roll som sektorsansvarig.

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

Anslagsposten 4.1 Investeringar i nationell plan beräknas till 3 288 miljoner kronor. Den s.k. närtidssatsningen 2002–2004 skall fullföljas på den lägre nivå som beslutades genom 2003 års ekonomiska vårproposition. Regeringen anser att ca 1 procent av anslagsposten även under 2004 får användas till bidrag till investeringar i anslutning till det kapillära bannätet i samverkan med externa intressenter. Banverket får också finansiera bidrag till kollektivtrafikanläggningar från posten.

Anslagsposten 4.3 Drift, underhåll och trafikledning beräknas till 3 459 miljoner kronor. En fortsatt satsning på drift, underhåll och reinvesteringar är nödvändig för att kunna upprätthålla en god standard på järnvägsnätet och för att kunna minska problemen med tågtrafikens bristande punktlighet. Det omfattande arbetet med utbyte av felaktiga sliprar fortgår.

Anslagsposten 4.4 Räntor och återbetalning av lån beräknas till 1 087 miljoner kronor. En närmare redovisning av beräknad nettoupplåning, beräknad låneskuld och anslagsbehov för räntor och återbetalning av lån görs nedan i avsnitt *Lån inom Banverket*.

Anslagsposten 4.5 Riskavgift för ÖSK beräknas till 70 miljoner kronor. Byggandet av Öresundsbron finansierades med statligt garanterade lån. Den nya modellen för hantering av statliga garantier innebär att alla garantier som staten ställer ut skall prissättas utifrån statens ekonomiska risk och övriga kostnader för åtagandet. Riksgäldskontoret (RGK) är den myndighet som hanterar dessa garantiavgifter. För 2002 och 2003 har RGK gjort en preliminär beräkning av garantiavgiften för Öresundsbroprojektet. Den preliminära garantiavgiften, inklusive en administrativ avgift, för 2002 och 2003 uppgår till 200 miljoner kronor per år. RGK har nu genomfört nya beräkningar och föreslår mot den bakgrunden att avgiften sätts till 170 miljoner kronor per år under fem år fr.o.m. 2004, inklusive en administrativ avgift. Eftersom avgifterna som tagits ut för 2002 och

2003 varit för höga, föreslås en reducering av avgiften med 30 miljoner kronor för 2004 och 2005. Regeringen föreslår mot denna bakgrund att garantiavgiften skall vara 140 miljoner kronor för 2004. Avgiften finansieras med hälften vardera från anslagen 36:2 *Vägverket: Vaghållning och statsbidrag* respektive 36:3 *Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter*.

**Tabell 5.8 Fördelning av anslaget på anslagsposter**

*Miljoner kronor*

	Utfall 2001	Utfall 2002	Anslag 2003	Prognos 2003	Förslag 2004	Beräknat 2005	Beräknat 2006
1. Myndighetsutövning <sup>1</sup>	49	51	33	33	39	42	45
1.1 Järnvägsinspektionen	24	25	29	30	32	34	37
1.2 Fastställelse av tågplan och järnvägsplan	25	26	4	3	7	8	8
2. Bidrag till Inlandsbanan och Öresundsbro Konsortiet	303	305	324	324	347	376	406
3. Sektorsuppgifter	131	142	168	169	194	203	218
4. Banhållning	5 939	6 533	6 455	6 123	7 904	8 232	8 350
4.1 Investeringar i nationell plan	2 531	2 152	1 708	1 587	3 288	2 718	2 479
4.2 Investeringar i regional plan	346	500	312	366	-	-	-
4.3 Drift, underhåll och trafikledning <sup>2</sup>	2 220	3 038	3 500	3 300	3 459	3 771	4 004
4.4 Räntor och återbetalning av lån	842	843	835	770	1 087	1 673	1 782
4.5 Riskavgift ÖSK	-	-	100	100	70	70	85
5. Trafikledning	408	-	-	-	-	-	-
<b>Summa</b>	<b>6 830</b>	<b>7 032</b>	<b>6 980</b>	<b>6 649</b>	<b>8 484</b>	<b>8 853</b>	<b>9 019</b>

<sup>1</sup> År 2001 omfattade anslagsposten delposterna 1.1 Järnvägsinspektionen respektive 1.2 Tidtabellsläggning och banupplåtelse.

<sup>2</sup> År 2001 omfattade anslagsposten endast drift och underhåll, medan trafikledning låg under anslagsposten 5.

Anslaget 36:4 *Banhållning och sektorsuppgifter* för 2004 har beräknats enligt nedanstående tabell.

**Tabell 5.9 Härledning av anslagsnivån 2004-2006, för 36:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter**

Tusental kronor

	2004	2005	2006
<b>Anvisat 2003 i 2003 års statsbudget</b>	<b>7 063 972</b>	<b>7 063 972</b>	<b>7 063 972</b>
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning <sup>1</sup>	165 578	323 630	462 358
Beslut	1 114 573	1 321 940	1 346 764
Överföring från andra anslag	140 000	143 061	145 747
Övrigt	0	0	0
<b>Förslag/beräknat anslag</b>	<b>8 484 123</b>	<b>8 852 603</b>	<b>9 018 841</b>

<sup>1</sup>Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2003 års statsbudget. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning.

## Lån inom Banverket

Riksdagen har begärt en redovisning av i vilken utsträckning som statsbudgeten är in-tecknad för att betala framtida räntor och amortering på lån m.m. Inom Banverket finns lån upptagna för att finansiera Banverkets investeringar i vissa järnvägsprojekt som ingår i gällande planer (närtids-satsningen), eldrifts- och teleanläggningar, tele-nätsutrustning, projekteringslager rörelsekapital, samt för statens andel av vissa investeringar i Stockholmsområdet i enlighet med avtal från 1983 mellan Statens järnvägar, Stockholms läns landsting och staten. Låneramen för dessa ändamål föreslås uppgå till 11 900 miljoner kronor. När det gäller omsättningstillgångar (rörelsekapital) och anläggningstillgångar skall dessa enligt lagen om statsbudgeten finansieras med lån eller krediter i Riksgäldskontoret. För anläggningstillgångar föreslås en låneram om 900 miljoner kronor.

Den låneram för en närtidssatsning som beslutades med anledning av infrastrukturpropositionen var 1 713 miljoner kronor för 2003. Banverket har redovisat vilka projekt man finansierar med denna låneram. För 2004 föreslås låneramen för närtidssatsningen utökas med 1 591 miljoner kronor.

Banverket hade vid utgången av 2002 upptagit lån på 9 236 miljoner kronor i Riksgäldskontoret, varav 1 439 miljoner kronor finansieras med myndighets- och rörelsekapital. Under 2002 upptogs lån på 2 668 miljoner kronor och lån på

1 750 miljoner kronor har amorterats. Räntekostnaderna inklusive avgifter uppgick i genomsnitt till 5,10 procent vilket är något lägre jämfört med 2001 då kostnaden i genomsnitt uppgick till 5,65 procent. Av tabell 5.10 framgår ändamål och belopp för dessa lån.

**Tabell 5.10 Ändamål och belopp för lån upptagna i Riksgäldskontoret**

Miljoner kronor

Ändamål	Lånebelopp
Övriga krediter, varav	
Eldriftsanläggningar	4 185
Vissa investeringar i Stockholmsområdet 1983	2 484
Teleanläggningar	1 429
Projekteringslager	605
Närtidssatsningen	865
Anläggningstillgångar	1 015
Kapitaltillskott SVEDAB avseende 2001	91
<b>Summa</b>	<b>10 674</b>

Av tabell 5.11 nedan framgår Banverkets beräknade nettoupplåning samt nettoupplåningen för järnvägsprojekt som hanteras utanför Banverket för perioden 2003–2011.

**Tabell 5.11 Beräknad nettouplåning för Banverket och vissa järnvägsprojekt 2003-2011***Miljoner kronor*

	Skuld 2002-12-31	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Skuld 2011-12-31
Eldriftsanläggningar	4 185	255	333	403	418	488	149	61	72	6 371
Vissa investeringar i Stockholmsområdet	2 484	-128	-128	-128	-128	-128	-128	-128	-128	1 332
Teleanläggningar	1 429	-42	-29	-35	-18	-20	12	23	-16	1 257
Matarledning	215	-15	-15	-16	-16	-16	-16	-17	-17	71
Projekteringslager	605	-173	-432	0	0	0	0	0	0	0
Kapitaltillskott till SVEDAB 2001	91	5	6	6	7	7	7	8	8	153
Närtidssatsningen	865	1 713	1 591	-379	-379	-379	-379	-379	-379	1 516
<b>Summa nettouplåning</b>	<b>9 874</b>	<b>1 615</b>	<b>1 326</b>	<b>-149</b>	<b>-116</b>	<b>-48</b>	<b>-355</b>	<b>-432</b>	<b>-460</b>	<b>10 700</b>
Anläggningstillgångar	1 015	62	93	54	54	-21	-18	-16	-13	1 198
<b>Summa inkl. anläggningstillgångar</b>	<b>10 889</b>	<b>1 677</b>	<b>1 419</b>	<b>-95</b>	<b>-62</b>	<b>-69</b>	<b>-373</b>	<b>-448</b>	<b>-473</b>	<b>11 898</b>
Villkorslån Arlandabanan	1 000	0	0	0	0	0	0	0	0	1 000
<b>Totalsumma</b>	<b>11 889</b>	<b>1 677</b>	<b>1 419</b>	<b>-95</b>	<b>-62</b>	<b>-69</b>	<b>-373</b>	<b>-448</b>	<b>-473</b>	<b>12 898</b>
Botniabanan	1 809	1 360	2 783	2 835	2 626	2 000	1 464	-595	-595	13 092

I tabell 5.12 nedan redovisas Banverkets ackumulerade skuld samt skulden för järnvägsprojekt som hanteras utanför Banverket för perioden 2002–2011. Skulden är en konsekvens av den nettouplåning som anges ovan.

**Tabell 5.12 Beräknad låneskuld för Banverket och vissa järnvägsprojekt 2002–2011**

Miljoner kronor

Objekt	Skuld 2002	Skuld 2003	Skuld 2004	Skuld 2005	Skuld 2006	Skuld 2007	Skuld 2008	Skuld 2009	Skuld 2010	Skuld 2011
Eldriftsanläggningar	4 185	4 440	4 773	5 177	5 595	6 083	6 232	6 293	6 365	6 371
Vissa investeringar i Stockholmsområdet	2 484	2 356	2 228	2 100	1 972	1 844	1 716	1 588	1 460	1 332
Teleanläggningar	1 429	1 387	1 358	1 323	1 305	1 286	1 298	1 321	1 305	1 257
Matarledning	215	200	185	169	154	138	121	105	88	71
Projekteringslager	605	432	0	0	0	0	0	0	0	0
Kapitaltillskott till SVEDAB 2001	91	96	102	108	115	122	129	137	145	153
Närtidssatsningen	865	2 578	4 169	3 790	3 411	3 032	2 653	2 274	1 895	1 516
<b>Summa Banverkets lån hos Riksgäldskontoret</b>	<b>9 874</b>	<b>11 489</b>	<b>12 815</b>	<b>12 667</b>	<b>12 552</b>	<b>12 505</b>	<b>12 149</b>	<b>11 718</b>	<b>11 258</b>	<b>10 700</b>
Anläggningstillgångar	1 105	1 077	1 170	1 224	1 278	1 256	1 238	1 222	1 209	1 198
<b>Summa inkl. anläggningstillgångar</b>	<b>10 979</b>	<b>12 566</b>	<b>13 985</b>	<b>13 891</b>	<b>13 830</b>	<b>13 761</b>	<b>13 387</b>	<b>12 940</b>	<b>12 467</b>	<b>11 898</b>
Villkorlån Arlandabanan	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000
<b>Total summa</b>	<b>11 979</b>	<b>13 566</b>	<b>14 985</b>	<b>14 891</b>	<b>14 830</b>	<b>14 761</b>	<b>14 387</b>	<b>13 940</b>	<b>13 467</b>	<b>12 898</b>
Avgår statskapital och rörelsekapital	-1 039	-1 039	-1 039	-1 039	-1 039	-1 039	-1 039	-1 039	-1 039	-1 039
Botniabanan	1 809	3 169	5 952	8 787	11 413	13 413	14 877	14 282	13 687	13 092

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 nedanstående tabell redovisas det årliga anslagsbehovet 2002–2011 för räntor och amortering av dessa lån. Räntan är i denna tabell beräknad till 5 procent.

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

**Tabell 5.13 Anslagsbehov för räntor och återbetalning av lån för järnvägar m.m. 2002-2011**

Miljoner kronor

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
<b>Lån i Riksgäldskontoret</b>										
räntor	482	556	585	579	574	564	545	522	497	468
amorteringar	693	962	920	935	953	961	967	967	960	952
<b>Summa Banverkets anslagsbelastning Riksgäldslån</b>	<b>1 175</b>	<b>1 518</b>	<b>1 505</b>	<b>1 514</b>	<b>1 527</b>	<b>1 525</b>	<b>1 512</b>	<b>1 489</b>	<b>1 457</b>	<b>1 420</b>
Villkorlån Arlandabanan	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60
Riskavgift Öresundsbron	100	100	70	70	85	85	85	85	85	85
Hyra för Botniabanan	0	0	0	0	0	0	0	1 339	1 309	1 279
<b>Total anslagsbelastning</b>	<b>1 335</b>	<b>1 678</b>	<b>1 635</b>	<b>1 644</b>	<b>1 672</b>	<b>1 670</b>	<b>1 657</b>	<b>2 973</b>	<b>2 911</b>	<b>2 844</b>

För 2004 beräknas 1 665 miljoner kronor användas för räntor och amorteringar vilket

motsvarar ca 20 procent av anslaget 36:3 *Banhållning och sektorsuppgifter*. För 2005 och

2006 är motsvarande andel beräknad till ca 19 procent.

## Botniabanan

Byggandet av Botniabanan och upprustning av Ådalsbanan mellan Sundsvall och Umeå är av väsentlig regionalpolitisk betydelse. Riksdagen har lämnat regeringen bemyndiganden att godkänna ett avtal om byggandet av Botniabanan mellan staten, Kramfors kommun, Örnsköldsviks kommun, Nordmalings kommun, Umeå kommun, Västernorrlands läns landsting och Västerbottens läns landsting (prop. 1997/98:62, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266). För ändamålet har ett bolag, Botniabanan AB, bildats. Botniabanan kostnadsberäknades i avtalet till 8 200 miljoner kronor i prisnivå 1 januari 1997. Kostnaderna för utbyggnaden har efter avtalets ingång beräknats bli ca 1 500 miljoner kronor högre i prisnivå 1 januari 2001. Utbyggnaden skall finansieras genom lån i Riksgäldskontoret som skall återbetalas på högst 25 år. Under återbetalningstiden skall Banverket årligen erlägga hyra för Botniabanan till Botniabanan AB. När hyrestiden löpt ut skall Banverket överta Botniabanan till en kostnad av 1 miljon kronor.

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

Riksdagen har för närvarande bemyndigat regeringen att ta upp lån inom en låneram på 12 050 miljoner kronor för Botniabanan. Denna bör utvidgas så att den täcker finansieringen av hela Botniabanan mellan Nyland och Umeå. Regeringen bör därför bemyndigas att låta Riksgäldskontoret låna ut högst 15 000 miljoner kronor till Botniabanan AB för utbyggnaden av Botniabanan på hela sträckan Nyland–Umeå. Av den föreslagna låneramen avser 10 900 miljoner kronor produktionskostnader och 4 100 miljoner kronor finansiella kostnader och indexuppräkning. Kostnadsberäkningen är gjord innan regeringen beslutade om tillåtlighet enligt miljöbalken för den avslutande etappen mellan Nordmaling och Umeå. Under hösten 2003 färdigställs en ny kostnadsberäkning för Botnia-

banan baserad på att alla tillåtlighetsbeslut har fattats. Det kan bli aktuellt för regeringen att återkomma till riksdagen i frågan om Botniabanans finansiering. Sammanfattningsvis föreslår regeringen att regeringen får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 15 000 miljoner kronor för Botniabanan AB för den första, den andra och den tredje utbyggnadsetappen av Botniabanan mellan Nyland och Umeå.

## Budget för avgiftsbelagd verksamhet

Banverket får enligt förordningen (1998:1827) om avgifter för statens spåranläggningar ta ut avgifter av operatörerna för trafik på statens spåranläggningar. Banverket bedriver extern uppdragsverksamhet som genererar intäkter. Banavgifterna och resultatet från uppdragsverksamheten används för att finansiera banhållning och trafikantinformation.

Resultatet för uppdragsverksamheten 2002 var -37 miljoner kronor och beräknas till -34 miljoner kronor. För 2004 beräknas resultatenheterna generera intäkter om 1 443 miljoner kronor och ha kostnader om 1 429 miljoner kronor, dvs. ett resultat på 24 miljoner kronor. För 2004 beräknas intäkterna av banavgifterna uppgå till 490 miljoner kronor. Vidare erhåller Banverket anslagsmedel från utgiftsområde 6 Försvar samt beredskap mot sårbarhet för uppgifter kopplade till samverkansområdet Transporter.

Av tabell 5.14 framgår vilka avgifts- och uppdragsintäkter samt anslagsintäkter från annat utgiftsområde som Banverket beräknar för åren 2003–2005.

**Tabell 5.14 Uppdrags- och avgiftsintäkter m.m.**

*Tusental kronor (löpande priser)*

	Utfall 2002	Prognos 2003	Budget 2004	Beräknat 2005
<b>Banverkets resultatenheter</b>				
Intäkter		1 435	1 443	1 459
Kostnader		1 469	1 419	1 452
<b>Resultat</b>	<b>-37</b>	<b>-34</b>	<b>24</b>	<b>7</b>
<b>Offentligrättsliga avgifter och anslag</b>				
Banavgifter	480	485	490	469
Anslag 6:21 Civilt försvar, post 2	-	29	29	33



## Investeringsplan

Banverkets investeringsverksamhet omfattar de investeringar som fastställts av regeringen i stamnätsplanen för perioden 1998-2007 och av länsstyrelserna i de regionala planerna. Regeringen har för avsikt att under hösten 2003 fastställa nya investeringsplaner för perioden 2004-2015. Dessa investeringar finansieras i

huvudsak med anslag och i vissa fall med lån i Riksgäldskontoret. Därutöver gör Banverket investeringar i el- och teleanläggningar som finansieras med lån. Banverket beräknar att under 2004 genomföra nedanstående investeringar för 5,6 miljarder kronor (se tabell 5.15)

**Tabell 5.15 Banverkets investeringsplan**

Miljoner kronor

	Totalt	Utfall 2002	Prognos 2003	Budget 2004	Beräknat 2005	Beräknat 2006
Investeringar i järnvägar enligt nationell plan	12 317	2 152	1 680	3 288	2 718	2 479
Investeringar i järnvägar enligt regionala planer	959	500	459	-	-	-
Tidigarelagda järnvägsinvesteringar	4 169	865	1 713	1 591	-	-
El- och teleinvesteringar	3 725	659	749	706	782	829
<b>Summa investeringar</b>	<b>21 170</b>	<b>4 176</b>	<b>4 601</b>	<b>5 585</b>	<b>3 500</b>	<b>3 308</b>
<b>Finansiering</b>						
Anslag	13 276	2 652	2 139	3 288	2 718	2 479
Lån	7 894	1 524	2 462	2 297	782	829
<b>Summa finansiering</b>	<b>21 170</b>	<b>4 176</b>	<b>4 601</b>	<b>5 585</b>	<b>3 500</b>	<b>3 308</b>

### 5.6.3 Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Den verksamhet som Banverket bedriver innebär att Banverket ingår långsiktiga avtal innebärande ekonomiska förpliktelser för flera år framåt i tiden. Detta gäller både avtal om investeringar och avtal rörande drift och underhåll. Banverket har också regeringens uppdrag att lämna bidrag för olika ändamål. För att kunna planera sin verksamhet måste bidragstagaren normalt veta i förväg att bidraget kommer att betalas ut. Regeringen bör därför ges ett bemyndigande att ingå ekonomiska förpliktelser. Bemyndigandet bör avse all upphandlad verksamhet och alla bidrag där fleråriga avtal sluts och som inte faller under 13 § lagen (1996:1059) om statsbudgeten, detta oavsett om avtalen avser Banverkets interna resultatenheter eller externa leverantörer. För dessa ändamål begär regeringen ett bemyndigande om 14 500 miljoner kronor. Botniabanan AB har fått rätt att ta upp lån i Riksgäldskontoret för att finansiera utbyggnaden av Botniabanan. När banan är färdigställd skall Botniabanan AB hyra ut den till Banverket. Hyreskostnaden kommer att belasta Banverkets anslag. Hyreskostnaden skall motsvara räntekostnaden på hela

den återstående skulden och det aktuella årets amortering på lånen. Regeringen begär därför ett bemyndigande för byggandet av Botniabanan 25 000 miljoner kronor. Bemyndigandet avser dels produktionskostnaden om ca 15 000 miljoner kronor och dels den totala räntekostnaden under amorteringstiden om ca 10 000 miljoner kronor. Den föreslagna omfattningen av bemyndigandena för 2004 framgår av tabellen nedan.

**Tabell 5.16 Bemyndigande om ekonomiska åtaganden**

Miljoner kronor

	Utfall 2002	Prognos 2003	Budget 2004	Beräknat 2005	Beräknat 2006-
Utestående åtaganden vid årets slut	10 133	10 040	13 677	14 413	-
Nya åtaganden	3 188	7 173	4 589	-	-
Infriade åtaganden	-3 281	-3 536	-3 853	-7 477	-26 190
Utestående åtaganden vid årets slut	10 040	13 677	14 413	-	-
<b>Bemyndiganderam</b>	-	13 700	<b>14 500</b>	-	-
Botniabanan	-	-	<b>25 000</b>	-	-

## 5.7 Statens järnvägar

### 5.7.1 Omfattning

Statens järnvägar är ett affärsverk som förvaltar den egendom och ansvarar för den verksamhet som före utgången av 2000 ingick i Statens järnvägars verksamhet och som inte överfördes till aktiebolag vid årsskiftet 2000/2001 eller som därefter avvecklats eller förts över till myndigheter eller aktiebolag. Det har främst gällt leasing- och leaseholdåtaganden, fastigheter, personal, järnvägmuseum samt åtaganden avseende Citytunneln i Malmö.

Verksamheten inriktades under 2002 främst mot att successivt avveckla verksamheten eller föra över den till andra huvudmän.

### 5.7.2 Mål och resultat

Statens järnvägars uppdrag under 2002 var att verksamheten skulle bedrivas kostnadseffektivt och inriktas mot att avveckla åtagandena affärsmässigt på ett snabbt och effektivt sätt.

Under 2002 avvecklades ytterligare personal som fanns kvar i affärsverket efter bolagiseringen. Vid ingången av 2001 uppgick personalen till 1 211 personer och vid slutet av 2002 till 172. Vid årsskiftet 2002/2003 fördes samtliga fastigheter över till Banverket. Detsamma gällde Statens järnvägars åtaganden avseende Citytunneln i Malmö. Under 2002 utreddes frågan om framtida huvudman för Sveriges Järnvägmuseum i Gävle. Regeringen föreslog i förslaget till tilläggsbudget våren 2003 (prop. 2002/03:100) att Banverket övertar huvudmannaskapet för järnvägmuseet från den 1 juli 2003. Riksdagen har bifallit regeringens förslag (bet. 2002/03:FiU21, rskr. 2002/03:235) och museet är nu överfört till Banverket.

### Revisionens iakttagelser

Riksrevisionsverket (RRV) har granskat affärsverket Statens järnvägars årsredovisning, underliggande redovisning och ledningens förvaltning för räkenskapsåret 2002. RRV anger att det av förvaltningsberättelsen framgår att affärsverket har betydande fordringar på SJ AB och att det finns risk för att SJ AB inte kan fullfölja sina åtaganden. På grund av osäkerheten beträffande

denna fordran har RRV varken kunnat tillstyrka eller avstyrka att resultaträkningen och balansräkningen fastställs. Regeringen har till riksdagen i april 2003 överlämnat propositionen Åtgärder för att stärka den finansiella ställningen i SJ AB (prop. 2002/03:86). Regeringen föreslog bl.a. ett kapitaltillskott om högst 1 855 miljoner kronor. Riksdagen beslutade i enlighet med regeringens förslag (bet. 2002/03:NU13, rskr. 2002/03:243). Genom de av regeringen föreslagna och riksdagen beslutade åtgärderna för att stärka SJ AB:s finansiella ställning elimineras, enligt regeringens bedömning, i allt väsentligt de risker som affärsverket påtalat i sin årsredovisning och RRV i revisionsberättelsen. Mot bakgrund av detta fastställde regeringen den 18 juni 2003 affärsverket Statens järnvägars årsbokslut avseende 2002.

### 5.7.3 Finansiella befogenheter m.m.

Statens järnvägars investeringar har i stor utsträckning finansierats genom leasing- och leaseholdtransaktioner. Det totala betalningsåtagandet för samtliga räntebärande leasingkontrakt i affärsverket uppgick vid slutet av 2002 till 9 791 (9 558) miljoner kronor.

För affärsverket Statens järnvägar och de verksamheter som numera drivs i bolag uppgick låneramen i och utanför Riksgäldskontoret under 2002 totalt till 16 000 miljoner kronor och den var utnyttjad med cirka 14 000 miljoner kronor.

### Regeringens överväganden

Uppdraget för Statens järnvägar är att förvalta den egendom och ansvara för den verksamhet som före utgången av 2000 ingick i Statens järnvägars verksamhet och som inte överfördes till aktiebolag vid årsskiftet 2000/2001 eller som därefter avvecklats eller förts över till myndigheter eller aktiebolag. Personalen kommer att minska ytterligare under 2003 till cirka 110 personer.

I propositionen 2002/2003:86 Åtgärder för att stärka den finansiella ställningen i SJ AB föreslog regeringen bl. a. att SJ AB:s åtagande att förse Rikstrafiken med fordon tas bort på så sätt att fordon som används i av staten upphandlad trafik överlämnas till affärsverket Statens järnvägar, som hyr ut fordonen till Rikstrafikens operatör-

rer. Riksdagen har beslutat i enlighet med detta (bet. 2002/03:NU13, rskr. 2002/03:243). Beslutet innebär att Statens järnvägars roll, åtminstone temporärt, kommer att öka när det gäller järnvägsmateriel. Leasing- och leaseholdåtagandena förvaltas tills vidare av affärsverket som avvecklas helt tidigast 2006.

Regeringen föreslår mot denna bakgrund att riksdagen bemyndigar regeringen att ge affärsverket Statens järnvägar finansiella befogenheter för 2004 i enlighet med vad som förordas i det följande:

- teckna underuthyrningsavtal avseende leasingkontrakt,
- placera medel enligt gällande finanspolicy.

Enligt riksdagsbeslut har Statens järnvägars hittillsvarande behov av medel täckts genom egen finansiering och upplåning på kapitalmarknaden, däribland hos Riksgäldskontoret. Riksdagen har tidigare årligen godkänt en finansieringsplan för Statens järnvägar. Efter omvandlingen till aktiebolag har regeringen ansett att långsiktig upplåning för de nya bolagen i princip helt bör ske på den öppna kreditmarknaden. Med tanke på den komplexa bolagiseringsprocessen har regeringen dock konstaterat att en omedelbar upplåning på den öppna kreditmarknaden skulle innebära en finansiell belastning och en ökad risk för det eller de nya aktiebolagen. Utlåning från Riksgäldskontoret till andra än affärsverk och statliga myndigheter kräver riksdagens godkännande.

Riksdagen har i budgetpropositionen för 2001 godkänt en låneram om totalt 16 000 miljoner kronor för affärsverket Statens järnvägar och de nya SJ-bolagens totala upplåning i och utanför Riksgäldskontoret under treårsperioden 2001–2003 och i samband därmed bemyndigat regeringen att besluta om hur denna skall fördelas. Låneramen var i augusti 2003 utnyttjad för leasing- och leaseholdåtaganden på 9 791 miljoner kronor och för lån i Riksgäldskontoret på 4 280 miljoner kronor dvs. till totalt 14 071 miljoner kronor. Riksdagen har genom beslutet avseende prop. 2002/2003:86 Åtgärder för att stärka den finansiella ställningen i SJ AB godkänt att SJ AB:s låneram i Riksgäldskontoret uppgår till 2 000 miljoner kronor 2004–2007. Med tanke på den komplexa bolagiseringsprocessen och att omstruktureringsarbetet har tagit längre tid än beräknat även för övriga nybildade bolag har regeringen konstaterat att bolagen haft svårigheter att finansiera sig på den öppna kreditmarknaden.

Regeringen föreslår därför att övriga bolag, dvs. Euromaint, Green Cargo, Jernhusen och Swedcarrier får en låneram i Riksgäldskontoret 2004 som uppgår till totalt 6 550 miljoner kronor. Regeringen föreslår vidare att den får riksdagens bemyndigande att fördela ramen mellan bolagen. Affärsverket Statens järnvägar föreslås få en låneram i Riksgäldskontoret på 1 700 miljoner kronor och en låneram för sina leasing- och leaseholdåtaganden på 10 000 miljoner kronor.

Staten ansvarar för de leasing- och leaseholdåtaganden avseende järnvägsmateriel som förvaltas av affärsverket Statens järnvägar och där materielen för närvarande hyrs av SJ AB, Green Cargo AB och Scandlines AB. Till följd av riksdagens beslut att stärka den finansiella ställningen i SJ AB kommer uthyrning att ske från Statens järnvägar till ytterligare ett antal tågoperatörer. Statens järnvägar skall för statens åtagande betala en riskavspeglande avgift som fastställs av Riksgäldskontoret. För att täcka affärsverkets kostnader för denna tas en avgift ut av respektive berört bolag.

#### 5.7.4 Ersättning till Statens järnvägar för kostnader i samband med utdelning från AB Swedcarrier m.m.

**Tabell 5.17 Anslagsutveckling**

Tusental kronor

2002	Utfall	86 487	Anslags-sparande	96 153
2003	Anslag	37 000 <sup>1</sup>	Utgifts-prognos	32 875
<b>2004</b>	<b>Förslag</b>	<b>0</b>		
2005	Beräknat	0		
2006	Beräknat	0		

<sup>1</sup> Inklusivt av riksdagen redan beslutad minskning med 8 000 tkr på tilläggsbudget i samband med den ekonomiska vårpropositionen 2003.

#### 5.8 Transeuropeiska Nätverk (TEN)

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

TEN-stöd kan sökas för såväl planeringsunderlag som för genomförande av infrastrukturprojekt. Stöd beviljas i princip endast om genomförandet av projekten stöter på

finansieringssvårigheter och får inte överstiga 10 procent av den totala investeringskostnaden.

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

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

Bland de järnvägsprojekt som beviljats TEN-bidrag kan nämnas uppgradering av sträckan Stockholm–Malmö och dubbelspår Malmö–Göteborg. De vägprojekt som fått beviljat stöd är E6 och E18. Öresundsförbindelsen samt väg- och luftinformatikprojektet VIKING är också projekt som har fått beviljat stöd. Bidrag till sjöfarten har gått bl.a. till Göteborgs och Trelleborgs hamn. Luftfartsverket har bl.a. erhållit bidrag för studier i samband med byggande av bana 3 på Arlanda flygplats.

De projekt Sverige har fått beviljat bidrag för 2001 är:

**Tabell 5.18 Beviljat TEN-stöd 2002**

	Belopp i miljoner euro
Citytunneln	4,0
Södra och Västra stambanorna	2,0
Väg E6 i Bohuslän, utbyggnad till motorväg	2,9
VIKING trafikledning och trafikinformatik, fas 4	1,6
NUP Fas 2	5,0
<b>Summa</b>	<b>15,5</b>

Följande projekt ingår i det femåriga MIP-programmet:

**Tabell 5.19 Projekt som ingår i MIP 2001 – 2006**

	Totalt belopp i miljoner euro för hela perioden 2001 – 2006
Citytunneln	33,0
Södra och Västra stambanorna	8,0
Väg E6 i Bohuslän, utbyggnad till motorväg	16,0
VIKING trafikledning och trafikinformatik	33,0
NUP Fas 2	20,9
<b>Summa</b>	<b>110,9</b>

Europeiska kommissionen har under 2003 påbörjat en halvtidsöversyn av MIP-programmet 2001–2006. Översynen innebär en bedömning av storleken på bidrag under de återstående åren 2004–2006. I samband med översynen har medlemsländerna haft möjlighet att ansöka om dels ändrade bidragsbelopp för redan beviljade MIP-projekt, dels ansöka om att nya projekt skall tas med i flerårsprogrammet MIP. Sverige har ansökt om höjt bidrag med 18,6 miljoner euro för väg E6 i Bohuslän och med 13,5 miljoner euro för VIKING. Därutöver har Sverige ansökt om att två nya projekt skall inkluderas i MIP-programmet under 2004–2006. Det är järnvägsförbättringar inom Nordiska triangeln med ett bidrag om 26,9 miljoner euro och flygledningssystemet NUP Fas 3 med ett bidrag om 35 miljoner euro.

De projekt som inte ingår i MIP:en och som Sverige under 2003 har ansökt om TEN-bidrag för är:

**Tabell 5.20 Utanför MIP-programmet ansökta TEN-stöd 2003**

	Belopp i miljoner euro
Botniabanan	8,7
Botniabanan, ERTNS	4,7
Västkustbanan och Nordlänken	14,4
Haparandabanan, spårviddsväxling	1,2
Väg E4 Örskälljunga–Skånes Fagerhult	4,8
Malmö hamn	3,0
<b>Summa</b>	<b>36,7</b>

Inom TEN-nätverket finns av Essenrådet 1994 särskilt prioriterade projekt. I Sverige finns två av dessa projekt. Det är Öresundsförbindelsen och den Nordiska Triangeln. Öresundsförbindelsen har avslutats den 1 juli 2000 i och med att

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

Europeiska kommissionen arbetar för närvarande med en revidering av riktlinjerna för TEN inklusive en ny lista för särskilt prioriterade projekt. Regeringen har i revideringsarbetet framfört att systemet med kartor som visar TEN-nätverket skall behållas och att över tre gränsöverskridande projekt skall tas upp på den nya listan över särskilt prioriterade projekt. De tre projekten är Nordiska Triangeln, en fast förbindelse över Fehmarn-Bält mellan Danmark och Tyskland samt en uppgradering av Haparandabanan. I en särskild rapport framtagen av en högnivågrupp som underlag för kommissionens revideringsarbete har Nordiska Triangeln och Fehmarn-Bält tagits med som prioriterade projekt.

Europeiska kommissionen utarbetar regelbundet en genomföranderapport för TEN. Enligt riktlinjerna för TEN skall kommissionen vartannat år avrapportera till Europaparlamentet, rådet, ekonomiska och sociala kommittén och regionalkommittén om hur genomförandet fullföljts. Den senaste rapporten lämnades i juli 2002.

### Regeringens övervägande

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

Regeringen anser att det är särskilt viktigt att trafikverken aktivt deltar i sökandet av bidrag från TEN-budgeten och även slutredovisar bidragsprojekt så att beslutade bidrag betalas ut. Trafikverkens aktivitet för att erhålla bidrag från TEN-budgeten skall koncentreras till projekt som underlättar ett uppfyllande av de transportpolitiska målen.

### 5.8.1 36:5 Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk

**Tabell 5.21 Anslagsutveckling**

Tusental kronor

2002	Utfall	91 082	Anslags-sparande	300 938
2003	Anslag	200 000	Utgifts-prognos	139 000
<b>2004</b>	<b>Förslag</b>	<b>200 000</b>		
2005	Beräknat	200 000		
2006	Beräknat	200 000		

Anslaget finansierar bidrag som Europeiska kommissionen beviljat projekt som ingår i det transeuropeiska nätverket för transporter. Av anslagssparandet för 2002 på 300 938 000 kronor har regeringen beslutat om en indragning på 100 938 000 kronor.

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

Vägverket, Banverket, Luftfartsverket och Sjöfartsverket disponerar anslagsposter under anslaget. I denna proposition redovisas dessa under verksamhetsområdena Väg, Järnväg, Luftfart och Sjöfart.

### Regeringens övervägande

Målsättningen har under flera år varit att söka och erhålla TEN-bidrag om sammanlagt 200 miljoner kronor årligen. Under 2002 beviljades inga TEN-bidrag för nationella projekt utanför MIP. Samtidigt har de fem svenska MIP-projekten en viss tyngdpunkt på bidragsutbetalning under perioden 2004–2006. Det förklarar det låga utfallet under 2002 och också prognosen för 2003. Inför 2004 bedöms betydligt större bidrag kunna betalas ut från EU:s TEN-budget varför det är angeläget att behålla anslagsnivån 200 miljoner kronor. Det ankommer på regeringen att slutligen besluta om fördelning på anslagsposter.

**Tabell 5.22 Balans mellan beviljade, ianspråktagna och återstående bidrag, 2003**

	Belopp i miljoner euro
Beviljade men inte utbetalade 1 januari 2003	23,6
Till 1 augusti beviljade medel för 2003	3,9
Till 1 augusti utbetalade bidrag	7,1
Återstår att utbetala från EU	20,4



## 6 Sjöfart

### 6.1 Omfattning

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

*Sjöfartsverket* har till uppgift att utöva tillsyn över sjösäkerheten och ha samordningsansvaret för sjösäkerhetsarbetet. Vidare skall Sjöfartsverket på ett företagsekonomiskt sätt och inom ramen för en samhällsekonomiskt 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. Verksamheten skall huvudsakligen bedrivas med inriktning på handelssjöfarten. Fritidsbåttrafikens, fiskets och marinens intressen skall beaktas. Sjöfartsverket är även ansvarig myndighet för sjöräddningen i Sverige.

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

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

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

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

### 6.2 Utgiftsutvecklingen

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

**Tabell 6.1 Utgiftsutveckling inom verksamhetsområdet**

Miljoner kronor

	Utfall 2002	Anslag 2003 <sup>1</sup>	Prognos 2003	Förslag anslag 2004	Beräknat anslag 2005	Beräknat anslag 2006
36:5 Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk <sup>2</sup>	4,3	5,0	0,9	5,0	5,0	5,0
36:6 Ersättning för fritidsbåtsändamål	71,0	71,0	69,2	71,0	71,0	71,0
36:7 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.	70,9	62,7	61,1	62,7	62,7	62,7
36:8 Sjöfartsregistret	-	4,4	4,3	4,5	4,6	4,7
36:9 Rederinämnden: Administration	1,5	3,0	2,4	2,6	2,7	2,7
Bidrag till sjöfarten <sup>3</sup>	177,1	-	-	-	-	-
<b>Totalt för verksamhetsområde Sjöfart<sup>4</sup></b>	<b>324,8</b>	<b>146,1</b>	<b>137,9</b>	<b>145,8</b>	<b>146,0</b>	<b>146,1</b>

<sup>1</sup> Inklusive av riksdagen redan beslutade anslag på tilläggsbudget och förslag på tilläggsbudget i samband med BP för 2004.<sup>2</sup> Avser endast den del av TEN-anslaget som kan disponeras av Sjöfartsverket.<sup>3</sup> Anslaget har upphört 2003.<sup>4</sup> Kustbevakningens beräknade utgifter redovisas under utgiftsområde 6, Försvar samt beredskap mot sårbarhet, *anslag 7:1 KBV*.

Det sker i princip ingen förändring av utgiftsnivån inom verksamhetsområdet för 2004 jämfört med 2003. Vad avser utfallet för 2002 överensstämmer förbrukningen i stort med de anslagsmedel som tilldelats verksamhetsområdet under 2002. Anslaget 2002 36:8 *Bidrag till sjöfarten* har upphört fr.o.m. 2003.

### 6.3 Politikens inriktning

Sjöfartsmarknaden består av ett antal delmarknader globalt och regionalt med varierande konkurrensvillkor och strategiska förutsättningar. 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 transportskedjan. Efter nedgången under 2001 har en svag ökning kunnat noteras för sjöfarten räknat i total godsvolym på framför allt Sydkusten och Bottenviken. Västkusten, som står för den största delen av sjötransporterna mätt i ton, visar också en positiv utveckling men på grund av minskade volymer av oljeprodukter blir totalresultatet en nedgång för 2002. EU-utvidgningen, en fortsatt positiv utveckling i Östersjöområdet samt en fortsatt liberalisering av handeln är faktorer som

talkar för ökade sjöfartsvolymer i ett längre perspektiv. För vissa svenska hamnar kan den ökade utrikeshandeln vara av stor regional betydelse. Snabbast växer färje- och ro-ro-trafik i regionala system och containertrafiken i ett integrerat globalt system och denna utveckling förväntas fortsätta. Vidare fortsätter utvecklingen med en ökad koncentration av intermodala godsflöden till ett begränsat antal hamnar. Både farleds- och hamnsystemen har god kapacitet och generellt goda förutsättningar att klara betydande volymökningar utan större nyinvesteringar. Ökad närsjöfart medverkar till att lätta på kapacitetrycket för landtransporterna i Europa, vilket ger säkerhets- och miljövinster för samhället. Sjöfartens infrastruktur i direkt mening består av farledssystemet och hamnarna, men lika viktigt är behovet av goda anslutningar till hamnarna i form av vägar och järnvägar för att effektiva transportkedjor skall kunna uppnås. Det är av stor vikt att dessa anslutningar beaktas i infrastrukturplaneringen.

Den effektivitetsutveckling som pågår ställer allt högre krav på att omlastningen sker snabbt och detta gäller inte bara mellan fartygen utan även till järnväg och lastbil. Regeringen har under 2002 tillkallat en kommitté kallad Godstransportdelegationen 2002 med uppdraget att lämna förslag till åtgärder från statens sida för att främja samverkan mellan trafikslagen. Ett första delbetänkande har lämnats under våren



2003 och slutbetänkandet lämnas under sommaren 2004. Arbetet med att utveckla de intermodala transporterna drivs även från EU och visas bl.a. i det förslag till direktiv som EU-kommissionen lämnat om en ny standard för containers. Syftet med direktivet är att finna en enhetlig standard för lastenheter som kan användas av alla transportslagen.

Den svenska handelsflottan kan, genom det sjöfartsstöd som infördes den 1 oktober 2001, konkurrera på likvärdiga villkor gentemot sina konkurrenter. Det är viktigt att både bibehålla och utveckla en livskraftig svensk sjöfartsnäring, inte minst ur ett säkerhets- och miljöperspektiv.

Händelserna den 11 september 2001 i USA har lett till att ett omfattande arbete med skyddet mot brottsliga handlingar (security) inletts inom sjöfartsnäringen. Den Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) har utvecklat ett regelverk som i ett förslag till EG-förordning föreslås bli gällande rätt i EU.

## 6.4 Insatser

### Vänersjöfarten

Under 2002 tillsatte regeringen en särskild förhandlingsman för Vänersjöfarten vars uppgift var att överväga åtgärder och lägga förslag i syfte att nedbringa kostnaderna för Vänersjöfarten. Arbetet resulterade i en överenskommelse om Vänersjöfarten som presenterades den 30 september 2002. Bakom överenskommelsen står de flesta kommunerna runt Vänern, Västra Götalandsregionen, Region Värmland, Göteborgs Hamn AB, Vänerhamn AB, Vänerns Seglationsstyrelse, Sjöfartsverket, olika näringslivsintressenter samt statens förhandlingsman.

I överenskommelsen föreslås en rad åtgärder som sammantaget skall sänka Vänersjöfartens kostnader och öka dess effektivitet. Huvuddragen i överenskommelsen är att Vänerhamn AB skall sänka verksamhetens kostnader med 20 procent fram till juli 2005, att Göteborgs Hamn verkar för att passageavgifterna avskaffas för in- och utgående sjöfart till Vänern, och att Vänerns Seglationsstyrelsens verksamhet överförs till Sjöfartsverket. Den senare åtgärden beräknas kunna sänka kostnaderna för verksamheten inom sjötrafikområdet med 2–3 miljoner kronor. Vidare skall en treårig provverksamhet prövas

med vidgat lotsdispensförfarande för sjötrafiken på Göta älv. Enligt överenskommelsen skall det nuvarande Vänerrådet ombildas till ett Näringslivsråd för Vänerregionen och för att främja sjöfartens utveckling inom regionen skall Västra Götalandsregionen tillsammans med Region Värmland tillskjuta ett engångsbelopp om 9 miljoner kronor. Sjöfartsverket har fått i uppdrag att följa genomförandet av överenskommelsen och skall senast den 1 september 2003 lämna en rapport till regeringen och parterna om resultatet.

### Fritidsbåtsregistret

Frågorna om registrering av fritidsbåtar och om obligatorisk ansvarsförsäkring för ägare av fritidsbåtar behandlades senast i budgetpropositionen för 2003. Där uttalades bl.a. att regeringen avsåg att utreda de närmare förutsättningarna för en obligatorisk ansvarsförsäkring och hur ett allmänt fritidsbåtsregister bör vara utformat.

Regeringen gav därför i januari 2003 Sjöfartsverket i uppdrag att bl.a. närmare utreda de tekniska, juridiska, administrativa och ekonomiska förutsättningarna för ett fritidsbåtsregister. Sjöfartsverket skall vidare undersöka i vilken omfattning fritidsbåtar omfattas av ansvarsförsäkring, hur olika försäkringsformer fördelar sig på olika båttyper och förekomsten av olyckor där person- eller sakskada drabbar annan än båtens ägare eller förare. I uppdraget ingår också att belysa nyttan med ett fritidsbåtsregister ur ett sjösäkerhets- och ordningsperspektiv. Uppdraget skall redovisas senast den 15 oktober 2003.

### Översyn av avgifter

I juli redovisade Regeringskansliet sjöfartsavgiftsutredningen "Nya farledsavgifter" (Ds 2003:41). Utredningens analys av sjöfartens avgiftsrelevanta marginalkostnader visar att färjornas avgifter endast täcker en mindre del av de miljökostnader de orsakar. Kryssningsfartyg, som i dag är undantagna farledsavgift, täcker inte heller sina kostnader. Annan, särskilt lågfrekvent trafik, tycks däremot betala mer än vad som är motiverat ur ett marginalkostnadsperspektiv. Förslaget innebär därför en omfördelning av

avgifter så att färjor och kryssningsfartyg betalar mer, medan andra fartygstyper i motsvarande grad betalar mindre. Främst i syfte att åstadkomma ett mer flexibelt och dynamiskt avgiftssystem föreslås vidare att den fartygsrelaterade farledsavgiften sänks. Utredningen föreslår att denna del av avgiften dock skall belasta fler anlöp samt att anlöpstaken skall räknas per kalendermånad i stället för det nuvarande systemet där det räknas per kalenderår. Det föreslås en begränsning av rabattmöjligheterna och att de rabatter som ändå kommer att finnas tydligt måste redovisas. Utredningen har remitterats och svaren från remissomgången kommer att behandlas under hösten. Därefter avser regeringen att fatta beslut i frågan.

## 6.5 Mål och resultat

Med utgångspunkt i de transportpolitiska delmålen har regeringen i regleringsbrev fastställt verksamhetsmålen för Sjöfartsverket, Kustbevakningen, Rederinämden respektive HKF. För Sjöfartsverket har det även fastställts ekonomiska mål. Resultatet för 2002 i förhållande till dessa mål framgår av den följande redovisningen. Analys och slutsatser följer efter resultatredovisningen av myndigheternas verksamhet.

### Resultat Sjöfartsverket

#### Tillgänglighet

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

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

*Resultat:* Isvintern 2001/02 var ganska lindrig och ett förhållandevis begränsat antal assistanser och bogseringar av isbrytare behövde genomföras. Målet att sjöfart skall kunna bedrivas året runt på samtliga svenska hamnar av betydelse har uppfyllts. Detta mål har uppnåtts varje år sedan början av 1970-talet.

Arbetet med att uppnå målet att svenska farvatten skall vara sjömätta i enlighet med

internationellt antagen standard (IHO S-44) fortskrider. Cirka 8 procent av svenska farvatten är i dag sjömätta enligt denna standard.

Sjöfartsverket deltar i ett utvecklingsprojekt tillsammans med Rikstrafiken som syftar till att förbättra tillgängligheten i transportsystemet för funktionshindrade och andra med särskilda behov.

### Transportkvalitet

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

*Resultat:* Under året har Sjöfartsverket tillhandahållit sina tjänster inom de tidsgränser som verket har satt upp som mål. Vidare har verket under 2002 arbetat med att ISO-certifiera sin produktionsverksamhet, något som resulterat i att man fått den godkänd under 2003. Verket arbetar även med att ta fram mått på transportkvalitet. Enligt studier av kundnöjdheten har verket uppnått betyget 3,8 på en femgradig skala avseende förmågan att leverera mot kundbehov. Vid frågan om förmågan att leverera inom överenskommen tid fick verket betyget 4,4. Lägst betyg fick verket avseende kundens upplevda värde för pengarna där betyget blev 2,8.

Digitaliseringen av sjökorten fortgår. Med dessa sjökort skapas nya möjligheter att utveckla sjöfarten i riktning mot ett långsiktigt hållbart transportsystem. Genom att kombinera och bearbeta denna information med annan information, som t.ex. väder, strömmar och erosionsobservationer kan viktig information erhållas för trafikplanerings- och miljövårdsarbetet. Kombinerat med det digitaliserade sjökortet med det automatiska identifieringssystemet (AIS) erhålls även en förhöjd säkerhetsnivå för sjöfarten.

### Regional utveckling

*Verksamhetsmål:* En positiv regional utveckling, där sjötransportsystemet bidrar till att utjämna skillnader i möjligheterna för olika delar av landet att utvecklas och motverka nackdelar av stora transportavstånd.

*Resultat:* Sjöfartsverket har delat in den svenska kusten i sju sjötrafikområden och har

anställd personal i dessa områden. De och andra delar av Sjöfartsverket arbetar för att sjöfart skall kunna bedrivas året runt på samtliga hamnar av betydelse. Under 2002 har en svag ökning kunnat noteras för sjöfarten på framför allt Sydkusten och Bottenviken. Västkusten, som står för den största delen av sjötransporterna mätt i ton, visar dock en fortsatt vikande tendens.

## Miljö

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

*Resultat:* Utöver ovanstående verksamhetsmål omfattas även Sjöfartsverkets verksamhet av de nationella miljö kvalitetsmål som riksdagen antagit och då särskilt målen om en giftfri miljö, frisk luft, levande sjöar och vattendrag och hav i balans samt levande kust och skärgård. Målsättningen är att till nästa generation överlämna ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta. I syfte att uppnå dessa mål och verksamhetsmålet har Sjöfartsverket inom internationella fora bedrivit ett aktivt arbete för att tillvarata svenska intressen om att minska sjöfartens miljöpåverkan.

Efter de senaste årens allvarliga olyckor med oljetankfartyg har det internationella engagemanget med att minska miljöriskerna med denna fartygstyp ökat markant. Detta har också återspeglats i Sjöfartsverkets internationella miljöengagemang. Inom ramen för det regionala samarbetet i Helsingforskommissionen, HELCOM, har verket bl.a. deltagit i arbetet med att följa upp handlingsprogrammet i 2001 års ministerdeklaration om ökad sjösäkerhet. En fråga i detta program som haft särskilt stor aktualitet under det senaste året är om hela eller delar av Östersjön bör klassas som ett särskilt känsligt havsområde (PSSA) inom ramen för IMO:s riktlinjer. Vid HELCOM:s ministermöte i Bremen i juni var dock Ryssland inte berett att sluta upp bakom en ansökan om en sådan klassning. Sverige har därför, tillsammans med Finland, inbjudit samtliga intresserade parter till fortsatt samverkan i syfte att inkomma med en PSSA-ansökan till IMO inför dess miljökommittémöte i mars 2004. Sjöfartsverket har fått i uppdrag att leda det fortsatta arbetet

och samordna en gemensam ansökan till IMO från intresserade östersjöstater. Ett första arbetsmöte skall hållas i Stockholm i september 2003. Om Östersjöländerna under hösten inte lyckas enas kring en gemensam ansökan har regeringen för avsikt att gå vidare med en nationell ansökan. Regeringen anser att det är angeläget att åtgärder för att skydda Östersjön kommer till stånd inom en snar framtid

Inom Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) deltar verket bl.a. i havsmiljöskyddskommitténs arbete med att tidigarelägga utfasningen av enkelskrovs tankfartyg och förbereda internationella konventioner om att göra barlastvattenhanteringen mer miljövänlig och minska luftföroreningar från sjöfarten.

Sjöfartsverket har vidare deltagit i arbetet inom ramen för det regionala forumet Nordsjökonferensen, som verkar för att minska negativ miljöpåverkan i Nordsjön. Sjöfartsverket har där representerat Sverige i en arbetsgrupp för sjöfartsfrågor.

Sjöfartsverket har i samarbete med Kustbevakningen under 2002 genomfört ett utbildningsprojekt i Ryssland i syfte att öka kompetensen hos rysk personal samt utbyta erfarenheter för att stärka den ryska oljebekämpningskapaciteten i S:t Petersburg och Kaliningradregionen.

Sedan den 1 januari 1998 har Sverige miljödifferentierade farledsavgifter. Det finns även hamnar som valt att miljödifferentiera sina avgifter. Sjöfartsverket differentierar farledsavgifterna med avseende på svavelhalten i fartygsbränsle och på minskningen av kväveoxidutsläpp. Åtgärderna har hittills uppskattningsvis resulterat i en reduktion med omkring 50 000 ton svaveldioxid (12 procent) och 27 000 ton kväveoxider (30 procent) per år inom Östersjö- och Nordsjöområdet. För att erhålla lägre avgifter måste fartygsägaren anmäla att fartyget uppfyller kraven för att få svavel- och kväveoxidrabatt.

## Sjösäkerhet

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

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

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

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

En redovisning av antalet omkomna de två åren 1998 och 2002 ger resultatet i nedanstående tabell. En studie över tiden visar dock att antalet olyckor varierar starkt mellan åren vilket gör det problematiskt att redovisa enskilda år. Det är dock positivt att det finns en tendens att antalet allvarliga olyckor för svenska fartyg minskar i alla sjötrafik-kategorier sedan 1998. Något bekymrande är att olyckorna med fritidsbåtar inte visar samma tendens utan ligger kvar på ungefär samma nivå som tidigare.

**Tabell 6.2** Antal allvarliga olyckor samt omkomna och skadade i svenska farvatten med svenska och utländska fartyg

Trafik-kategori	1998			2002		
	Allvar-liga olyckor	Döda	Skadade	Allvar-liga olyckor	Döda	Skadade
Handels-sjöfarten	5	0	0	4	3	0
Fiskefartyg	2	4	4	4	0	0
Fritids-båtar	36	42	42	43	46	-
Färje- och passagerar sjöfart	2	0	0	0	0	0

**Tabell 6.3** Antal allvarliga olyckor samt omkomna och skadade med svenska fartyg i samtliga farvatten

Trafik-kategori	1998			2002		
	Allvar-liga olyckor	Döda	Skadade	Allvar-liga olyckor	Döda	Skadade
Handels-sjöfarten	5	0	2	1	0	0
Fiskefartyg	3	0	4	1	0	1
Färje- och passagerar sjöfart	1	0	1	0	0	0

Enligt det samförståndsavtal (Paris-MOU) om hamnkontroll som undertecknades i Paris 1982 och som undertecknats av 20 flaggstater, har Sverige åtagit sig att utföra kontroller på 25 procent av de utländska fartyg som kommer till Sverige. Under 2002 har 769 (658) kontroller genomförts, vilket motsvarar 27 (23,1) procent. Motsvarande siffror för hela Paris-MOU området var totalt 19 766 (18 681) kontroller vilket gav ett snitt på 28,9 (27,3) procent. Den statistik som förs för uppföljning av samförståndsavtalet omfattar hamnstatskontroller av fartyg från 106 flaggstater.

De ca 400 svenska fartygen med en bruttodräktighet om minst 100 bruttoregisterton har i en internationell jämförelse klarat sig relativt väl vid dessa kontroller. Under 2002 (2001) genomfördes 306 (258) hamnstatskontroller av fartygen och av dem belades 6 (5) med nyttjandeförbud medan 127 (101) hade en eller flera anmärkningar. En sammanvägning av resultatet från nyttjandeförbudsstatistiken från de tre senaste åren av sekretariatet för Paris-MOU ger att endast Storbritannien har ett bättre resultat än Sverige. Detta bör ses som ett tecken på att Sverige ligger långt framme sett i ett internationellt perspektiv vad gäller sjösäkerhet.

Sjöfartsverket har uppfyllt det uppställda sjöräddningsmålet. Enligt det skall ett fartyg ha anlänt till olyckplatsen inom tre timmar efter larm om olyckan inträffat på svenskt territorialhav och inom sex timmar om olyckan inträffat på internationellt vatten som ingår i överenskommen svensk sjöräddningsregion. Detta mål gäller dygnet runt.

## Jämställdhet

*Verksamhetsmål:* Ett jämställt sjötransport-system, där sjötransportssystemet är utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov. Kvinnor och män skall ges samma möjligheter att påverka sjötransport-systemets tillkomst, utformning och förvaltning och deras värdering skall tillmätas samma vikt.

*Resultat:* Målet är nytt och under året bedrev Sjöfartsverket tillsammans med SIKÅ ett arbete för att finna ett lämpligt etappmål. I en kartläggning som Sjöfartsverket gjort av könsfördelningen inom sjöfolket framgår att kvinnorna är kraftigt underrepresenterade. Bland befattningsgrupperna var det endast inom gruppen ekonomipersonal som en jämn könsfördelning uppnåddes. I de övriga grupperna varierade kvinnornas andel mellan 0,6 procent och 9,5 procent. Om tendensen från utbildningen av sjöbefäl håller i sig lär könsfördelningen bli något jämnare med tiden. Utvecklingen går dock långsamt vilket visas av att kvinnorna endast utgjorde 10 procent av eleverna i utbildningen.

## Sjöfartsverkets ekonomiska resultat

*Verksamhetsmål:* Målet för räntabiliteten under perioden 2000–2002 är 7 procent på eget kapital (resultat efter skattemotsvarighet). Det långsiktiga målet för soliditeten är att den skall uppgå till lägst 30 procent. Som restriktion för prishöjningar av farledsavgifterna gäller att avgifterna får öka med högst nettoprisindex räknat fr.o.m. 1995.

*Resultat:* De ekonomiska målen har delvis uppnåtts under 2002. Verksamheten har visat en vinst på ca 25,4 miljoner kronor, vilket är en resultatförbättring med 70,3 miljoner kronor. Räntabiliteten på justerat eget kapital för året ligger på 2,3 procent och med resultaten för de två föregående åren klarar inte Sjöfartsverket målet om 7 procent under en rullande treårsperiod. För den kommande treårsperioden har kravet sänkts till 3,5 procent då detta mål bättre överensstämmer med vad som kan uppnås med de investeringar som pågår i dag. Soliditetsmålet om lägst 30 procent har uppnåtts.

Kostnaderna fördelade sig på verksamhetsgrenarna sektor- och myndighetsverksamheten med 155,3 (147,8) miljoner kronor och för

produktionsverksamheten med 1 243,7 (1 213,8) miljoner kronor. Kassaflödet före investeringar var positivt 40,6 miljoner kronor (33,2 miljoner kronor) för att därefter bli negativt efter investeringarna –68,5 miljoner kronor (–87 miljoner kronor). De risker som finns avseende det redovisade resultatet är hur utfallet blir i de tvister som Sjöfartsverket är involverade i. De tvister som är aktuella är tvisten med Skattemyndigheten i Linköping om avdrag för mervärdesskatt. Ärendet befinner sig hos kammarrätten och går det Sjöfartsverket emot uppstår en skatteskuld om 477 miljoner kronor och en årlig kostnadsökning om ca 70 miljoner kronor. Vidare har problemet med det mögelskadade huvudkontoret bl.a. inneburit att förhandlingar inletts om den slutliga hyresnivån mellan Sjöfartsverket och fastighetsägaren Stenvalvets fastighets AB.

## Resultat Kustbevakningen

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

*Resultat:* Kustbevakningens medverkan vid tillsyn av fartyg är reglerad i en särskild överenskommelse mellan Sjöfartsverket och Kustbevakningen. Verksamheten omfattar bl.a. tillsyn av fartyg i form av inspektion avseende bemanning på svenska fartyg, säkring av last i lastbärare samt kontroll av transporter med farligt gods. Vad gäller sjötrafikövervakningen är Kustbevakningens roll att övervaka att såväl fritidsbåstrafiken som yrkessjöfarten följer gällande regler.

Under 2002 har tillsynen av säkerheten på mindre svenska fartyg, samt lastsäkring och farligt gods på lastbärare i ro-ro trafik prioriterats inom sjösäkerhetsområdet, i enlighet med överenskommelsen mellan Kustbevakningen och Sjöfartsverket. Kontrollen av farligt gods och lastsäkring har utförts av särskilt utbildade inspektörer i hamnar och i internationell trafik. Totalt har ca 6 000 lastbärare kontrollerats.

Inom ramen för regeringens uppdrag till Kustbevakningen att i samråd med Sjöfartsverket utveckla ett system för riskanalys-baserad tillsyn har en förstudie genomförts. Arbetet med detta beräknas fortgå under 2003 och enligt regeringens bedömning bör det på sikt kunna bidra till en effektivare inspektionsverksamhet. Inom ramen för sjötrafikövervakningen har 13 200 kontroller genomförts vilket är en ökning jämfört med 2001, då 11 400 kontroller genomfördes.

Myndigheterna har vidare under året gemensamt genomfört ett utbildningsprogram avseende tillsyn av bemanningskontroll.

Beträffande sjötrafikövervakningen har övervakning och kontroll av fart- och nykterhetskontroller för fritidsbåttrafiken i skärgårdsområdena nära storstadsområdena haft hög prioritet. Fortsatt anskaffning av laserhastighetsmätare har bidragit till en effektivisering av fart- och nykterhetskontrollerna till sjöss. Tillsynen enligt sjöfyllerilagstiftningen har också förbättrats, som en följd av den effektiviserade sjötrafikövervakningen. När det gäller yrkessjöfarten har sjötrafikövervakningen inriktats mot det mindre tonnage i närtrafik.

Vidare har Kustbevakningen genomfört ca 285 sjöräddningsoperationer, vilket motsvarar ca en fjärdedel av det totala antal sjöräddningsinsatser som genomfördes i svenska vatten under 2002. Målet för verksamheten har enligt regeringen uppnåtts. Arbetet med att ta fram en gemensam målformulering för sjösäkerhetsarbetet bör fortsätta.

### **Resultat Handelsflottans kultur- och fritidsråd**

*Verksamhetsmål:* Handelsflottans kultur- och fritidsråd (HKF) skall så effektivt som möjligt erbjuda sjömän ett meningsfullt och attraktivt fritids- och kulturliv. HKF skall medverka till att såväl svenskt som utländskt sjöfolk får tillgång till kultur- och fritidsaktiviteter, som med avseende på variation och kvalitet, rimligt överensstämmer med samhällets ordinarie utbud. Verksamhetsutbudet skall så långt möjligt kompensera för den service som sjöfolket går miste om på grund av tjänstgöring till sjöss. Målet är att en större del av målgruppen än föregående år tar del av i HKF:s aktiviteter.

*Resultat:* Ett stort antal sjömän har tagit del av HKF:s utbud som till största delen tillhandahålls kostnadsfritt. I de fall HKF inhämtat synpunkter på tjänsterna har mottagarna ansett sig ha behov av dessa tjänster. Sjömännen får tillgång till nyheter och samhällsinformation genom inspelade TV-program med samhällsinformation och tidningar som överlämnas till fartygen när de angör en hamn där HKF är etablerat. TV-programmen skall i stort spegla TV-utbudet i Sveriges Television (SVT). De inspelade TV-programmen innehåller inte nyhetsprogram eller idrottsreferat, då dessa skulle vara inaktuella när kassetterna kommer ombord. Den nyhetsrapporteringen sker främst genom nyhetsbulletinen SAX-preset som distribueras dagligen till fartygen. Utveckling pågår för att använda modern satellitbaserad teknologi för att överföra denna information. Vidare erbjuds sjöfolket ett kulturutbud som motsvarar det som finns i kommunala bibliotek och välsorterade videobutiker. Avseende fritidsaktiviteter har verksamheten främst erbjudit klubbverksamhet, utflykter och diverse motionsaktiviteter exempelvis i form av de traditionella idrotterna fotboll, friidrott, löpning och simning. Fler har utnyttjat tjänsterna än föregående år. Sammantaget bedömer regeringen att verksamhetsmålen för HKF:s verksamhet i huvudsak har uppnåtts.

### **Resultat Rederinämnden**

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

*Resultat:* Det nya sjöfartsstödet som började tillämpas den 1 oktober 2001 innebär att antalet stödberättigade fartyg kommer att öka. Enligt nämndens redovisning och utvärdering av effekterna av bidraget för 2001 har de svenska rederiernas ekonomiska situation förbättrats och konkurrensförmågan stärkts genom det statliga bidraget. Rederinämnden får därmed anses ha uppnått målet för sin verksamhet.

## Analys och slutsatser

De verksamhetsmål som formulerats inom verksamhetsområdet Sjöfart har uppfyllts.

### Tillgänglighet

Tillgängligheten är god året runt till samtliga svenska hamnar av betydelse. Omvärldsfaktorer som t.ex. teknik- och marknadsutveckling ställer dock krav på förmåga att anpassa infrastrukturen till det behov som finns. Investeringarna i ny teknik som det automatiska identifieringssystemet (AIS) och i farlederna in till Göteborgs hamn visar att det kontinuerligt pågår en utveckling av infrastrukturen inom verksamhetsområdet. Regeringen ser dock att det finns behov av ett uppföljningssystem i form av mått och indikatorer för hur god tillgängligheten är och har i regleringsbrevet för 2003 gett Sjöfartsverket i uppdrag att med bistånd av SIKÄ utveckla detta. Uppdraget omfattar även uppföljningssystem som avser delmålen en hög transportkvalitet och en positiv regional utveckling.

### Transportkvalitet

Kvaliteten avseende framkomlighet utan förseningar orsakad av infrastrukturen är god. Antalet fartyg som har försenats på grund av brister i Sjöfartsverkets resurser eller planering har varit försumbart.

### Regional utveckling

Eftersom ca 90 procent av all export och import räknat i godsvolym utförs av sjöfarten i något led av transportkedjan har transportslaget en central roll i trafiksystemet och för tillväxten i landet. Det avgiftssystem för farledsavgifterna som Sjöfartsverket tillämpar i dag beaktar regionala effekter och motverkar därför nackdelarna av långa transportavstånd. För lotsavgifterna har en utveckling skett mot en mer kostnadsbaserad prissättning, men även här har regionalpolitiska hänsyn tagits när det gäller Väner- och Mälarsjöfarten. I övrigt kan sägas att transportkostnaderna för sjötransporterna fallit

under en lång tid vilket minskar nackdelen med långa transportavstånd.

### Miljö

Sedan införandet av miljödifferenterade farleds- och hamnavgifter har luftföroreningar från sjöfarten minskat. Åtgärderna har hittills uppskattningsvis resulterat i en reduktion med omkring 50 000 ton svaveldioxid och 27 000 ton kväveoxider per år inom Östersjö- och Nordsjöområdet.

Sjöfartsverkets aktiva deltagande i den Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) arbete för att främja utvecklingen av en säker och miljöanpassad sjöfart är betydelsefullt. Arbetet har givit positiva resultat under åren. Ett exempel är de nya gemenskapsregler som införts om att oljetankfartyg senast den 1 januari 2010 skall uppfylla kraven om dubbelskrov, vilket innebär en minskad risk för oljeutsläpp. Regeringen fäster stor vikt vid det pågående arbetet med att även påskynda utfasningen på ett internationellt plan inom IMO. Ett annat exempel på positiva resultat är den konvention som den 5 oktober 2001 antogs om kontroll av skadliga båtbottnfärger. För närvarande pågår arbete med att bl.a. ta fram krav för hantering av barlastvatten och minska utsläppen av luftföroreningar från fartyg.

Regeringens bedömning är att Sjöfartsverket utför ett förtjänstfullt arbete med att driva sjöfartens miljöfrågor såväl nationellt som internationellt och att detta arbete bidrar till att de nationella miljökvalitetsmålen uppnås särskilt inom områdena hav i balans och levande kust och skärgård, vatten, luft och kemikalier.

### Sjösäkerhet

Tendensen är att antalet allvarliga olyckor avtar. Dock utgör den ökande trafiken av oljetransporter en växande risk för Östersjöns känsliga miljö, vilket innebär att arbetet med att PSSA-klassa Östersjön och påskynda utfasningen av enkelskrovsfartyg på ett internationellt plan är högt prioriterat för regeringen.

De svenska fartygen har i en internationell jämförelse klarat sig väl enligt den tillsyn som utförs enligt Paris-MoU. I jämförelse mellan

svenska fartyg och fartyg från andra flaggstater som är anslutna till Paris–MoU är det endast fartyg från Storbritannien som kommer före Sverige på den s.k. vita listan. Vidare har sjöräddningsarbetet fungerat väl och sjöräddningsmålet har uppnåtts.

### Jämställdhet

Sjöfartsverket arbetar tillsammans med SIKA för att finna ett lämpligt etappmål. I en kartläggning som genomförts av könsfördelningen inom sjöfolket framgår att kvinnorna är kraftigt underrepresenterade, men att utvecklingen går i en långsam men positiv riktning.

### Ekonomiska mål

Sjöfartsverkets ekonomiska mål har delvis uppnåtts och åtgärder har vidtagits för att förbättra lönsamheten hos verket.

## 6.6 Budgetförslag

### 6.6.1 Sjöfartsverkets ekonomiska mål

Sjöfartsverket skall verka för att de transportpolitiska målen uppnås. Detta skall ske på ett företagsekonomiskt sätt och inom ramen för en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning. Under perioden kommer verket att fortsätta med investeringar i tillgänglighets- och säkerhetshöjande åtgärder i farleder. Sjöfartsverket har ett räntabilitetskrav (som räknas på resultatet efter skattemotsvarighet) för perioden 2003–2005 om 3,5 procent. Vidare skall verket ha en soliditet om minst 30 procent. Som restriktion för prisökningar gäller att verkets farledsavgifter får öka med högst nettoprisindex räknat fr.o.m. 1995. Sjöfartsverket har i sin treårsplan hemställt om nivåer på anslagsmedel, vilka 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.

I Sjöfartsverkets treårsplan presenterades följande prognos för den kommande treårsperioden.

**Tabell 6.4 Ekonomisk utveckling**

*Miljoner kronor där ej annat anges*

	Prognos 2003	Prognos 2004	Prognos 2005	Prognos 2006
Resultat efter skattemotsvarighet	27,9	29,0	29,4	29,7
Räntabilitet på eget kapital efter skattemotsvarighet (%)	3,5	3,5	3,5	3,5
Soliditet (%)	31,6	35,2	34,7	34,2
Beräknad skattemotsvarighet	10,8	11,3	11,4	11,6
<b>Beräknad utdelning</b>	9,3	10	10	10

### Mervärdesskattetvist

Regeringen har i de tre senaste årens budgetpropositioner informerat om att Sjöfartsverket har en tvist med skattemyndigheten. Anledningen är att skattemyndigheten efter en skatterevision beslutat att sätta ned avdraget för ingående mervärdesskatt med 61,8 miljoner kronor för beskattningsåret 1997 och med 75,8 miljoner kronor för beskattningsåret 1998. Skattemyndigheten anser att uttag av farledsavgifter är en del av verkets myndighetsutövning och att det därför inte kan göras avdrag för ingående mervärdesskatt enligt mervärdesskattelagen. Länsrätten dömde i målet till Sjöfartsverkets fördel, men domen har överklagats till kammarrätten. Förlorar Sjöfartsverket i kammarrätten uppgår den totala skulden till staten till 477 miljoner kronor. I denna summa ingår den ingående mervärdesskatten för åren 1999–2002 som redovisats på samma sätt som den omtvistade redovisningen. Ett för Sjöfartsverket negativt domslut kommer att ge en årlig merkostnad på ca 80 miljoner kronor. För att finansiera denna extra kostnad skulle Sjöfartsverket behöva höja farledsavgifterna med ca 15 procent. Sjöfartsverket har inte reserverat några medel för en eventuell förlust. Vidare kan en förlust innebära att andra investeringar, såsom farlederna i Göteborg, fördyras med ett belopp motsvarande den ingående mervärdesskatten, dvs. med 125 miljoner kronor.



## Regeringens överväganden

Med tanke på att verket genomför en samhällsekonomisk viktig investering i farlederna in till Göteborgs hamn, vilket under en period kommer att ge högre kostnader och en sämre resultatutveckling för verket, är räntabilitetskravet om 3,5 procent rimligt. Regeringen anser därför att räntabilitetskravet om 3,5 procent (som räknas på resultatet efter skattemotsvarighet) även fortsättningsvis skall gälla, men med skillnaden att det bör gälla över en konjunkturcykel i stället för en treårsperiod. Skälet till denna förändring är att en konjunkturcykel är mer ändamålsenligt då verkets huvudintäkter är helt beroende av konjunkturutvecklingen. Det långsiktiga målet för nivån på räntabiliteten är att den skall vara företagsekonomiskt motiverad och därför avser regeringen att noggrant följa lönsamhetsutvecklingen hos Sjöfartsverket.

Regeringen föreslår vidare att det långsiktiga målet för soliditeten på lägst 30 procent skall kvarstå och att farledsavgifterna får öka med högst nettoprisindex räknat fr.o.m. 1995. Beträffande utdelningskravet anser regeringen att detta bör vara en tredjedel av vinsten, räknat som resultatet efter skattemotsvarighet.

Utdelning och skattemotsvarighet bör även fortsättningsvis fastställas slutligt av regeringen årligen i samband med bokslutet. Beträffande Sjöfartsverkets avdrag för den ingående moms anser regeringen, innan något ställningstagande görs, att avvakta utfallet av rättsprocessen.

### 6.6.2 Finansiella befogenheter

#### Sjöfartsverkets kapitalförsörjning

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

## Regeringens överväganden

Regeringen föreslår att Sjöfartsverket bemyndigas att uppta lång- och kortfristiga lån inom en total ram av 350 miljoner kronor inom eller utanför Riksgäldskontoret under 2004. Vidare föreslår regeringen att Sjöfartsverket får sätta in kassamässigt överskott på räntebärande konto i Riksgäldskontoret eller affärsbank.

### 6.6.3 Investeringsplan för Sjöfartsverket

Sjöfartsverkets bedömning av investeringsbehoven fördelade på olika verksamhetsgrenar under perioden 2004–2006 räknade i prisläge per den 1 juni 2003 framgår av nedanstående tabell. Som information redovisas också beslutad investeringsbudget för 2002. Investeringarna uppgår totalt för perioden till 526,3 miljoner kronor. Detta är en ökning jämfört med förra årets investeringsplan med 57,5 miljoner kronor för perioden 2003–2005.

Under rubriken Farleder/utmärkning redovisas investeringar i nya och förbättrade farleder, nybyggnad, ombyggnad och återanskaffning av fyror, annan fast utmärkning, radionavigeringssystem samt el- och teleteknisk materiel och utrustning. Vidare ingår flytande utmärkning i form av bojar och större prickar samt investeringar i kanaler. För byggnadsteknisk återanskaffning av fyror beräknas 2 miljoner kronor per år under perioden för att bl.a. tillgodose behovet av isskydd. Under planperioden slutförs arbetet med ombyggnader av fyror vilket syftar till att tillsyn endast skall behöva utföras en gång per år. För den flytande utmärkningen har beräknats ca 1,5 miljoner kronor per år för återanskaffning av bojar och bottenförankringar och följer inriktningen med investeringar i standardiserade stålbojar samt utveckling av radarbojar och prickar av plast. För sjökartläggning är viss del av investeringsbehoven återanskaffning medan tyngdpunkten ligger på ny teknisk utrustning avseende sjömätning och nya system avseende sjökortsproduktion. På sjömätningssidan kan nämnas ny SideScanSonar-utrustning, ny multibeam till fartyget Jacob Hägg samt utbyte av samtliga GPS-mottagare. De tyngsta posterna avseende sjökortsproduktion är systemen för sjökort och publikationer samt distributionssystem för digitala produkter. Det

totala investeringsbeloppet för sjömätning och sjökortsframställning under perioden uppgår till drygt 22 miljoner kronor.

För investeringar i farleder till Göteborgs hamn tas upp 191 miljoner kronor under åren 2004 och 2005. Detta motsvarar etapp 1 och 2 i projektet Säkra farleder till Göteborg. För att vidmakthålla nuvarande standard i Trollhätte kanal under de närmaste 30 åren anser Sjöfartsverket att investeringar (betongförstärkningar m.m.) på totalt 500 miljoner kronor behöver göras. För åren 2004–2006 har tagits upp 30 miljoner kronor per år. Investeringar i Södertälje kanal beräknas till 28 miljoner kronor och avser dammskydd samt utbyte av ledverk. Några av verkets mindre arbetsfartyg är ålderstigna och har begränsade sjöegenskaper samt erbjuder mindre goda bostads- och arbetsförhållanden. Sjöfartsverket beräknar därför att det behövs nyanskaffningar av tre farledsfartyg under perioden till en utgift om 50 miljoner kronor.

En betydande del av investeringarna i lotsningsverksamheten utgörs av återanskaffning av lotsbåtar. Lotsbåtsflottan förnyas med hänsyn tagen till ålder och gångtid och för perioden planerar Sjöfartsverket att till en utgift om 82,5 miljoner kronor anskaffa åtta båtar. Investeringarna omfattar också förnyelse av lokaler och hamnanläggningar samt utrustning på lotsstationer, bl.a. till följd av anpassning till en rationellare organisation inom sjötrafikområdena. För sjöräddning har tagits upp investeringar om sammanlagt 0,9 miljoner kronor för nyanskaffning av helikopterflottor. Sjöfartsverket har beräknat att under perioden 2004–2006 genomföra investeringar i sin IT-miljö med upp till 15 miljoner kronor och för teknisk service m.m. om 4,5 miljoner kronor.

**Tabell 6.5 Investeringsplan**

*Miljoner kronor*

	Totala utgifter under perioden 2004-2006	Utfall 2002	Prognos 2003	Beräknat 2004	Beräknat 2005	Beräknat 2006
Farleder/utmärkning	401,9	98,6	357,3	<b>259,6</b>	87,8	54,6
Lotsning	103,9	23,3	47,2	<b>36,6</b>	34,3	33,0
Sjöräddning	0,9	-	0,2	<b>0,3</b>	0,3	0,3
Isbrytning	-	-	-	-	-	-
Fartyg	-	2,1	5,6	-	-	-
Utrustning för administration	15,0	1,3	5,2	<b>5,0</b>	5,0	5,0
Utrustning för teknisk service	3,9	-	11,2	<b>1,3</b>	1,3	1,3
Övrigt	0,6	0,9	3,0	<b>0,6</b>	-	-
<b>Summa investeringar</b>	<b>526,2</b>	<b>126,2</b>	<b>429,7</b>	<b>303,4</b>	<b>128,7</b>	<b>94,2</b>
Lån	-	-	-	-	-	-
Egen finansiering	526,2	126,2	429,7	303,4	128,7	94,2
<b>Summa finansiering</b>	<b>526,2</b>	<b>126,2</b>	<b>429,7</b>	<b>303,4</b>	<b>128,7</b>	<b>94,2</b>

## Regeringens överväganden

### Investeringsplan

Regeringen har ingen erinran mot investeringsplanens nivå eller inriktning och föreslår att investeringsplanen i tabell 6.5 godkänns.

### 6.6.4 36:6 Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m.

**Tabell 6.6 Anslagsutveckling**

Tusental kronor

2002	Utfall	71 000	Anslags-sparande	0
2003	Anslag	71 000	Utgifts-prognos	69 225
<b>2004</b>	<b>Förslag</b>	<b>71 000</b>		
2005	Beräknat	71 000		
2006	Beräknat	71 000		

Anslaget är avsett att finansiera tjänster inom Sjöfartsverkets ansvarsområde, bl.a. för fritidsbåtssektorn, som inte finansieras via handelssjöfarten. Från anslaget betalas Sjöfartsverkets kostnader för informationsinsatser för att förbättra sjösäkerheten och för att minska miljöpåverkan, främst avseende fritidsbåtlivet. Vidare ingår vissa kostnader för sjöräddning, farledsverksamhet, bemanning av fyror av regionalpolitiska skäl samt vissa övriga kostnader för fritidsbåtstrafiken och yrkesfisket m.m., vilka inte skall belasta handelssjöfarten. Anslaget får även användas till utredningar med anknytning till fritidsbåtsverksamheten. Sjöfartsverket har i treårsplanen för 2004–2006 hemställt att anslaget 36:6 *Ersättningen för fritidsbåtsändamål m.m.*

anvisas medel om 138,6 miljoner kronor för att täcka kostnaderna för verksamheten.

#### 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. För 2000 gjordes därför en uppjustering av anslaget med 17 miljoner kronor och 2001 ytterligare en uppjustering med 10 miljoner kronor. Med dessa uppjusteringar är anslaget 36:6 *Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m.* totalt på 71 miljoner kronor. Anslaget täcker inte de kostnader som Sjöfartsverket har i dag för verksamheten utan underskottet täcks med intäkter från handelssjöfartens farledsavgifter. Regeringen anser dock att det inte finns något utrymme för ytterligare en höjning av anslaget utan föreslår att anslaget kvarstår oförändrat.

### 6.6.5 36:7 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.

**Tabell 6.7 Anslagsutveckling**

Tusental kronor

2002	Utfall	70 860	Anslags-sparande	0
2003	Anslag	62 660	Utgifts-prognos	61 093
<b>2004</b>	<b>Förslag</b>	<b>62 660</b>		
2005	Beräknat	62 660		
2006	Beräknat	62 660		

Under anslaget utgår bidrag till täckande av underskott för drift av Trollhätte och Säffle kanaler m.m. Anslaget får användas för utredningar med anknytning till kanaltrafiken. Sjöfartsverket har i treårsplanen för 2004–2006 hemställt att anslaget 36:7 *Ersättning till viss kanaltrafik m.m.* anvisas medel om 70,7 miljoner kronor.

#### Regeringens överväganden

Regeringen anser att det inte finns något utrymme för ytterligare en höjning av anslaget utan föreslår att anslaget kvarstår oförändrat.

### 6.6.6 36:8 Sjöfartsregistret

**Tabell 6.8 Anslagsutveckling**

Tusental kronor

2002	Utfall	-	Anslags-sparande	-
2003	Anslag	4 369 <sup>1</sup>	Utgifts-prognos	4 260
<b>2004</b>	<b>Förslag</b>	<b>4 524</b>		
2005	Beräknat	4 632 <sup>2</sup>		
2006	Beräknat	4 711 <sup>3</sup>		

<sup>1</sup> Inklusivt av riksdagen redan beslutade anslag på tilläggsbudget och förslag på tilläggsbudget i samband med BP för 2004.

<sup>2</sup> Motsvarar 4 524 tkr i 2004 års prisnivå.

<sup>3</sup> Motsvarar 4 524 tkr i 2004 års prisnivå.

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

#### Regeringens överväganden

Regeringen föreslår inte någon förändring av anslaget.

**Tabell 6.9 Härledning av anslagsnivå 2004-2006, för anslag 36:8 Sjöfartsregistret**

Tusental kronor

	2004	2005	2006
Anvisat 2003 i 2003 års statsbudget <sup>1</sup>	4 369	4 369	4 369
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning <sup>2</sup>	155	263	342
Beslut			
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
<b>Förslag/beräknat anslag</b>	<b>4 524</b>	<b>4 632</b>	<b>4 711</b>

<sup>1</sup> Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2002 (bet. 2002/03:FiU10).

Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

<sup>2</sup> Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2003 års statsbudget.

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

### 6.6.7 36:9 Rederinämden: Administration

**Tabell 6.10 Anslagsutveckling**

Tusental kronor

År	Slagslag	Belopp	Slagslag	Belopp
2002	Utfall	1 480	Anslags-sparande	1 320
2003	Anslag	3 047 <sup>1</sup>	Utgifts-prognos	2 424
2004	Förslag	2 599		
2005	Beräknat	2 651 <sup>2</sup>		
2006	Beräknat	2 682 <sup>3</sup>		

<sup>1</sup> Inklusive av riksdagen redan beslutade anslag på tilläggsbudget och förslag på tilläggsbudget i samband med BP för 2004.

<sup>2</sup> Motsvarar 2 599 tkr i 2004 års prismet.

<sup>3</sup> Motsvarar 2 599 tkr i 2004 års prismet.

Anslaget används för Rederinämdens kostnader för administration, arvoden m.m.

### Regeringens överväganden

Det nu gällande sjöfartsstödet administreras av Rederinämden. Rederinämden har i sin anslagsframställning begärt 2,5 miljoner kronor i anslag för administration, arvoden m.m. för budgetåret 2004. Nämnden beräknar att kostnaderna för administration kommer att uppgå till 3,4 miljoner kronor. Av dessa beräknar nämnden att ca 0,9 miljoner kronor kommer att finansieras genom nämndens avgifter för ärendehantering. Regeringen föreslår att anslaget sänks från nuvarande ca 3 miljoner kronor till 2,6 miljoner kronor och att 0,5 miljoner kronor överförs till anslag 36:11 *Rikstrafiken: Administration*. Anledningen till

sänkningen är att arbetsbelastningen har minskat sedan det gamla sjöfartsstödet slutadministrerats och Rederinämden endast har att administrera det nya sjöfartsstödet. Verksamheten har intäkter från avgifterna för ärendehantering. Regeringen föreslår att Rederinämden får disponera dessa avgiftsintäkter.

**Tabell 6.11 Härledning av anslagsnivå 2004-2006, för anslag 36:9 Rederinämden: Administration**

Tusental kronor

	2004	2005	2006
Anvisat 2003 i 2003 års statsbudget <sup>1</sup>	3 047	3 047	3 047
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning <sup>2</sup>	52	114	151
Beslut	-	-	-
Överföring till/från andra anslag	-500	-510	-516
Övrigt			
<b>Förslag/beräknat anslag</b>	<b>2 599</b>	<b>2 651</b>	<b>2 682</b>

<sup>1</sup> Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2002 (bet. 2002/03:FiU10).

Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

<sup>2</sup> Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2003 års statsbudget.

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

### 6.6.8 Handelsflottans kultur- och fritidsråds verksamhet för åren 2004–2006

Med utgångspunkt i att verksamheten skall fortsätta med bibehållen omfattning och inriktning hemställer HKF i budgetunderlaget för budgetåren 2004–2006 att bidraget från Sjöfartsverkets farledsavgifter på 18,5 miljoner kronor bibehålls under 2004, men ökas till 21,4 miljoner kronor för vart och ett av åren 2005 och 2006. De förklaringar som ges i budgetunderlaget för det ökade intäktsbehovet är att dagens verksamhet tar i anspråk medel från HKF:s balanserade kapitalförändring och att HKF under ett flertal år inte erhållit någon uppräkningsbidrag från Sjöfartsverket. HKF beräknar att de egna avgiftsintäkterna för 2004 kommer att uppgå till 5,5 miljoner kronor och kostnaderna till 27,4 miljoner kronor. För 2002 gav verksamheten avgiftsintäkter på 5,2 miljoner kronor och redovisade kostnader på 26,8 miljoner kronor. Underskottet för HKF:s verksamhet belastar HKF:s balanserade kapitalförändring, som inför budgetåret 2003 var 5,1 miljoner kronor.

HKF har i budgetunderlaget för 2003–2005 påtalat att det bör tas beslut om långsiktiga utgångspunkter för HKF:s verksamhet vad avser fortsatt inriktning, omfattning och finansiering.

### Regeringens överväganden

Den inriktning och de ekonomiska förutsättningar som verksamheten har i dag innebär att staten inom några år måste tillskjuta nya medel för att finansiera verksamheten. Verksamheten har en inriktning som till stor del följer det som föreskrivs i ILO-konvention nr 163 om sjömäns välfärd till sjöss och i hamn (ratificerad av Sverige 1989). Hänsyn vid inriktningsbeslut måste därmed tas till en konvention som Sverige är bunden av till 2011. Enligt vad som framkommit i utredningar utför HKF en kostnadseffektiv verksamhet och några synergivinster torde inte erhållas om man införlivade verksamheten i t.ex. Sjöfartsverket. Verksamhetens huvudsakliga inriktning och organisatoriska form bör därför till vidare kvarstå. Utrymmet för att tillföra verksamheten nya ekonomiska resurser är begränsade och omvärlden har förändrats varför en översyn av verksamheten i syfte att anpassa den till dessa förutsättningar måste göras. Översynen bör utgå från kraven i ILO-konventionen och behandla hur dessa krav kan tillgodoses med de offentliga och privata tjänster som i dag tillhandahålls av andra än HKF. I de fall krav finns på tjänster som inte kan tillgodoses på detta sätt bör dessa tillhandahållas av HKF. Översynen bör även utgå från att inga nya ekonomiska resurser, utöver det som HKF har i dag, kommer att

tillföras verksamheten. Innan denna översyn är klar föreslår regeringen att kravet på kostnadstäckning skall öka och att avgifterna för tjänsterna därför skall täcka minst 25 procent av kostnaderna för hela verksamheten. Dessa avgifter skall i första hand tas ut på de delar av verksamheten där det finns ett alternativ för sjömännen och redarna på land, exempelvis avseende köp av tidskrifter och nyhetstjänster för företag. Regeringen bedömer att denna ändring inte påverkar det svenska konventionsåtagandet som säger att varje medlem åtar sig även att säkerställa att nödvändiga åtgärder vidtas för finansieringen av välfärdstjänster som tillhandahålls enligt bestämmelserna i konventionen. Denna förändring genomförs för att nyttjarnas prioritering av tjänsterna mot andra tjänster skall synliggöras. Den genomförs även för att utjämna de ekonomiska villkoren för sjömännen avseende välfärdstjänster med de som råder för andra yrkesgrupper som inte är utlandsstationerade men som ändå befinner sig långa tider utomlands för att utföra diverse tjänster för sina företag. Verksamheten visar i dag ett underskott och enligt det budgetunderlag som HKF lämnat kommer det att inom ett år behövas ca 3 miljoner kronor för att omfattningen av verksamheten skall kunna bibehållas. Regeringen föreslår, mot bakgrund av kravet på ökade avgiftsintäkter och att verksamheten genomfört ett rationaliseringsarbete, att bidraget till HKF ökas med 1 miljon kronor per år. Efter denna höjning kommer det årliga bidraget från Sjöfartsverket att uppgå till 19,5 miljoner kronor.



## 7 Luftfart

### 7.1 Omfattning

Verksamheten omfattar civil luftfart, statens flygplatssystem samt flygtrafiktjänster. Ansvarig myndighet inom verksamhetsområdet är affärsverket Luftfartsverket. Luftfartsverket har i uppdrag att skapa förutsättningar för ett tillgängligt, säkert, effektivt, jämställt och miljöanpassat flyg som kan tillgodose privatpersoners och näringslivets behov av resor och godstransporter.

Luftfartsverkets huvuduppgifter är att främja utvecklingen av den civila luftfarten, ansvara för drift och utveckling av statens flygplatser för civil luftfart, att utfärda föreskrifter för och utöva tillsyn över flygsäkerheten för den civila luftfarten, att svara för skyddet av miljön mot

föreningar från den civila luftfarten, att ansvara för flygtrafiktjänst i fred för civil och militär luftfart, att ombesörja beredskapsplanläggning för civila flygtransporter, att verka för att hänsyn tas till funktionshindrade personers behov inom den civila luftfarten samt att ha samordningsansvaret för trafiksäkerhetsarbetet inom luftfarten.

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

### 7.2 Utgiftsutveckling

I nedanstående tabell redovisas utgiftsutvecklingen för den anslagsfinansierade delen av statens verksamhet inom verksamhetsområdet. Det bidrag till kommunala flygplatser som riksdagen beslutade om 1998 fördelades för första gången

**Tabell 7.1 Utgiftsutveckling inom verksamhetsområdet**

*Miljoner kronor*

	Utfall 2002	Anslag 2003 <sup>1</sup>	Utgifts- prognos 2003	Förslag anslag 2004	Beräknat anslag 2005	Beräknat anslag 2006
36:5 Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk <sup>2</sup>	3,7	20,0	19,5	20,0	20,0	20,0
36:10 Driftbidrag till kommunala flygplatser	98,4	94,9	92,5	81,1 <sup>3</sup>	81,1 <sup>3</sup>	81,1 <sup>3</sup>
<b>Totalt för Verksamhetsområde Luftfart</b>	<b>102,1</b>	<b>114,9</b>	<b>112</b>	<b>101,1</b>	<b>101,1</b>	<b>101,1</b>

<sup>1</sup> Inklusivt av riksdagen redan beslutade anslag på tilläggsbudget och förslag på tilläggsbudget i samband med BP för 2004.

<sup>2</sup> Avser endast den del av TEN-anslaget som kan disponeras av Luftfartsverket.

<sup>3</sup> Beräknat anslag är enligt nuvarande fördelningssystem.

1999. Anslaget till kommunala flygplatser har fördelats under året. Luftfartsverket och Svenska Kommunförbundet har gemensamt slutfört ett utvärderingsarbete för att bl.a. belysa hur stor del av driftunderskottet hos respektive flygplats som täcks av driftbidraget.

### 7.3 Politikens inriktning

Fram till och med 2000 kännetecknades verkets utveckling av expansion, stora investeringar och god tillväxt i både flygrörelser och passagerare. I likhet med flygindustrin i stort planerade Luftfartsverket för en fortsatt ökning i efterfrågan. Under 2001 inträffade en dramatisk förändring i omvärlden, vilket bidrog till ett kraftigt trendbrott i passagerarvolym. Den negativa trenden förstärktes under 2002. Efterfrågan på flygresor fortsatte att minska samtidigt som det skedde en överströmning av passagerare till lågkostnadsbolag samt till billigare biljetter i det traditionella reguljärflyget. Den del av flygbranschen som minskat mest är charterresandet. Ytterligare faktorer som har påverkat flygresandet under 2003 är den allmänna osäkerheten i världen samt sjukdomen Sars. Minskning av passagerarvolymen med 5–10 procent under 2003 är realistisk. En genomgång av situationen för världens flygbolag förstärker den mörka bilden. I USA fortsätter man ge stora statsstöd till flygbolagen medan EU och Sverige valt ett annat förhållningssätt. De stora navflygplatserna i Europa har klarat sig bättre än de regionala flygplatserna i Europas utkanter, där Sverige och Finland haft den svagaste återhämtningen. Ökade krav på säkerhetsåtgärder leder dessutom till stora extrakostnader för luftfartsskydd vilket i slutändan drabbar resenärerna och därmed hämmar återhämtningen av resandet.

Under de närmaste åren minskar de årliga investeringarna för Luftfartsverket från över 3 miljarder kronor 2001 till under 1 miljard kronor 2006. Det finns de närmaste åren kapacitet i flygplatssystemet för att ta hand om ett ökat antal passagerare utan att nya investeringar behöver göras. Bromma är den enda av Luftfartsverkets flygplatser som har visat en ökning av antalet passagerare under 2002. Efter regeringens beslut att tillåta trafik till EES-stater på Bromma flygplats har nya linjer startats.

Därutöver har flygplatser med stort inslag av lågkostnadsflyg haft väsentligt bättre utveckling än övriga flygplatser.

Konkurrensen mellan flygplatser om flygbolag och interkontinental trafik ökar. Inriktningen av flygplatserna från att enbart vara infrastrukturhållare till kommersiella vinstgivande företag har präglat det senaste årtiondet. I många fall har utförsäljning av infrastruktur på stora och medelstora flygplatser skett. I Sverige ser vi nya ägarkonstellationer genom att Luftfartsverket har gått in och köpt delar av Västerås och Säve flygplatser.

Regeringen anser att det nuvarande Luftfartsverket skall delas. Luftfartsverkets sammanhållna organisationsstruktur är olämplig eftersom de verksamheter som bedrivs, dvs. myndighets- respektive produktionsverksamheter, har olika uppgifter och förutsättningar. Den ena myndigheten skall omfatta nuvarande Luftfartsinspektionen och avdelningen Luftfart och Samhälle samt övriga funktioner som har en myndighetsutövande uppgift utan direkt koppling till kommersiella uppgifter. Den andra omfattar det kvarvarande affärsverket som skall ta hand om nuvarande produktionsverksamhet, dvs. de statliga flygplatserna, flygtrafiktjänsten och annan verksamhet som har koppling till intäkter eller där konkurrens förekommer med andra aktörer på marknaden. Regeringen anser att affärsverksformen tills vidare bör bibehållas för produktionsverksamheten.

Flygsäkerhets-, miljö- och kapacitetsfrågorna har fortsatt hög prioritet och kräver såväl nationella som internationella åtgärder. Villkoren för svensk luftfart fastställs inom ramen för EU:s arbete men också i andra internationella organisationer, främst inom FN-organet för civil luftfart ICAO, det europeiska samarbetsorganet ECAC och Eurocontrol. Europeiska gemenskapen är i färd med att ansluta sig till Eurocontrol-konventionen och bli fullvärdig medlem av Eurocontrol. Det skandinaviska luftfartssamarbetet kommer att fortsätta framför allt mot bakgrund av den betydande roll som SAS även fortsättningsvis bedöms komma att ha för Danmarks, Norges och Sveriges flygtransportssystem.



## 7.4 Insatser

### Konkurrens inom inrikesflyget

Den 1 juli 1992 avreglerades den svenska inrikesflygmarknaden. Luftfartsverket konstaterar emellertid i en utredning som redovisades till regeringen i november 2001 att avregleringen inte har givit den ökade konkurrens och därmed lägre biljettpriser som förväntats.

Konkurrensen är fortfarande bristfällig på de linjer där SAS, tillsammans med Skyways, har betydande marknadsandelar och konkurrens råder endast på ett fåtal inrikeslinjer.

Luftfartsverket konstaterade vidare att de inträdeshinder som hämmar en effektiv konkurrens på inrikesflygmarknaden framför allt utgörs av flygbolagens bonusprogram och bristen på attraktiva ankomst- och avgångstider på vissa flygplatser.

Som en följd av Luftfartsverkets redovisning gav regeringen i juni 2002 Konkurrensverket i uppdrag att utreda de konkurrens- och konsumentmässiga effekterna av att begränsa flygbolagens tillämpning av bonusprogram på den svenska inrikesflygmarknaden. Konkurrensverket har den 9 april 2003 redovisat uppdraget till regeringen. I slutsatserna avråder Konkurrensverket regeringen från att vidtaga mer långtgående åtgärder, såsom särslagstiftning, för att ytterligare begränsa tillämpningen av flygbolagens bonusprogram. Utredningen remissbehandlas under sommaren/hösten 2003.

### Stockholmsberedningen

Stockholmsberedningen har, enligt kommittédirektiv, till regeringen föreslagit insatser för att uppnå en tillräcklig flygplatskapacitet i Stockholm – Mälardalsregionen för en trettioårsperiod där hänsyn också tas till ett väl fungerande allmänflyg (SOU 2003:33). Trots flygets aktuella problem ser Stockholmsberedningen ett ökat behov av flygplatskapacitet i regionen. Öppnandet av Arlandas tredje rullbana i april 2003 har medfört att tillgången till attraktiva ankomst- och avgångstider vid flygplatsen har ökat. Beredningen konstaterar bl.a. att en fjärde rullbana på Arlanda kommer att behövas, sannolikt omkring åren 2020–2025. Stockholmsberedningens delbetänkande remissbehandlas sommaren/hösten 2003.

## 7.5 Mål och resultatbedömning

Med utgångspunkt i de transportpolitiska delmålen har regeringen i regleringsbrev fastställt verksamhetsmålen för Luftfartsverket. För Luftfartsverket har det även fastställts ekonomiska mål. Resultatet för 2002 i förhållande till dessa mål framgår av den följande redovisningen. Analys och slutsatser följer efter resultatredovisningen av Luftfartsverkets verksamhet.

### Säkerhet

*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 flygsäkerhetsstandarderna skall vara lägst i nivå med den som finns i övriga välutvecklande luftfartsnationer.

*Resultat:* Under 2002 inträffade ingen dödsolycka i svensk reguljär luftfart. Antalet omkomna i flygolyckor under 2002 för reguljärflyget i västvärlden var lägre än något år sedan 1946. För att flygsäkerhetsmålet för den tunga kommersiella luftfarten skall kunna uppnås för perioden 1998–2007 krävs att antalet haverier per år är färre än ett eller två till och med 2007. För privatflyget krävs att antalet haverier blir färre under resterande del av perioden.

Inom privatflyget inträffade 26 haverier, ett haveri med dödlig utgång där sammanlagt tre personer omkom. Trots det innebär detta att frekvensen för haverier med dödlig utgång inom privatflyget fortsatte att minska även 2002. Samtidigt krävs stora insatser från alla inblandade parter för att nå målet att halvera det totala antalet haverier inom privatflyget.

För bruksflyget inträffade tre haverier, inget med dödlig utgång. Haveriutvecklingen inom bruksflyget är fortfarande gynnsam. Utvecklingen för haverier med dödlig utgång är god. Inga sådana haverier har inträffat sedan 1997, dvs. under en 5-årsperiod. Det krävs att antalet haverier är färre än tre per år för att säkerhetsmålet skall uppnås, dvs. halvering av haverifrekvensen till 2008, med nuvarande produktionsutveckling.

Efter den 11 september 2001 har regelsystemet för luftfartsskyddet skärpts väsentligt, för att förhindra kapningar och terrorism. Ytterligare en skärpning infördes den 19 april 2003

som syftade till att framför allt förbättra skalskyddet för att förhindra obehöriga att ta sig in på flygplatserna. Kostnaderna för luftfartsskydd på flygplatserna har ökat kraftigt. Luftfartsverket investerar totalt ca 850 miljoner kronor under två år i åtgärder för ökat skydd.

## 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 att en god hushållning med mark, vatten, energi och andra naturresurser främjas.

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

Sverige ligger långt framme jämfört med andra europeiska länder i fråga om att införa miljöledningssystem. Ett av Luftfartsverkets övergripande miljömål för 2002 var att miljöledningssystem, enligt kraven i standarden ISO 14001 skulle vara införda på samtliga enheter vid utgången av året. Vid utgången av 2002 har miljöledningssystem införts på 18 enheter av totalt 28. Miljöledningssystem kommer att göra det lättare för Luftfartsverket att leva upp till olika miljökrav och ta tillvara kunskap om miljöpåverkan.

Inom ICAO och EU pågår arbete med att begränsa flygets utsläpp av koldioxid. Totalt för hela Luftfartsverket minskade koldioxidutsläppet från egen verksamhet under 2002 med 5 procent jämfört med 2001. Flygtrafikens koldioxidutsläpp och luftföroreningar utgör ett allvarligt och svårbemästrat problem. Utsläpp av kväveoxider och kolväten minskade båda med 18 ton, 14 procent respektive 43 procent. Luftfartsverket deltar aktivt och har lett ett arbete inom ECAC, som resulterat i en ECAC-rekommendation om klassificering avseende kväveoxider med syfte att få en harmonisering av utsläppsrelaterade landningsavgifter i Europa. Sverige och Schweiz samarbetar i införandet av detta system och är de första länder som infört ett sådant system.

De riktvärden för trafikbuller som anges i regeringens proposition (prop. 1996/97:53, bet.

1996/97:TU7, rskr. 1996/97:174) – Infrastrukturenriktning för framtida transporter – bör normalt inte överskridas vid nybyggnation av bostadsbebyggelse eller vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av infrastruktur.

Luftfartsverket har arbetat med att begränsa trafikbuller i permanent bebyggelse enligt statsmakternas mål och följer i stort upprättad tidsplan. Vid Karlstads, Skellefteå, Sundsvalls och Sturups flygplatser är både investeringar och fysiska åtgärder helt genomförda. Vid Arlanda skall även alla fritidshus i flygplatsens närhet utredas och eventuellt åtgärdas. Luftfartsverket har ett beräknings- och uppföljningssystem (BUS) för att förbättra kontroll- och uppföljningsmöjligheterna av flygbuller. De flesta europeiska länder har liknande system.

## Tillgänglighet

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

*Resultat:* Luftfartsverket har tagit fram mått som beskriver möjligheten att med flyg ta sig till och från de svenska flygplatserna. Tillgängligheten och åtkomligheten med flyg inom Sverige har försämrats under 2002, bl.a. på grund av att trafiken på Skövde och Söderhamns flygplatser har lagts ner. Även tillgängligheten till Europa har försämrats.

Luftfartsverket har tillsammans med övriga trafikverk deltagit i projekt Hela Resan under ledning av Rikstrafiken med syftet att bl.a. utveckla en modell för att bedöma olika nivåer av tillgänglighet för funktionshindrade. Resultatet skall ligga till grund för en transportslagsövergripande strategi för hur transportsystemet skall bli tillgängligt för funktionshindrade senast 2010. Strategin redovisades den 31 mars 2003.

Luftfartsverket har enligt instruktionen ansvar för att verka för att hänsyn tas till funktionshindrade resenärers särskilda behov i luftfarten.

## Transportkvalitet

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

*Resultat:* Luftfartsverket har tagit fram ett system för att rapportera förseningar och dess orsaker på Arlanda flygplats. Antalet försenade flygningar, antalet försenade passagerare och förseningens storlek kan med hjälp av DARSA (Delay Analysis Report at Swedish Airports) redovisas och analyseras månadsvis. Antalet försenade flygningar, antalet försenade passagerare och förseningarnas storlek har minskat under 2002. Till stor del beror detta på den minskade flygtrafiken, men också genom att Luftfartsverket arbetar med punktlighetshöjande åtgärder på flygplatser och i flygtrafikledning för att åstadkomma ytterligare förbättringar.

### 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:* Anslaget till kommunala flygplatser har fördelats under året. Anslaget är 106 miljoner kronor och Luftfartsverket bidrar med 11 miljoner kronor. Luftfartsverket och Svenska Kommunförbundet har arbetat med en gemensam utvärdering för att bl.a. belysa hur stor del av driftunderskottet hos respektive flygplats som täcks av driftbidraget. Detta arbete redovisades till regeringen i april 2003.

Med anledning av den regionalpolitiska propositionen som riksdagen beslutade om i slutet av 2001 uttryckte riksdagen att flygtrafiken på vissa destinationer skulle vara en statlig angelägenhet.

Regeringen införde allmän trafikplikt på tio inrikes flyglinjer under slutet av 2001 och uppdrog åt Rikstrafiken att upphandla trafiken. Det är väsentligt att alla delar av landet har en väl fungerande flygtrafik i avsaknad av alternativa resmöjligheter. En tillfredsställande flygtrafik är av stor vikt för kommunerna och för de företag som har verksamhet i dessa regioner.

### Jämställdhet

*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:* Sammantaget är kvinnors perspektiv dåligt företrädde vid planering, beslut och förvaltning av dagens transportsystem. De statliga trafikverkens ledningar domineras av män liksom ledningarna för bransch- och intresseorganisationer. En genomgång av könsfördelningen i några svenska flygbolags styrelser visar att kvinnor är klart underrepresenterade. I Luftfartsverkets styrelse är fyra ledamöter av totalt nio ledamöter kvinnor. Luftfartsverket har för avsikt att kommande år genomföra studier för att bättre belysa skillnader mellan mäns och kvinnors resmönster. Man har även för avsikt att ytterligare förbättra kunskapsunderlaget för att därmed skapa underlag för att utarbeta etappmål för delmålet ett jämställt transportsystem.

### 7.5.1 Luftfartsverkets ekonomiska resultat

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

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

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

*Resultat:* Luftfartsverkets resultat efter finansiella poster uppgick för 2002 till 151 miljoner kronor, att jämföras med 2001 års resultat på 20 miljoner kronor. Räntabiliteten på eget kapital efter inkomstskatt och skattemotsvarighet var 3,6 procent (0,5 procent för 2001) att jämföras med det av regeringen och riksdagen uppsatta målet på 8 procent. Soliditeten var vid utgången av året 19 procent (19 procent) att jämföras med målet på lägst 25 procent. Staten har sänkt soliditetskravet till 20 procent för 2003 och 2004. Det långsiktiga målet på 25 procent kvarstår. Under våren 2003 togs Arlandas tredje bana i drift. Detta höjer verkets kapitalkostnad med 300 miljoner kronor. Luftfartsverket startade under 2001 ett åtgärdsprogram i syfte att ge resultatförbättringar på ca 1 000 miljoner kronor fram till 2006. Resultatförbättringsmål på 250 miljoner kronor för 2002 har uppnåtts.

Flygtrafiken har under året fortsatt att minska. Antalet passagerare på Luftfartsverkets flygplatser minskade med 8 procent till drygt 28 miljoner och antalet landningar med 7 procent. Lönsamhetsproblemen i flygbranschen är betydande, både internationellt och i Sverige. Flertalet flygbolag förlorar pengar och detta ökar pressen på alla aktörer i branschen att förändra, effektivisera och minska kostnaderna.

De av statsmakterna uppställda ekonomiska målen kommer inte att uppnås de närmaste åren.

### **Avtalstvisten mellan SAS och Luftfartsverket**

I samband med byggandet av terminal 2 på Arlanda 1992 ingick Luftfartsverket och SAS en skriftlig överenskommelse om fördelning av kostnadsansvaret. SAS bröt överenskommelsen vilket ledde till en tvist i domstol som Luftfartsverket förlorade och som efter Högsta domstolens beslut att inte meddela prövningstillstånd vunnit laga kraft. Domen innebär att SAS befrias från betalningsansvaret för Terminal 2. Luftfartsverket har sedan tingsrättens dom i december 1999 sammanlagt kostnadsfört ca 730 miljoner kronor.

### **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 finansiering av järnvägen till Arlanda flygplats. I projektet ingår vidare anskaffning av särskilt utformade tåg som nyttjas för flygpendeltrafiken. 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 villkorslån som lämnats för genomförande av projektet. Ränta på villkorslånet bekostas av Banverkets anslag och inte av Luftfartsverket. A-Banan Projekt AB har upphandlat ett konsortium bestående av Alstom, John Mowlem Construction och NCC. Konsortiet har bildat ett särskilt bolag, A-Train AB, för att genomföra projektet samt driva anläggning och flygpendeltrafik. Vid färdigställandet överfördes anläggningen till A-Banan Projekt AB som i sin tur hyr ut den till A-

Train AB. A-Train AB har som ersättning fått rätt att fram till 2040 bedriva flygpendeltrafik mellan Stockholm Central och Arlanda flygplats. A-Train AB kommer under koncessionsperioden att vara spårinnehavare på järnvägssträckan Rosersberg–Arlanda flygplats–Odensala samt ha rätt att bedriva persontrafik på sträckan Stockholm Central–Rosersberg. A-Train AB bedriver trafiken under namnet Arlanda Express. A-Banan Projekt AB kan enligt projektavtalen under vissa förutsättningar komma att överta tågsätten och därmed också återta trafikeringsrätten. Detta skulle kunna innebära ekonomiska konsekvenser för ägarna. Luftfartsverket kan då komma att hemställa om täckning av dessa kostnader från staten.

### **Regeringens överväganden**

Regeringen konstaterar att de verksamhetsmål som formulerats inom verksamhetsområdet Luftfart i huvudsak har uppfyllts. Luftfartsverkets ekonomiska mål räntabilitet och soliditeten nådde dock inte de uppsatta målen och Luftfartsverket kommer troligen inte att nå dessa mål de närmaste åren. Restriktionerna för prishöjningar har följts enligt de system som infördes 1993. Luftfartsverket påbörjade under 2002 en prisstudie som syftar till att se över det befintliga avgiftssystemet och vidareutveckla det för att bättre kunna anpassa det till nuvarande marknadsförutsättningar. Regeringen har för avsikt att i samband med uppdelningen genomföra en utvärdering av avgiftssystemet i syfte att anpassa avgifterna till den nya organisationen.

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

## **7.6 Budgetförslag**

### **7.6.1 Luftfartsverkets ekonomiska mål**

Luftfartsverket skall bidra till att de transportpolitiska målen uppnås på ett företagsekonomiskt sätt och inom ramen för en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning. Av Luftfartsverkets treårsplan

framgår att det ekonomiska resultatet efter skattemotsvarighet för perioden 2004–2006 bedöms bli 137, 252 respektive 341 miljoner kronor. Luftfartsverkets prognos för 2003 är ett nollresultat. Luftfartsverket har en låneram under planeringsperioden på 8 000 miljoner kronor.

### Regeringens övervägande

Regeringen föreslår följande ekonomiska mål för Luftfartsverket under perioden 2004–2006: Målet för soliditet bör ligga på 20 procent under 2004. Det långsiktiga målet för soliditeten är att denna efter 2004 lägst skall uppgå till 25 procent. Avseende räntabilitetsmålet anser regeringen att det bör ligga fast på nuvarande nivå, dvs. 8 procent av eget kapital efter skatt. Prisrestriktionen bör vara oförändrad för 2004. I samband med delning av Luftfartsverket bör en översyn av trafikavgifterna göras.

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

ringen årligen i samband med att bokslutet fastställs.

### 7.6.2 Finansiella befogenheter

Regeringen föreslår att riksdagen bemyndigar regeringen att under 2003 låta Luftfartsverket få rätt att ta upp lån i och utanför Riksgäldskontoret inom en total ram på 8 000 miljoner kronor. Luftfartsverket får teckna aktier eller ge aktieägartillskott till LFV Holding AB inom en ram på 150 miljoner kronor. Luftfartsverket föreslås vidare få rätt att teckna borgensförbindelser för krediter till förmån för dotterbolaget LFV Holding AB inom en total ram på 60 miljoner kronor samt placera kassamässigt överskott i bank, i statsreglerade och hos motpart med kreditvärdighet motsvarande kategori K1 enligt Nordisk Ratings system eller motsvarande samt på räntebärande konto i Riksgäldskontoret. Luftfartsverket föreslås lämna likvid säkerhet vid utställandet av derivatinstrument. En ram även för utställandet av sådana säkerheter på 2 000 miljoner kronor bör fastställas för 2004.

**Tabell 7.2 Ekonomisk utveckling**

*Miljoner kronor där ej annat anges*

	Prognos 2003	Plan 2004	Plan 2005	Plan 2006
Resultat efter skattemotsvarighet	0	137,0	252,0	341,0
Räntabilitet på eget kapital efter skattemotsvarighet (%)	0	4,4	7,7	9,7
Soliditet (%)	18,0	18,4	19,7	21,7
Beräknad skattemotsvarighet	0	65,0	74,0	101,0
<b>Beräknad utdelning</b>	0	46,0	84,0	114,0

Jämfört med treårsplanen har prognosen 2003 justerats till ett nollresultat. Detta beror på den negativa trafikutvecklingen under året. Utvecklingen av trafikvolymen är emellertid mycket osäker, vilket förväntas påverka resultatet även för 2004–2006, (ej justerat i tabellen). Varje procentenhets förändring av trafikvolymen innebär ca 30–40 miljoner kronor i resultatpåverkan på årsbasis.

### 7.6.3 Luftfartsverkets investeringsplan

**Tabell 7.3 Investeringsplan**
*Miljoner kronor*

	Total kostnad under perioden	Prognos 2003	Plan 2004	Plan 2005	Plan 2006
Terminalåtgärder Arlanda	1 410	810	475	125	-
Tredje banan	210	50	110	50	-
MATS inkl. CUP	510	85	325	100	-
Övriga projekt	3 270	755	690	925	900
<b>Summa investeringar</b>	<b>5 400</b>	<b>1 700</b>	<b>1 600</b>	<b>1 200</b>	<b>900</b>
Lån i RGK	860	860			
Investeringsbidrag	95	30	30	20	15
Egna medel	4 445	810	1 570	1 180	885
Övrig finansiering	-	-	-	-	-
<b>Summa finansiering</b>	<b>5 400</b>	<b>1 700</b>	<b>1 600</b>	<b>1 200</b>	<b>900</b>

Under den senaste femårsperioden har Luftfartsverkets investeringar uppgått till 10,6 miljarder kronor. Luftfartsverket föreslår en investeringsnivå under perioden 2004–2006 på sammanlagt 3 700 miljoner kronor. De största investeringarna under planeringsperioden görs på Arlanda flygplats. Investeringsutgiften för hela MATS-projektet (Modernisering av flygtrafikledningssystemet) är beräknad till 2 miljarder kronor och beräknas vara avslutad 2005. Utbyggnaden av terminalområde Syd har skjutits på framtiden på grund av det svaga efterfrågeläget. Däremot kommer terminal Nordprojektet huvudsakligen bestående av Pir F och ny centralbyggnad att färdigställas. Investeringsutgifterna för projektet, som påbörjades 2000, beräknas totalt uppgå till knappt 6 miljarder kronor. Investeringarna inriktas på ersättningsanskaffningar, åtgärder för att säkerställa flygsäkerheten och åtgärder som skall leda till miljöförbättringar. Utrymmet för kommersiella investeringar är mycket begränsat under planeringsperioden. Enbart sådana investeringar som visar mycket god lönsamhet kommer att genomföras. De stora investeringar som genomförs medför kraftigt ökade kapitalkostnader. Totalt förväntas avskrivnings- och räntekostnader stiga med drygt 500 miljoner kronor till och med 2006. Av periodens investeringar bedöms ca tre fjärdedelar kunna finansieras med egna medel.

### Regeringens överväganden

Regeringen konstaterar att Luftfartsverkets investeringar kommer att vara omfattande även under den kommande treårsperioden. Detta är en bidragande faktor till att soliditets- och räntabilitetsmålet inte kommer att nås de närmaste åren. Det stora investeringsbehovet är huvudsakligen en följd av den tidigare starka utvecklingen inom flyget. På grund av flygmarknadens för närvarande svaga utveckling har dock Luftfartsverket skjutit på vissa större projekt. En huvudsaklig fortsättning på tidigare godkända investeringsplaner är emellertid nödvändig. Mot denna bakgrund föreslår regeringen att investeringsplanen godkänns.

### 7.6.4 36:10 Driftbidrag till kommunala flygplatser

**Tabell 7.4 Anslagsutveckling**
*Tusental kronor*

			Anslags- sparande	
2002	Utfall	98 356		0
2003	Anslag	94 900	Utgifts- prognos	92 527
<b>2004</b>	<b>Förslag</b>	<b>81 100</b>		
2005	Beräknat	81 100 <sup>1</sup>		
2006	Beräknat	81 100 <sup>1</sup>		

<sup>1</sup> Beräknat anslag enligt nuvarande fördelningssystem.

I riksdagens transportpolitiska beslut 1998 (prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266) sades att staten, inom ramen för en oförändrad rollfördelning, skulle ta ett större ekonomiskt ansvar än dittills för driften av luftfartens infrastruktur i avsikt att uppnå en tillfredsställande flygtrafikförsörjning. Anslaget infördes budgetåret 1999 i enlighet med det transportpolitiska beslutet. Bidragets totala nivå det första året var 115 miljoner kronor, varav 105 miljoner kronor betalades genom anslaget och 10 miljoner kronor direkt av Luftfartsverket i egenskap av sektorsmyndighet. En successiv nedtrappning av bidraget har sedan gjorts i relation till en årlig produktivitetstäckning på 2 procent.

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

### Utvärdering av det statliga driftbidraget

I det transportpolitiska beslutet sades att en grundlig utvärdering av det statliga driftbidraget bör göras efter fem år och att denna även bör omfatta den fortsatta finansieringen. Luftfartsverket och Svenska Kommunförbundet har gemensamt genomfört en sådan utvärdering och har i en skrivelse till regeringen den 4 april 2003 redovisat resultatet av utvärderingen.

Utvärderingen drar slutsatsen att bidraget är nödvändigt för att säkerställa de transportpolitiska målen om tillgänglighet och regional utveckling. I många regioner med dålig alternativ transportförsörjning spelar flyget en avgörande roll för att nå dessa mål. Vad gäller bidragssystemets principer har dessa i stort fungerat väl och i enlighet med riksdagens intentioner.

Utvärderingen visar på ett successivt ökande driftunderskott vid flygplatserna. Underskottet för 2002 har beräknats uppgå till 216 miljoner kronor. Stödet på 115 miljoner kronor 1999 byggde på en ambition att staten skulle täcka ca 75 procent av det samlade driftunderskottet vid de icke-statliga flygplatserna. Utredningen visar

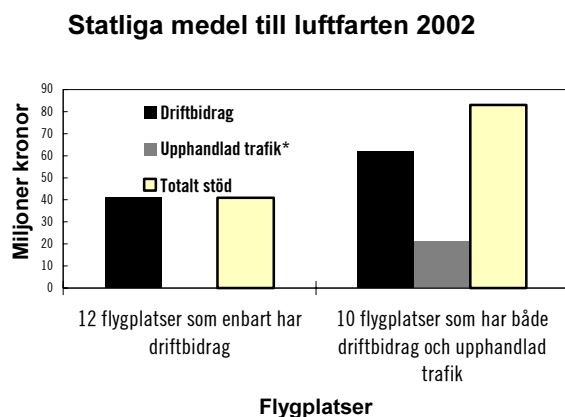
på en underskottstäckning vid flygplatserna som i genomsnitt uppgår till ca 49 procent. Den årliga avtrappningen på 2 procent i stödbelopp har inte motsvarats av en faktisk produktivitetförbättring på flygplatserna såsom eftersträvats. Detta förklaras med att kostnader för personal och utrustning, t.ex. för räddningstjänsten, inte påverkas av att flygplanen, till följd av vikan- de trafikvolym, har färre passagerare i planen.

I övrigt föreslår utredningen ett antal ändringar av teknisk karaktär i modellen utan att frångå de grundläggande principerna som beslutats i det transportpolitiska beslutet 1998.

### Regeringens överväganden

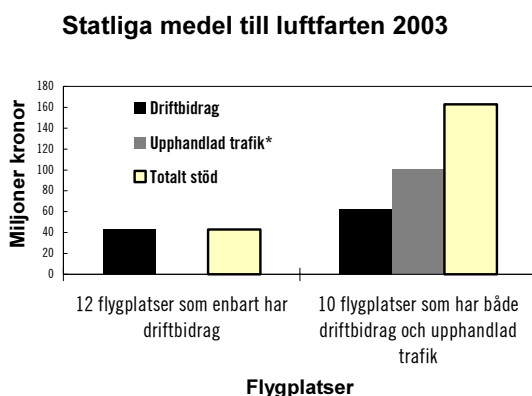
Regeringen gör bedömningen att den modell som använts i fem år i stort har fungerat enligt de ambitioner som slagits fast av riksdagen i det transportpolitiska beslutet 1998. Stödet spelar en viktig roll för att landet skall få en tillfredsställande transportförsörjning och särskilt gäller detta för de regioner där det saknas konkurrenskraftiga alternativa transportsätt. Statens ansvar är att minska skillnaderna i utvecklingsförutsättningar mellan olika delar av landet. Det är viktigt att det över landet finns tillräckligt goda transportmöjligheter så att människor kan bosätta sig efter eget val och inte tvingas flytta på grund av brister i transportsystemet.

Diagrammet här nedan ger en bild över det totala stödet för 2002 till luftfarten. Förutom trafiken mellan Östersund och Umeå har det tidigare inte funnits någon upphandlad trafik. Under 2002 upphandlade Rikstrafiken tio nya linjer. Det innebär att det finns tio flygplatser i särskilt utsatta regioner som har både driftbidrag och upphandlad trafik. De flygplatser som har upphandlad trafik har en kostnadstäckning på ca 76 procent av driftunderskottet jämfört med kostnadstäckningen för de övriga flygplatserna som ligger på ungefär 30 procent.

**Diagram 7.1 Statliga medel till luftfarten 2002, fördelning av driftbidrag och upphandlad trafik**

\*Den upphandlade trafiken avser perioden november till december.

Det totala stödet till luftfarten 2003 framgår av diagrammet här nedan. År 2003 är första året med upphandlad trafik mellan Stockholm/Arlanda och nio regionala flygplatser samt mellan Pajala–Luleå. Flyglinjer som upphandlas är mellan Stockholm/Arlanda och respektive Arvidsjaur, Gällivare, Hagfors, Hemavan, Lycksele, Storuman, Sveg, Torsby och Vilhelmina. Upphandlingen motiveras av att alternativa resmöjligheter med rimliga restider saknas. Med upphandlingen säkerställs tillgängligheten och därmed främjas en positiv regional utveckling. (Se även kapitel 8 Interregional kollektiv persontrafik.)

**Diagram 7.2 Statliga medel till luftfarten 2003, fördelning av driftbidrag och upphandlad trafik**

\* Avser beslutat för 2003

Som en del i en generell översyn av hur transportpolitiskt motiverade insatser genomförs har regeringen för avsikt att i ett större sammanhang

se över stödet till flygplatserna. I denna översyn kommer såväl nuvarande stöd till luftfartssektorn som statens stöd till andra trafikslag att behandlas med syftet att åstadkomma långsiktigt hållbara förutsättningar för statligt stöd till transportsystemet. Vid denna översyn bör ett nytt stödsystem övervägas, men innan ett sådant arbete har genomförts bör nuvarande driftbidragssystem och dess finansiella ramar ligga fast enligt tidigare.

**Tabell 7.5 Härledning av nivån 2004-2006 för anslaget 36:10 Driftbidrag till kommunala flygplatser**

Miljoner kronor

	2004	2005	2006
Anvisat för 2003 i 2003 års statsbudget	94,9	94,9	94,9
Överföring till anslag 3:3 Tullverket	-13,8	-13,8	-13,8
Förslag/beräknat anslag*	81,1	81,1	81,1

\* Enligt nuvarande system.

## 7.6.5 En uppdelning av Luftfartsverket

### Ärendet och dess beredning

Sedan sin tillkomst 1945 har Luftfartsverket genomgått ett antal förändringar där den starkaste drivfjädern för utvecklingen har legat i den starka trafiktillväxten. Luftfartsverket har fått vidgade uppgifter genom ansvar för miljöfrågor samt sektorsplanering inom den civila luftfarten. Internt inom verket har det kontinuerligt pågått ett förändringsarbete. Dåvarande Kommunikationsdepartementet gjorde under åren 1996–1997 en översyn av Luftfartsverkets verksamheter och roller. Översynen gjordes utifrån hypotesen att ökad tydlighet i mål och uppdragsbeskrivning skulle skapa en ökad effektivitet samt att Luftfartsverkets dåvarande mål och struktur skulle leda till intressekonflikter. En viktig slutsats av översynen var att sektors- och flygsäkerhetsverksamheterna borde vara åtskilda från infrastrukturhållandet och de kommersiella verksamheterna. Regeringen beslöt som en konsekvens av utredningen att omformulera Luftfartsverkets dåvarande övergripande mål. För att tydliggöra rollerna och minimera intressekonflikterna har Luftfartsverket sedan den 1 mars 1998 organiserat verksamheten i tre funktionella enheter med utgångspunkt i verkets tre roller: sektor, säkerhet och produktion. Näringsdepartementet genomförde under 1999



ytterligare en översyn av Luftfartsverkets verksamhetsstruktur. Det förslag som presenterades efter översynen och som innebar en uppdelning av verksamheten genomfördes inte. Luftfartsverket har därefter under 2001 vidtagit ytterligare åtgärder för att förtydliga de interna rollerna genom att flygtrafiktjänstens reglering och myndighetsuppgifter avskilts från de producerande funktionerna inom verket.

I dag uppträder Luftfartsverket som ett affärsverk där tredje man kan uppfatta verkets agerande som ett resultat av en sammanvägning av verkets skilda roller och intressen. Den funktionella uppdelning som gjorts i de tre rollerna produktion, sektor och säkerhet förändrar inte situationen.

Luftfartsverkets sammanhållna organisationsstruktur är olämplig eftersom de verksamheter som bedrivs, dvs. myndighets- respektive produktionsverksamheter, har olika syften och förutsättningar. I sin roll som myndighet är Luftfartsverket inte fristående till sin egen roll som marknadsaktör. Regeringen har antagit att detta skapar trovärdighets- och effektivitetsproblem för verket både i sin roll som myndighet och som marknadsaktör. Mot denna bakgrund har regeringen internt låtit utreda möjligheten för att bryta ut myndighetsverksamheterna i en separat luftfartsmyndighet. En departementspromemoria har remissbehandlats under sommaren 2003.

### En ny luftfartsmyndighet

**Regeringens förslag:** Regeringen föreslår en uppdelning av Luftfartsverket, där den nya myndigheten skall omfatta nuvarande Luftfartsinspektionen och avdelningen Luftfart och Samhälle samt övriga funktioner som är av klar myndighetskaraktär. Det kvarvarande affärsverket skall driva de statliga flygplatserna, flygtrafiktjänsten och annan verksamhet som har koppling till affärsverksamhet. Bildandet av en ny luftfartsmyndighet hindrar inte att regeringen i framtiden utreder om en trafikslagsövergripande inspektionsmyndighet bör bildas. I nuläget anser dock regeringen att det är viktigt att genomföra uppdelningen av Luftfartsverket med syftet att undanröja dagens situation där myndigheten kontrollerar sig själv. En ny myndighet kommer att innebära förbättrade möjligheter att aktivt utöva tillsyn

och översyn av Luftfartssektorns samtliga aktörer. En organisationskommitté bör tillsättas för att göra studier av bl.a. finansiering och organisationsstruktur. Även en författningsöversyn behöver företas eftersom en uppdelning kan komma att medföra konsekvenser i bl.a. luftfartslagen (1957:297) och luftfartsförordningen (1986:171). Genomförandet kan tidigast ske den 1 januari 2005. För Luftfartsverket, de anställda och externa intressenter är det av stor betydelse att riskdagen nu godkänner principen att Luftfartsverket uppdelas i två myndigheter, ett affärsdrivande verk och en luftfartsmyndighet. Regeringen föreslår att riksdagen godkänner en uppdelning av Luftfartsverket och att regeringen bemyndigas genomföra ombildningen.

**Remissinstanserna:** Bland remissinstanserna råder det ett nästintill totalt stöd för förslaget om att Luftfartsverkets myndighetsroll och produktionsroll separeras från varandra. Därigenom kan potentiella rollkonflikter undvikas och tillsynsverksamhetens legitimitet stärkas, anser flera instanser. Hur uppdelningen bör se ut i detalj råder det något delade meningar om, men utredningens förslag stöds i stort.

**Skälen för regeringens förslag:** Regeringen anser att den grundläggande rollkonflikten ligger i att Luftfartsverket bedriver både myndighets- och produktionsverksamhet. Myndighetsverksamheterna styrs av samhälls- och transportpolitiska mål medan produktionsverksamheterna till stor del styrs av företagsekonomiska mål.

Ett grundläggande krav på en myndighet för att den skall vara trovärdig och oväldig i sin myndighetsroll är att den skall stå helt fristående från sektorns alla aktörer. Så är inte fallet med dagens organisation. Luftfartsverket är som tjänsteproducent part på en marknad med andra aktörer, t.ex. flygbolag, kommunala och privata flygplatser, samtidigt som man som myndighet ställer krav på aktörerna och kontrollerar dessa. Med en sådan ordning finns risken att myndigheten gynnar den egna verksamheten och ser till egna intressen till förfång för ett strikt neutralt agerande i förhållande till hela luftfartssektorn. Regeringen anser att en separation av produktionsverksamheten från Luftfartsverkets sektors- och säkerhetsroller kommer att ge verksamheterna möjlighet att uppträda med större integritet i förhållande till brukarna, som köper tjänster från produk-

tionsverksamheten och som samtidigt är beroende av tillsyn och myndighetsutövning. Regeringen menar även att en delning skulle minska de upplevda rollkonflikter som dagens organisation av Luftfartsverket skapar. En separat luftfartsmyndighet skulle vara oberoende i förhållande till olika flygplatshållare och ha större möjlighet att främja konkurrensen inom luftfarten än vad Luftfartsverket har i dag, då man själv är den största flygplatshållaren på marknaden.

Luftfartsverket drivs sedan 1947 som affärsverk. Ett affärsverk kännetecknas av att verket utgör en självständig ekonomisk enhet i förhållande till statsbudgeten samtidigt som det förmögenhetsmässigt utgör en del av staten. Regeringen har direktiv rätt mot verken som har lydnadsplikt i förhållande till regeringen. Ett affärsverk finansierar sin verksamhet med intäkter från de tjänster och produkter det tillhandahåller. Regeringen anser att affärsverksformen bör bibehållas för Luftfartsverkets produktionsverksamhet.

### Finansiering

**Regeringens förslag:** I dag finansieras myndighetsverksamheten dels genom avgifter som tas ut i samband med myndighetsutövningen och dels genom de resurser som affärsverksamheten bidrar med.

Finansieringen av reformen är tänkt att ske genom avgifter. Hur det slutliga avgiftssystemet skall utformas bör vara en fråga för organisationskommittén att utreda. Hur avgifterna

skall redovisas har regeringen för avsikt att återkomma till riksdagen med. Regeringen avser att i budgetpropositionen för 2005 redovisa den fullständiga ekonomiska bilden för reformen. Uppdelningen kommer att innebära merkostnader, men dessa kan motiveras med att verksamheterna blir mer renodlade och i förlängningen effektivare. En utgångspunkt i den fortsatta utredningen av finansieringen av verksamheten är att uttaget från passagerare och flygbolag inte bör öka annat än för att betala de extra kostnader som uppkommer när den nya myndigheten behöver resursförstärka för att bl.a. utöva tillsyn av affärsverket och övriga aktörer. En följd av att myndighetsverksamheten bryts ut ur affärsverket är att vissa luftfartsavgifter kan sänkas i och med att avgifterna i dag även är satta för att täcka underskottet i myndighetsverksamheten. Intäkterna från en ny avgift bör därmed motsvaras av en lika stor sänkning av Luftfartsverkets luftfartsavgifter, undantaget det som skall ersätta de ökade kostnaderna för den nya myndigheten.

**Remissinstanserna:** Den övervägande delen av remissinstanserna förespråkar en kostnadsneutral finansiering. Security- och undervägsavgifterna har höjts kraftigt de senaste åren och branschen anser sig inte klara ytterligare avgiftshöjningar i dagens läge. Några instanser anser att den nya luftfartsmyndigheten bör finansieras via statsbudgeten utan att någon extra avgift tas ut av sektorn.

## 8 Interregional kollektiv persontrafik

### 8.1 Omfattning

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

### 8.2 Utgiftsutveckling

**Tabell 8.1** Utgiftsutveckling inom verksamhetsområdet

Miljoner kronor

	Utfall 2002	Anslag 2003	Utgiftsprognos 2003	Förslag anslag 2004	Beräknat anslag 2005	Beräknat anslag 2006
36:11 Rikstrafiken: Administration	10,7	11,3	11,3	19,4 <sup>1</sup>	19,9 <sup>1</sup>	20,2 <sup>1</sup>
36:12 Rikstrafikens Trafikupphandling	717,3	790,0	831,2 <sup>2</sup>	793,0 <sup>3</sup>	793,0 <sup>3</sup>	793,0 <sup>3</sup>
<b>Totalt för verksamhetsområdet</b>	<b>728,0</b>	<b>801,3</b>	<b>842,5</b>	<b>812,4</b>	<b>812,9</b>	<b>813,2</b>

<sup>1</sup> Inklusive överföring av utredningsverksamhet m.m. från anslag 36:12 och överföring av medel från anslag 36:9 Rederinnämnden: Administration.

<sup>2</sup> Inklusive de ökade kostnaderna för genomförd korttidsupphandling av viss flygtrafik.

<sup>3</sup> Efter överföring av utredningsverksamhet m.m. till anslag 36:11.

Regeringen föreslår att utredningsverksamhet m.m. överförs från anslaget 36:12 *Rikstrafiken: Trafikupphandling* (se vidare avsnitt 8.7) samt att 500 000 kronor överförs från anslaget 36:9 *Rederinnämnden: Administration*. Med dessa överföringar kan de överskridanden som Rikstrafiken prognostiserat för kommande år undvikas.

### 8.3 Politikens inriktning

Verksamhetsområdet omfattar den utveckling och samordning av trafiken som krävs för att skapa ett effektivare interregionalt kollektivt persontrafiksystem. Statens upphandling av

interregional kollektiv persontrafik är ett verktyg för denna utveckling och samordning.

Det är viktigt att det över hela landet finns tillräckligt goda transportmöjligheter så att människor inte tvingas flytta på grund av brister i transportsystemet. Transportsystemet skall utformas så att det svarar mot kvinnors och mäns transportbehov och där kvinnor och män ges samma möjligheter att påverka utvecklingen och utnyttjandet.

Det bör även finnas en rimlig valfrihet vid val av transportlösning för resor mellan olika regioner. Staten har här ett övergripande ansvar. Samtidigt bör dock den interregionala kollektivtrafiken så långt som möjligt drivas på kommersiella villkor och i ökad utsträckning samordnas med lokal och regional kollektivtrafik. En tillfredsställande interregional transportförsörjning i ett sammanhängande nätverk och transportutbud torde dock även fortsättningsvis kräva att samhället upphandlar sådan trafik som ger ett väsentligt bidrag till att åstadkomma en sådan transportförsörjning och till uppfyllandet av de transportpolitiska målen men som inte kan drivas på kommersiella grunder.

Genom myndigheten Rikstrafiken har staten genomfört ett stort antal upphandlingar av sådan transportpolitiskt motiverad kollektiv persontrafik. Flera av dessa upphandlingar har genomförts i samverkan med trafikhuvudmännen bl.a. i syfte att förbättra samordningen mellan regional och interregional trafik.

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

Även om satsningar gjorts av såväl staten som trafikhuvudmännen har resandeutvecklingen inom kollektivtrafiken inte varit tillfredsställande. Regeringen ser allvarligt på att kollektivtrafikresandet i många fall stagnerat och tillsatte under 2001 två utredningar, Kollektivtrafikkommittén och Järnvägsutredningen, med uppdrag att föreslå åtgärder i syfte att utveckla kollektivtrafiken med utgångspunkt från ett

resenärsperspektiv. Kollektivtrafikkommittén har lämnat sitt slutbetänkande (se vidare avsnitt 8.5) och Järnvägsutredningen skall redovisa sitt slutbetänkande senast den 15 november 2003. Regeringen avser återkomma till riksdagen med anledning av dessa utredningar.

Regeringen har även för avsikt att initiera en generell översyn av hur transportpolitiskt motiverade insatser genomförs. I denna översyn avses statens samlade insatser inom alla trafikslag att behandlas. Syftet är att åstadkomma långsiktigt hållbara förutsättningar för statens ansvar för transportpolitiskt motiverad trafik som inte kan drivas på kommersiella grunder. Vid denna översyn bör ett nytt stödsystem övervägas.

## 8.4 Mål och resultat

Målen inom verksamhetsområdet är:

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

utformning och förvaltning och deras värdering tillmäts samma vikt.

## Resultat

Rikstrafiken startade sin verksamhet den 1 juli 1999. Regeringen bedömer att Rikstrafiken har utvecklats i alla sina uppdrag. Rikstrafiken har verkat för en bättre samordning av kollektivtrafiken. Detta har skett bl.a. genom att myndigheten har genomfört utvecklade och mer långsiktiga upphandlingar av tåg-, buss- och flygtrafik. Upphandlingar som i flera fall genomförts i samverkan med trafikhuvudmännen.

Rikstrafiken har genomfört och avrapporterat det trafikslagsövergripande projektet Hela resan för ökad tillgänglighet till och med kollektivtrafiken. Myndigheten har drivit krav på boknings-samarbete genom ett särskilt datagränssnitt, redovisat ett förslag till ett enda telefonnummer för upplysning om kollektivtrafiken och lanserat en Internetportal med övergripande information om hela trafiksektorn.

Regeringen bedömer att Rikstrafikens verksamhet har varit inriktad mot de transportpolitiska målen och i allt väsentligt levt upp till krav som ställts på verksamheten.

Däremot har alla upphandlingar inte kunnat genomföras helt smärtfritt. Rikstrafikens mest uppmärksammade upphandling är de sex flyglinjer där Danish Air Transport fick uppdraget att utföra trafiken och som efter en kort period sade upp avtalet.

## 8.5 Insatser

### Köp av interregional kollektiv persontrafik

Statens köp av interregional kollektiv persontrafik syftar till att upprätthålla transportpolitiskt angelägen interregional trafik som inte kan bedrivas på kommersiella grunder. Statens upphandlingar gjordes fram t.o.m. trafikåret 2000 av Delegationen för köp av viss kollektivtrafik. I och med Rikstrafikens bildande övergick ansvaret till myndigheten och delegationen utvecklades. Även om de upphandlingar som Rikstrafiken har genomfört i stor utsträckning baseras på tidigare upphandlad trafik så har statens upp-

handlingar utvecklats i riktning mot upphandlingar av ”paket” som omfattar både regional och interregional trafik. Dessa upphandlingar genomförs i samverkan med berörda trafikhuvudmän. Som exempel kan nämnas Tåg i Bergslagen och Västtåg. Tidigare omfattade statens upphandlingar i princip bara tågtrafik. Efter att Rikstrafiken startat sin verksamhet har statens trafikupphandlingar utvecklats så att alla trafikslag omfattas. Som exempel kan nämnas busstrafik längs Norrlandskusten och upphandling av 10 inrikes flyglinjer. Statens kostnader fördelas för 2002 på följande sätt mellan de olika trafikslagen:

- Tågtrafik 353 miljoner kronor
- Busstrafik 89 miljoner kronor
- Färjetrafik 196 miljoner kronor
- Flygtrafik 21 miljoner kronor

Allt sedan de transportpolitiska delmålen kompletterades med mål om ett jämställt transportsystem har arbetet pågått med att ta fram underlag bl.a. för att kunna utveckla olika typer av mått för att kunna följa upp måluppfyllelse. Rikstrafiken har inlett arbetet med att utveckla sin resandestatistik så att relevanta uppgifter samlas in.

### Analys och slutsatser

Rikstrafikens verksamhet har bidragit till att kollektivtrafiken utvecklats. Framför allt har upphandlingarna som genomförts i samverkan med trafikhuvudmännen inneburit bättre samordning mellan regional och interregional trafik.

Däremot har alla upphandlingar inte kunnat genomföras helt smärtfritt. Rikstrafikens mest uppmärksammade upphandling är de sex flyglinjer där Danish Air Transport (DAT) fick uppdraget att utföra trafiken. DAT sa i december 2002 upp avtalet med Rikstrafiken och DAT:s trafik upphörde i juni 2003. För att undvika ett avbrott i trafiken tvingades Rikstrafiken att genomföra en kostsam korttidsupphandling i avvaktan på att en ny långsiktig upphandling kunde genomföras. Detta har fått till följd att Rikstrafikens ekonomi kommer att vara mycket ansträngd de närmaste åren.

Avsikten har sedan Rikstrafiken bildades varit att utvärdera verksamheten efter att myndigheten verkat några år. Regeringen har därför uppdragit åt Statskontoret att utvärdera Rikstrafi-

kens verksamhet och organisation. Syftet är att klargöra om verksamheten bedrivs på ett optimalt sätt, om organisationen är ändamålsenlig och styrs på ett effektivt sätt samt om myndigheten har givits de rätta förutsättningarna för att fullgöra sitt uppdrag. Statskontoret skall redovisa sitt uppdrag den 31 oktober 2003.

### Stöd till Gotlandstrafiken

Antalet passagerare i Gotlandstrafiken har ökat under senare år och uppgick 2002 till nästan 1,4 miljoner passagerare. Godsvolymen har varierat något över tiden men visar för de senaste åren en positiv utveckling. Olika bedömningar pekar på en årlig tillväxt av trafikvolymen på mellan 2 och 4 procent. Trafiken har de senaste åren bedrivits med två konventionella färjor och en höghastighetsfärja samt under högsäsong med förstärkning av en godsfärja. Under 2003 kommer de konventionella färjorna att ersättas av två nya stora färjor som hastighetsmässigt kan jämföras med nuvarande höghastighetsfärja.

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

Mot denna bakgrund beslutade regeringen i december 2000 om direktiv för en förhandlad helhetslösning för Gotlandstrafiken. Uppdraget gick ut på att genom förhandlingar med berörda parter finna och förankra en acceptabel lösning. Utredningen lämnade sitt betänkande (SOU 2001:66) Garanterad transportstandard för Gotland till regeringen i augusti 2001. Förslagen i betänkandet har redovisats i budgetpropositionen för 2003.

Ett remissammanträde genomfördes där i princip alla var positiva till den föreslagna lösningen. Dock varnade åkeribranschen för ökade transportkostnader om förslaget

genomfördes innan de nya höghastighetsfärjorna satts i trafik.

Rikstrafiken och Destination Gotland tecknade, efter regeringens godkännande, ett tilläggsavtal om trafiken vilket reglerar fartygsersättningar och övriga justeringar som föranleds av att de nya höghastighetsfärjorna sätts i trafik. Trafikupplägget som regleras i tilläggsavtalet bygger till stor del på vad som föreslogs i betänkandet Garanterad transportstandard för Gotland. Vidare avsattes medel till Länsstyrelsen i Gotlands län till ett samverkansprojekt för att pressa logistikkostnaderna i enlighet med vad som föreslogs i betänkandet.

### Gotlandstillägget

Genom den statliga upphandlingen av färjetrafiken till och från Gotland subventioneras både person- och godstrafiken. Därutöver subventioneras godstrafiken genom det s.k. gotlandstillägget. Riksdagen beslutade 1996 (prop. 1995/96:44, bet. 1995/96:TU7, rskr. 1995/96:99) att gotlandstillägget skulle avvecklas med en tredjedel/år över en treårsperiod samt att lagen (1979:1035) med bemyndigande om utjämning av taxor för vissa lastbilstransporter (taxeutjämningslagen) skulle upphöra att gälla vid utgången av 1998. I avvaktan på en långsiktig lösning av frågan om transportstöd till och från Gotland har dock upphävandet av taxeutjämningslagen skjutits upp, genom riksdagsbeslut, år från år. Det var dock inte lämpligt att fortsätta göra ändringar i lagen eftersom detta skapar en komplicerad författningsstruktur. En ny lag (2000:1377) med bemyndigande om utjämning av taxor för vissa lastbilstransporter ersatte därför 1979 års lag i avvaktan på att frågorna avseende formerna för ett stöd till transporterna till och från Gotland långsiktigt kan lösas. I direktiven till utredningen En förhandlad helhetslösning för Gotlandstrafiken var en av utgångspunkterna att gotlandstillägget skulle avvecklas, eftersom gotlandstillägget inte är konkurrensneutralt och att man inte med säkerhet kan avgöra i vilken omfattning stödet kommer Gotland till godo.

I betänkandet Garanterad transportstandard för Gotland föreslogs bl.a. att Gotlandstillägget skulle slopas senast den 1 januari 2003 och för att kompensera de ökade kostnaderna skulle Rikstrafiken tillföras 29 miljoner kronor.

Regeringen anser det angeläget att kostnaderna för transporter till och från Gotland hålls på en rimlig nivå för att inte hämma utvecklingen av näringsliv och turism.

I samband med regeringens beslut om tilläggsavtalet om Gotlandstrafiken fick Länsstyrelsen i Gotlands län i uppdrag att genomföra ett samarbetsprojekt i syfte att stimulera samverkan mellan företag på Gotland i fråga om köp och uppläggning av transporter. Till projektet anslogs 1 miljon kronor. Projektet redovisades i början av 2003 och en upphandling av transporter pågår.

Åkeribranschen varnade tidigt för att frakt-kostnaderna skulle komma att stiga mer än vad som kompenseras med den sänkning av längdmetertaxan som föreslogs i betänkandet Garanterad transportstandard för Gotland. Därför valde regeringen att avvakta resultatet av att samarbetsprojektet skulle redovisas och utvärderas innan ett slutligt ställningstagande om gotlandstillägget. Regeringen kan konstatera att en sänkning av längdmetertaxan till den nivå som föreslogs i betänkandet skulle bli väsentligt mycket dyrare än vad utredningen beräknade.

Avvecklingen av gotlandstillägget i dag skulle enligt approximativa bedömningar kosta ca 60 miljoner kronor. Rikstrafiken som ansvarar för Gotlandstrafiken kommer att ha en mycket ansträngd budgetsituation de närmaste åren och det finns ingen möjlighet att rymma dessa extra kostnader inom ramarna för tillgängliga anslagsmedel. Det finns heller inget finansiellt utrymme i statsbudgeten att utöka Rikstrafikens ramanslag med ytterligare medel. Utrymmet för omprioriteringar är också i princip obefintligt.

Regeringen stöder i allt väsentligt de förslag som redovisas i betänkandet Garanterad transportstandard för Gotland. Regeringen bedömer dock att det åtminstone under den kommande femårsperioden inte kommer att finnas utrymme att genomföra de förslag vad gäller sänkning av längdmetertaxan och avveckling av gotlandstillägget som redovisas i betänkandet. Regeringen föreslår därför att dessa åtgärder skjuts på framtiden och att gotlandstillägget behålls tills vidare. Regeringens långsiktiga målsättning är dock även fortsatt att gotlandstillägget skall avvecklas när det ekonomiska utrymmet finns.

## Utveckling av kollektivtrafiken

Regeringen beslöt den 17 maj 2001 att tillsätta en kommitté för utveckling av kollektivtrafiken. Tyngdpunkten i kommitténs arbete har legat på den lokala och regionala kollektivtrafikens område. Det utesluter dock inte att kommittén också tagit sig an vissa frågor som även berör den interregionala kollektivtrafiken. Kommittén redovisade i december 2001 ett delbetänkande (SOU 2001:106) Kollektivtrafik med människan i centrum. Kommittén har även redovisat sitt slutbetänkande (SOU 2003:67) till regeringen den 30 juni 2003. I slutbetänkandet redovisas bl.a. ett antal förslag till åtgärder för att få fler att åka kollektivt:

- Samordna informations- och biljettsystem.
- Förbättra konsumentskyddet.
- Förändra beskattningsregler.
- Utveckla formerna för konkurrens och upphandling.
- Vidga trafikhuvudmännens ansvar och fokusera på de transportpolitiska målen.
- Program för kompetensförsörjning samt forskning och utveckling.

Kommittén konstaterar vidare att kollektivtrafiken kommer att drabbas av högre kostnader de närmaste åren. Ekonomin hos trafikhuvudmännen och dess ägare befaras dessutom försämras. Detta sammantaget medför risk för taxehöjningar och minskat utbud.

Kommitténs betänkande kommer att remissbehandlas på sedvanligt sätt och regeringen avser därefter att återkomma till riksdagen med förslag till eventuella åtgärder.

## 8.6 Revisionens iakttagelser

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

Däremot lämnade RRV 2002 en invändning mot myndighetsledningens förvaltning gällande ”väsentliga brister” i tillämpningen av lagen om offentlig upphandling. RRV har 2003 redovisat en uppföljande rapport som visar på att Rikstrafiken har förbättrat sina rutiner men att

vissa brister fortfarande finns. Frågan har även behandlats vid mål- och resultatdialogen med myndigheten. Om Rikstrafiken beaktar de synpunkter som framförts anser regeringen inte att det i nuläget och finns skäl för ytterligare åtgärder.

## 8.7 Budgetförslag

### 8.7.1 36:11 Rikstrafiken: Administration

**Tabell 8.2 Anslagsutveckling**

Tusental kronor

2002	Utfall	10 710	Anslags-sparande	1 333
2003	Anslag	11 319	Utgifts-prognos	11 317
<b>2004</b>	<b>Förslag</b>	<b>19 435</b> <sup>1</sup>		
2005	Beräknat	19 874		
2006	Beräknat	20 184		

<sup>1</sup> Inkluderar överföring av utredningsverksamhet m.m. från anslag 36:12 Rikstrafiken: Trafikupphandling och överföring av 500 tkr från anslag 36:9 Rederinnämnden: Administration.

<sup>2</sup> Motsvarar 19 435 tkr i 2004 års prisnivå. Inkluderar överföring av utredningsverksamhet m.m. från anslag 36:12 Rikstrafiken: Trafikupphandling och överföring av 500 tkr från anslag 36:9 Rederinnämnden: Administration.

<sup>3</sup> Motsvarar 19 435 tkr i 2004 års prisnivå. Inkluderar överföring av utredningsverksamhet m.m. från anslag 36:12 Rikstrafiken: Trafikupphandling och överföring av 500 tkr från anslag 36:9 Rederinnämnden: Administration

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, vilka tidigare finansierats via anslaget 36:12 *Rikstrafiken: Trafikupphandlingar*.

#### Regeringens överväganden

Rikstrafiken hävdar att personalresurserna är otillräckliga för den verksamhet man har uppdraget att genomföra och man har aviserat att ytterligare personal behöver anställas. För att klara verksamheten har myndigheten under de år man verkat anlitat konsulter för mellan 5 och 8 miljoner kronor per år. Riksdagen har beslutat att anslaget 36:12 *Rikstrafiken: Trafikupphandlingar* även får användas för utredningar med anknytning till kollektiv persontrafik. En stor del av Rikstrafikens utredningsverksamhet samt en viss del av annan verksamhet, t.ex. juridisk kompetens i upphandlingsfrågor, sker därför

med hjälp av konsulter och med finansiering från anslaget för trafikupphandling.

Det skapar en situation där medlen inte alltid utnyttjas optimalt. Vissa av arbetsuppgifterna är kontinuerliga och att utnyttja konsulter som debiterar per uppdrag kan i många fall leda till onödigt höga kostnader. Regeringen har även kritiserat myndigheten för att i allt för stor utsträckning ha utnyttjat konsulter.

Regeringen delar myndighetens åsikt att personalresurserna är knappa och att en personalförstärkning är önskvärd, bl.a. för att kunna nedbringa det ganska omfattande utnyttjandet av konsultstöd. Regeringen anser dock att det inte finns något utrymme för en medelförstärkning.

Däremot bedömer regeringen att myndighetens verksamhet skulle kunna bedrivas effektivare, både verksamhets- och kostnadsmässigt, om myndighetens utredningsverksamhet m.m. överförs till myndighetens administration för att därigenom kunna bli en mer integrerad del av myndighetens "egna" verksamhet. Detta skulle leda till att verksamheten kan bedrivas på ett effektivare sätt, genom att man då skulle kunna välja att anlita konsulter för kortare uppdrag och att anställa personal för kontinuerliga uppgifter, som t.ex. juridisk kompetens.

Regeringen föreslår mot den bakgrunden att utredningsverksamheten m.m. som i dag finansieras via anslaget 36:12 *Rikstrafiken: Trafikupphandlingar* fr.o.m. 2004 överförs till anslaget 36:11 *Rikstrafiken: Administration*.

Detta medför inget medelstillskott, utan bara att en verksamhet som ändå krävs flyttas till administrationsanslaget. I realiteten innebär det i stället att utrymmet för trafikupphandlingar ökar med 1 miljon kronor, eftersom verksamheten bedöms kunna bedrivas effektivare om utredningsverksamheten till större del kan ske internt utan att anlita konsulter.

Regeringen föreslår vidare att 500 000 kronor fr.o.m. 2004 överförs till anslaget 36:11 *Rikstrafiken: Administration* från anslaget 36:9 *Rederinnämnden: Administration*.



**Tabell 8.3 Härledning av anslagsnivån 2004-2006, för anslag 36:11 Rikstrafiken: Administration**

Tusental kronor

	2004	2005	2006
<b>Anvisat 2003 i 2003 års statsbudget<sup>1</sup></b>	<b>11 319</b>	<b>11 319</b>	<b>11 319</b>
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning <sup>2</sup>	363	627	813
Beslut	253	259	263
Överföring till/från andra anslag	7 500	7 670	7 789
Övrigt			
<b>Förslag/beräknat anslag</b>	<b>19 435</b>	<b>19 874</b>	<b>20 184</b>

<sup>1</sup> Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2002 (bet. 2002/03:FiU10).

Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

<sup>2</sup> Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2003 års statsbudget. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning.

### 8.7.2 36:12 Rikstrafiken: Trafikupphandling

**Tabell 8.4 Anslagsutveckling**

Tusental kronor

År	Slagslag	Belopp	Notering	Belopp
2002	Utfall	717 325	Anslags-sparande	92 632
2003	Anslag	790 000	Utgifts-prognos	831 250
<b>2004</b>	<b>Förslag</b>	<b>793 000</b>	<sup>1</sup>	
2005	Beräknat	793 000	<sup>1</sup>	
2006	Beräknat	793 000	<sup>1</sup>	

<sup>1</sup> Efter överföring av utredningsverksamhet m.m. till anslag 36:11 Rikstrafiken: Administration.

### Regeringens överväganden

Anslaget finansierar statens upphandling av transportpolitiskt motiverad interregional kollektiv persontrafik. Hittills har även andra kostnader som gått att hänföra till Rikstrafikens uppgifter kunnat finansieras via anslaget. Anslaget har även fått användas för utredningar med anknytning till kollektiv persontrafik.

Regeringen bedömer att myndighetens verksamhet skulle kunna bedrivas effektivare, både verksamhets- och kostnadsmässigt, om myndighetens utredningsverksamhet m.m. överförs till myndighetens administration för att därigenom kunna bli en mer integrerad del av myndighetens "egna" verksamhet. Detta skulle leda till att verksamheten kan bedrivas på ett effektivare sätt, genom att man då skulle kunna välja att anlita konsult för kortare uppdrag och att anställa personal för kontinuerliga uppgifter, som t.ex. juridisk kompetens. Regeringen före-

slår mot den bakgrunden att utredningsverksamheten m.m. som i dag finansieras via anslaget 36:12 *Rikstrafiken: Trafikupphandlingar* fr.o.m. 2004 överförs till anslaget 36:11 *Rikstrafiken: Administration*.

I realiteten innebär det att utrymmet för trafikupphandlingar ökar med 1 miljon kronor, eftersom verksamheten bedöms kunna bedrivas effektivare om utredningsverksamheten till större del kan ske internt utan att anlita konsulter. Anslaget skall därmed heller inte längre belastas med kostnader som inte är direkt förknippade med upphandlingsverksamheten.

Regeringen konstaterar att Kollektivtrafikkommittén förespeglar ökade kostnader för kollektivtrafiken och försämrad ekonomi för trafikhuvudmännen och dess ägare de närmaste åren. Detta medför risk för taxehöjningar och neddragningar inom kollektivtrafiken. Om detta sker i glesbygdslän där ekonomin redan i dag är ansträngd kan glesbygdstrafiken komma att drabbas särskilt hårt. Regeringen bedömer att det är angeläget att kollektivtrafiken i glesbygd kan bibehållas. Därför föreslår regeringen att, i avvaktan på att Kollektivtrafikkommitténs betänkande behandlas, skall ett särskilt stöd om 10 miljoner kronor utgå för glesbygdstrafiken i de fyra nordligaste länen. Anslaget 36:12 *Rikstrafiken: Trafikupphandling*, utökas med 10 miljoner kronor och Rikstrafiken fördelar stödet till de berörda trafikhuvudmännen.

Rikstrafiken bör få sluta upp till fem år långa trafikeringsavtal. Regeringen föreslår därför att riksdagen bemyndigar regeringen att under 2004, i fråga om ramanslaget 36:12 *Rikstrafiken: Trafikupphandling*, ingå ekonomiska förpliktelser som omfattar högst fem år under perioden 2004–2010 och som, inklusive tidigare gjorda åtaganden, innebär utgifter på högst 3 950 000 kronor.

**Tabell 8.5 Härledning av anslagsnivån 2004-2006, för anslag 36:12 Rikstrafiken: Trafikupphandling**

Tusental kronor

	2004	2005	2006
<b>Anvisat 2003 i 2003 års statsbudget<sup>1</sup></b>	<b>790 000</b>	<b>790 000</b>	<b>790 000</b>
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning <sup>2</sup>			
Beslut	10 000	10 000	10 000
Överföring till andra anslag	-7 000	-7 000	-7 000
Övrigt			
<b>Förslag/beräknat anslag</b>	<b>793 000</b>	<b>793 000</b>	<b>793 000</b>

<sup>1</sup> Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2002 (bet. 2002/03:FiU10).

Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

<sup>2</sup> Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2003 års statsbudget.

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

**Tabell 8.6 Bemyndigande om ekonomiska förpliktelser**

Tusental kronor

	Utfall 2002	Prognos 2003	Beräknat 2004	Beräknat 2005	Beräknat 2006 –
Utestående förpliktelser vid årets början	2 186 300	3 324 699	2 968 444	2 554 444	
Nya förpliktelser	1 851 450	498 745	401 000		
Infriade förpliktelser*	713 051	855 000	815 000	783 000	783 000
Utestående förpliktelser vid årets slut	3 324 699	2 968 444	2 554 444		
<b>Erhållen/föreslagen bemyndiganderam</b>	<b>3 700 000</b>	<b>3 950 000</b>	<b>3 950 000</b>		

\* Utgiftsutfall till följd av ingångna förpliktelser.

## 9 Forskning och analys

### 9.1 Omfattning

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

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. VTI skall även granska trafikverkens miljörapporter och de beräkningsmodeller som använts för dessa.

SIKA är statistikansvarig myndighet för officiell statistik inom samhällsområdet transporter och kommunikationer. Till detta räknas vägtransporter, flygverksamhet, järnvägstransporter,

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

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

I verksamhetsområdet ingår slutligen 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.

### 9.2 Utgiftsutveckling

**Tabell 9.1** Utgiftsutveckling inom verksamhetsområdet

*Miljoner kronor*

	Utfall 2002	Anslag 2003 <sup>1</sup>	Prognos 2003	Förslag anslag 2004	Beräknat anslag 2005	Beräknat anslag 2006
36:13 Viss internationell verksamhet	6,7	7,5	7,3	2,5	2,5	2,5
36:14 Statens väg- och transportforskningsinstitut	32,6	33,2	32,5	34,3	35,0	35,6
36:15 Statens institut för kommunikationsanalys	48,9	48,7	48,4	52,7	53,6	54,4
<b>Totalt för verksamhetsområde Forskning och analys</b>	<b>88,2</b>	<b>89,4</b>	<b>88,2</b>	<b>89,5</b>	<b>91,1</b>	<b>92,5</b>

<sup>1</sup> Inklusivt av riksdagen redan beslutade anslag på tilläggsbudget och förslag på tilläggsbudget i samband med BP för 2004.

Utgiftsutvecklingen under perioden påverkas dels av sänkningen av anslaget 36:13 Viss internationell verksamhet med 5 miljoner kronor, dels höjningen av anslaget 36:14 Statens institut för kommunikationsanalys med 2,15 miljoner kronor.

### 9.3 Politikens inriktning

En transportpolitik som säkerställer en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för män och kvinnor och näringslivet i hela landet kräver insatser inom en rad områden. Den fysiska infrastrukturen måste utvecklas, 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.

I ett delbetänkande av Godstransportdelegationen analyseras bl.a. forskningsbehov i denna delsektor (SOU 2003:39). Mot bakgrund av den betydelse för samhälle, industri och handel som godstransporterna har ser delegationen verksamheten som underförsörd med forskningsmedel. Endast ca 5 procent av den statliga finansieringen av transportforskning uppskattas gå till godstransportforskning. Delegationen poängterar behovet av att utveckla logistikens innovationssystem och pekar ut fem viktiga temaområden för forskning inom området: Omvärld, näringslivets effektivitet, struktur för logistik- och godsflöden, transportproduktionens teknik- och hjälpsystem samt analysverktyg.

I kollektivtrafikkommitténs slutbetänkande (SOU 2003:67) behandlas också behovet av forskning, utveckling och demonstration inom området. Kommittén uttrycker oro för finansieringen inom området och framhåller betydelsen av att göra en kraftsamling kring ett begränsat antal forskningsmiljöer. Två huvudområden, där kunskapsbehov föreligger, pekas ut: Kollektivtrafikens samhällsnytta och kundrelaterade kunskaper.

Godstransportdelegationens och Kollektivtrafikkommitténs betänkanden utgör underlag för arbetet med en kommande forskningspolitisk proposition.

Fortsatt forsknings- och analysarbete krävs för att konkretisera transportpolitikens mål, liksom för att ytterligare förbättra målstyrning och måluppföljning. Det är också viktigt att den förestående storsatsningen på transportinfrastruktur följs av utveckling av moderna verktyg bl.a. i form av goda prognos- och planeringsmetoder. Vidare krävs fortlöpande analyser av prissättning av infrastruktur användning. Förmågan att utveckla och nyttiggöra innovationer är viktigt för att de transportpolitiska målen skall nås men också för att åstadkomma ekonomisk tillväxt i allmänhet. Innovationsperspektivet är en viktig del vid analysen av de områden som nämnts ovan, men åtgärder krävs också inom transportforskning, teknisk utveckling och utbildning. Innovationsfrågorna berör många olika politikområden och ställer krav på fördjupat samarbete över sektorsgränser.

### 9.4 Mål och resultat

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

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

#### Statens väg- och transportforskningsinstitut

Den samlade bedömningen är att måluppfyllelsen har varit god. VTI har under 2002 granskat trafikverkens miljörapporter och gjort en översikt av emissionsberäkningar för järnväg, sjöfart och flyg. Övriga mål enligt regleringsbrevet har huvudsakligen uppfyllts.

## Statens institut för kommunikationsanalys

En samlad bedömning av SIKAs verksamhet under 2002 visar att måluppfyllelsen varit god. SIKA har under 2002 genomfört bl.a. fördjupade analyser av hushållens kommunikationsmönster och användning av informationsteknik i arbetet, påbörjat arbete med underlag för att vidareutveckla de transportpolitiska målen med koncentration på delmålen tillgänglighet, transportkvalitet och positiv regional utveckling samt genomfört en reviderad prognos för utvecklingen för persontransporter. Vidare har SIKA genomfört en utredning av hur effekter av hur olika åtgärder i transportsystemet kan redovisas med avseende på kvinnor, män och barn. SIKA har även givit ut en ny årsbok om transporter och kommunikationer i början av 2002.

## Statens haverikommission

Statens haverikommission skall fastställa olycksorsaken i varje undersökning som rör flygolyckor, sjöolyckor, olyckor med spårbunden trafik, olyckor i militär verksamhet och andra allvarliga olyckor och om möjligt ge sådana synpunkter och rekommendationer att framtida olyckor förebyggs. Haverikommissionen har kunnat fastställa olycksorsaken i samtliga genomförda undersökningar och har i de flesta fall kunnat lämna rekommendationer till tillsynsmyndigheterna. Haverikommissionen har därmed bidragit till det långsiktiga målet om en säker trafik. Måluppfyllelse i förhållande till uppställda verksamhetsmål bedömer regeringen vara tillfredsställande vad gäller utförda prestationer. Målet för handläggningstider har inte myndigheten kunnat uppfylla under året. Myndigheten anger att skälet till detta är den stora personalomsättningen vid myndigheten. I slutet av året var dock handläggningstiderna i fas med fastställda mål.

## 9.5 Analys och slutsatser

Regeringens samlade bedömning är att målen för verksamhetsområdet har uppfyllts. De ansvariga myndigheterna har genom den verksamhet de bedrivit under det gångna året medverkat till att förbättra möjligheterna att uppnå de transportpolitiska mål som regeringen eftersträvar. Forsknings- och analysarbetet inom transportområdet bidrar till uppfyllandet av samtliga sex transportpolitiska delmål. Av de enskilda forskningsprojekten som bedrivs hos VTI kan de flesta sägas vara relaterade till delmålen om en säker trafik samt en god miljö. Eftersom forskningen är behovsstyrd är det emellertid inte upp till VTI att styra forskningen i en viss riktning. Denna uppgift ligger bl.a. på VINNOVA, i egenskap av fördelare av statliga forskningsmedel.

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

Statens haverikommission har med sin verksamhet främst bidragit till att uppfylla det transportpolitiska delmålet om en säker trafik, dvs. att ingen dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor inom transportsystemet. Myndigheten har gjort detta genom att lämna synpunkter och rekommendationer till tillsynsmyndigheterna. Myndigheterna har i de flesta fall hörsammat Haverikommissionens rekommendationer. Många av dessa kan också tillämpas utanför transportsektorn. Myndigheten har därigenom främjat säkerheten också inom andra områden. För den spårbundna trafiken kommer inom kort ett EU-direktiv om säkerheten inom järnvägstrafiken att träda i kraft, det s.k. säkerhetsdirektivet. Direktivet kommer att medföra att myndigheten skall utreda även sådana olyckor och tillbud som Järnvägsinspektionen för närvarande utreder.

## 9.6 Budgetförslag

### 9.6.1 36:13 Viss internationell verksamhet

**Tabell 9.2 Anslagsutveckling**

Tusental kronor

2002	Utfall	6 701	Anslags-sparande	1 024
2003	Anslag	7 500	Utgifts-prognos	7 312
<b>2004</b>	<b>Förslag</b>	<b>2 500</b>		
2005	Beräknat	2 500		
2006	Beräknat	2 500		

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 en sänkning av anslaget med 5 miljoner kronor.

### 9.6.2 36:14 Statens väg- och transportforskningsinstitut

VTI:s verksamhet har påverkats av omvärldsförändringar de senaste åren. Bland annat upphörde Kommunikationsforskningsberedningen (KFB) den 1 januari 2001 och gick upp i VINNOVA.

Mot bakgrund av dessa omvärldsförändringar tillsattes en projektgrupp inom Regeringskansliet för att se över VTI:s framtida roll i den svenska transportpolitiken och föreslå en lösning på VTI:s finansiering.

Projektgruppens rapport (Ds 2003:21) Översyn av Statens väg- och transportforskningsinstituts (VTI) roll och finansiering har remissbehandlats. Huvuddelen av de remissinstanser som yttrat sig över förslagen har i stort sett tillstyrkt dessa. När det gäller projektgruppens förslag

om VTI:s finansiering har dock Kungliga Tekniska Högskolan, Linköpings Universitet, Luleå tekniska universitet, VTI, SIKA och Svenska Kommunförbundet ansett att VTI bör tillföras ökade resurser i form av höjt grundanslag eller att statsmakterna bör ta ett ökat ansvar för finansieringen av VTI.

Slutsatsen av projektgruppens arbete blev att VTI behövs främst som forskningsutförare för den offentliga infrastrukturverksamheten. Vidare ansåg projektgruppen att den beställarutförarmodell som används för VTI är bra och bör behållas. Frågan om en annan verksamhetsform för VTI har också behandlats i rapporten och slutsatsen blev att det inte fanns några skäl att ändra nuvarande verksamhetsform. Även remissinstanserna har ansett att VTI behövs. Några remissinstanser har dock ansett att verksamhetsformen bör omprövas och skälet är risken för ojämlika konkurrensvillkor mellan offentliga och privata aktörer på marknaden.

Regeringen delar uppfattningen att VTI behövs. VTI är den största samlade resursen för transportforskningen i Sverige och har bredd och kontinuitet på verksamheten. VTI bör enligt regeringens mening liksom tidigare huvudsakligen vara ett institut för tillämpad transportforskning. Regeringen delar projektgruppens bedömning att den beställar- och utförarmodell som finns säkerställer att den forskning som beställs också behövs. För närvarande bereds en fråga inom regeringskansliet om att införa en konfliktlösningsregel i konkurrenslagen. Inriktningen är att kunna presentera ett förslag till lagregel som har uppslutning både från offentlig och privat sektor. Regeringen finner mot denna bakgrund och att verksamhetsformen i övrigt är ändamålsenlig inte skäl att ändra VTI:s nuvarande verksamhetsform.

I ovannämnda rapport föreslogs inte någon ny finansieringsform av VTI utan det förordades fortsatt finansiering med ett grundanslag och uppdragsintäkter. Inte heller bedömdes att en höjning av anslaget kunde genomföras. Projektgruppen ansåg att det fortsättningsvis torde finnas goda finansieringsmöjligheter för den forskning VTI bedriver med hänsyn till att det vid tidpunkten för gruppens rapport pågick diskussioner mellan forskningsfinansiärerna

om transportforskningen. Ett stort antal remissinstanser har dock ansett att VTI:s grundanslag bör höjas och har därvid bl.a. hänvisat till förutsättningarna för att beställarutförarmodellen skall fungera inte verkar finnas längre.

Regeringen bedömer att en höjning av VTI:s anslag för närvarande inte är möjlig utan anser att nuvarande anslagsnivå, justerat med pris- och löneomräkning, skall vara oförändrad. VTI:s anslag skall bl.a. täcka kostnader för kompetensutveckling, lokaler, särskild utrustning och administration. VTI har i uppdrag att granska och kommentera trafikverkens miljörapporter och de beräkningsmodeller och underlag som använts. Vidare skall VTI för transportsektorn tillhandahålla uppdaterade sammanställningar avseende beräkningsmodeller och underlag för beskrivning av energianvändning och avgasemissioner. Anslaget skall täcka kostnaderna för dessa uppdrag. Regeringen anser att användningsområdet för anslaget bör utökas så att anslaget också kan användas till FoU och medfinansiering av VTI:s deltagande i EU-projekt.

Regeringen har för avsikt att genom en ändring av VTI:s instruktion utöka den nuvarande möjligheten att anställa professorer till högst fem tjänster. Bakgrunden till detta förslag är att VTI behöver utöka sitt samarbete med universitet och högskolor för att på ett bättre sätt än för närvarande kunna fungera som en rekryteringsbas för transportsektorn och näringslivet när det gäller kvalificerad personal.

Anslagsutvecklingen för verksamheten följer enligt nedanstående tabell.

**Tabell 9.3 Anslagsutveckling**

Tusental kronor

År	Utfall	Anslags-sparande	Utgifts-prognos
2002	Utfall	32 575	117
2003	Anslag	33 245 <sup>1</sup>	32 531
<b>2004</b>	<b>Förslag</b>	<b>34 276</b>	
2005	Beräknat	35 032 <sup>2</sup>	
2006	Beräknat	35 556 <sup>3</sup>	

<sup>1</sup> Inklusive av riksdagen redan beslutade anslag på tilläggsbudget och förslag på tilläggsbudget i samband med BP för 2004.

<sup>2</sup> Motsvarar 34 276 tkr i 2004 års prisnivå.

<sup>3</sup> Motsvarar 34 276 tkr i 2004 års prisnivå.

## Regeringens överväganden

Regeringen föreslår inte någon förändring av anslaget.

Regeringen föreslår att användningsområdet för anslaget utökas så att anslaget också kan användas till forskning och medfinansiering av VTI:s deltagande i EU-projekt.

**Tabell 9.4 Härledning av anslagsnivån 2004-2006, för anslag 36:14 Statens väg- och transportforskningsinstitut**

Tusental kronor

	2004	2005	2006
<b>Anvisat 2003 i 2003 års statsbudget <sup>1</sup></b>	<b>33 245</b>	<b>33 245</b>	<b>33 245</b>
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning <sup>2</sup>	980	1 735	2 258
Beslut			
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt	51	52	53
<b>Förslag/beräknat anslag</b>	<b>34 276</b>	<b>35 032</b>	<b>35 556</b>

<sup>1</sup> Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2002 (bet. 2002/03:FIU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

<sup>2</sup> Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2003 års statsbudget. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning.

## 9.6.3 36:15 Statens institut för kommunikationsanalys

**Tabell 9.5 Anslagsutveckling**

Tusental kronor

År	Utfall	Anslags-sparande	Utgifts-prognos
2002	Utfall	48 877	394
2003	Anslag	48 742 <sup>1</sup>	48 381
<b>2004</b>	<b>Förslag</b>	<b>52 727</b>	
2005	Beräknat	53 648 <sup>2</sup>	
2006	Beräknat	54 385 <sup>3</sup>	

<sup>1</sup> Inklusive av riksdagen redan beslutade anslag på tilläggsbudget och förslag på tilläggsbudget i samband med BP för 2004.

<sup>2</sup> Motsvarar 52 531 tkr i 2004 års prisnivå.

<sup>3</sup> Motsvarar 52 531 tkr i 2004 års prisnivå.

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

## Regeringens överväganden

SIKA har anmält ett ökat medelsbehov för främst ökade statistikuppgifter på 2,6 miljoner kronor för 2004, på ytterligare 0,9 miljoner kronor för 2005 och på ytterligare 1,2 miljoner

kronor för 2006. Det ökade medelsbehovet för statistikuppgifter under 2004 uppkommer av ett nytt gemensamt system för statistik om flygtrafik inom Europeiska unionen. Ökade kostnader för statistikproduktion från 2004 och framåt uppkommer av nya regleringar inom EU angående statistik om televerksamhet och statistik om informationsområdet. I dagsläget är en mycket stor del av institutets statistikproduktion reglerad av förordningar inom EU och möjligheter till omprioriteringar är mycket liten. Regeringen föreslår därför en ökning av anslaget till SIKA för 2004 med 2,15 miljoner kronor till följd av de ökade kostnaderna för statistikproduktion. Den höjningen tillsammans med en tidigare beslutad höjning om 0,45 miljoner kronor bidrar till att täcka de ökade kostnaderna för statistikproduktion under 2004.

Från och med 2004 skall i princip all årlig revision avgiftsbeläggas (Avgifter vid Riksrevisionen, prop. 2002/03:63, bet. 2002/03:FiU27, rskr. 2002/03:189). Avgifter och ersättningar tillförs statskassan och redovisas mot inkomsttitel. För anslagsfinansierade myndigheter som under 2003 inte erlägger någon avgift för årlig revision medför föreslagen nyordning en tillkommande kostnad. En kostnad som myndigheterna, däribland SIKA, föreslås kompenseras för genom en nivåhöjning av anslagen från och med nästa år.

**Tabell 9.6 Härledning av anslagsnivå 2004-2006, för anslag 36:15 Statens institut för kommunikationsforskning**

Tusental kronor

	2004	2005	2006
Anvisat 2003 i 2003 års statsbudget <sup>1</sup>	48 742	48 742	48 742
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning <sup>2</sup>	1 193	2 255	2 955
Beslut	192	242	275
Överföring till/från andra anslag	2 600	2 410	2 413
Övrigt			
<b>Förslag/beräknat anslag</b>	<b>52 727</b>	<b>53 648</b>	<b>54 385</b>

<sup>1</sup> Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2002 (bet. 2002/03:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

<sup>2</sup> Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2003 års statsbudget. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning.

#### 9.6.4 Statens haverikommission

Haverikommissionen disponerar inget eget anslag. Regeringen beslutar om en ram för myndighetens förvaltningskostnader. För 2003 har ramen fastställts till 13,53 miljoner kronor. Haverikommissionen begär i sitt budgetunderlag för 2004–2006 att ramen höjs till 14 miljoner kronor. Myndigheten anger att förvaltningskostnaderna kommer att öka till följd av ökade lönekostnader. Kostnaderna för utbildningssatsningar för personalen kommer också enligt myndigheten att öka. Förvaltningskostnaderna skall enligt 2003 års regleringsbrev betalas av de fem nedanstående myndigheterna enligt följande om inte annat överenskommes mellan myndigheterna:

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

De särskilda utredningskostnaderna, föranledda av enskilda undersökningar, skall betalas av berörda myndigheter enligt följande:

Luftfartsverket för civila luftfartsärenden, Sjöfartsverket för civila sjöfartsärenden, Banverket för järnvägsrelaterade ärenden, Försvarsmakten för militära ärenden och Statens räddningsverk för övriga ärenden.

#### Regeringens överväganden

Regeringen anser att förvaltningskostnaderna för budgetåret 2004 får uppgå till högst 14 miljoner kronor. Regeringen avser att i 2004 års regleringsbrev för Haverikommissionen fastställa fördelningen av förvaltningskostnaderna de fem betalande myndigheternas andelar enligt ovan.



# 10 Politikområde IT, elektronisk kommunikation och post

## 10.1 Omfattning

Politikområdet omfattar elektronisk kommunikation, informationsteknik (IT) och postkommunikation, grundläggande kassaservice samt alarmeringsfunktionen 112.

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

Post- och telestyrelsen (PTS) är sektors- och tillsynsmyndighet inom områdena elektronisk kommunikation och post. Myndighetens uppgift är bl.a. att meddela tillstånd och utöva tillsyn över operatörerna på marknaderna för elektronisk kommunikation och post samt att inom ramen för sitt sektorsansvar följa utvecklingen inom dessa områden.

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

Politikområdet omfattar även den statliga satsningen på IT-infrastruktur med hög överföringskapacitet och övriga åtgärder som syftar till att Sverige som första land ska bli ett informationssamhälle för alla. Denna inriktning redovisades i propositionen Ett informationssamhälle för alla (prop. 1999/2000:86, bet. 1999/2000:TU9, rskr. 1999/2000:256), i fortsättningen benämnd IT-propositionen.

Inom politikområdet återfinns även anslaget för investering i ett gemensamt radiokommunikationssystem för skydd och säkerhet, en fråga för vilken Näringsdepartementet har samordningsansvaret.

## 10.2 Utgiftsutveckling

**Tabell 10.1 Utgiftsutveckling inom politikområdet**
*Miljoner kronor*

	Utfall 2002	Anslag 2003 <sup>1</sup>	Utgifts- prognos 2003	Förslag anslag 2004	Beräknat anslag 2005	Beräknat anslag 2006
37:1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter	12,8	11,9	22,1	6,7	14,9	15,1
37:2 Upphandling av samhälls-åtaganden	131,7	145,5	143,2	153,5	122,5	130,5
37:3 Ersättning till Posten AB (publ) för grundläggande kassaservice	400,0	400,0	400,0	400,0	400,0	400,0
37:4 Ersättning till SOS Alarm Sverige AB för alarmeringstjänst enligt avtal	150,0	150,0	150,0	144,0	144,0	144,0
37:5 Informationsteknik: Telekommunikation m.m.	49,4	22,5	42,7	13,2	23,2	23,2
37:6 Gemensam radiokommunikation för skydd och säkerhet	-	7,4	7,4	192,0	270,0	219,0
37:7 IT-infrastruktur: Regionala transportnät m.m. <sup>2</sup>	168,7	446,0	488,8	450,0	0	0
<b>Totalt för politikområde IT, elektronisk kommunikation och post</b>	<b>912,6</b>	<b>1 183,3</b>	<b>1 254,1</b>	<b>1 359,4</b>	<b>974,6</b>	<b>931,8</b>

<sup>1</sup> Inklusivt av riksdagen redan beslutade anslag på tilläggsbudget och förslag på tilläggsbudget i samband med BP för 2004.

<sup>2</sup> Anslaget är t.o.m. 2003 uppfört under utgiftsområde 19 Regional utveckling.

Utgifterna inom politikområdet beräknas ligga på ungefär samma nivå under åren 2003 till 2005 för att därefter minska under 2006. Under åren t.o.m. 2005 pågår den satsning som görs avseende statligt stöd till kommuner och länsstyrelser för anläggande av bl.a. ortssammanbindande telenät. Det förändrade marknadsläget inom området har tidigare bidragit till att riksdagen beslutat att förlänga stödperioden med ett år till utgången av 2005. Marknadsläget har vidare medfört att ett stort anslagssparande uppkommit på anslaget. Regeringen bedömer att antalet ansökningar om stöd kommer att öka under den återstående stödperioden. Flertalet kommuner har nu färdigställt sina program och börjat ansöka om stöd. I och med detta förväntas även utfallet att öka. I och med att stödperioden upphör fr.o.m. 2006 minskar utgifterna för politikområdet.

Den beräknade utgiftsökningen från 2004 kan hänföras till att medel för investering i ett gemensamt radiokommunikationssystem för skydd och säkerhet föreslås anvisas under politikområdet.

## 10.3 Mål

Målet för politiken för elektronisk kommunikation samt IT- och postpolitiken är att alla skall ha tillgång till en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar infrastruktur och därtill hörande samhällstjänster.

Riksdagen har preciserat detta övergripande mål i det IT-politiska målet, i målen för sektorn elektronisk kommunikation och i det postpolitiska målet. Därutöver ska det finnas en grundläggande kassaservice och nödalarmering i hela landet.

Med anledning av riksdagens beslut om propositionen Lag om elektronisk kommunikation, m.m. (prop. 2002/03:110) byts den tidigare beteckningen på politikområdet, "IT, tele och post", ut mot "IT, elektronisk kommunikation och post".

### Målet för IT-politiken

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

### Målen för sektorn elektronisk kommunikation

Enskilda och myndigheter skall få tillgång till effektiva och säkra elektroniska kommunika-

tioner. De elektroniska kommunikationerna skall ge största möjliga utbyte när det gäller urvalet av överföringstjänster samt deras pris och kvalitet. Sverige skall i ett internationellt perspektiv ligga i framkant i dessa avseenden. De elektroniska kommunikationerna skall vara hållbara, användbara och tillgodose framtidens behov.

De främsta medlen för att uppnå detta skall vara att skapa förutsättningar för en effektiv konkurrens utan snedvridningar och begränsningar samt att främja internationell harmonisering. Staten skall ha ett ansvar på områden där allmänna intressen inte enbart kan tillgodoses av marknaden (prop. 2002/03:110, bet. 2002/03:TU6, rskr. 2002/03:228).

#### **Det postpolitiska målet**

Det skall finnas en posttjänst av god kvalitet i hela landet som innebär att alla kan ta emot brev och andra adresserade försändelser som väger högst tjugo kilogram. Det skall finnas en möjlighet för alla att få sådana försändelser befordrade till rimliga priser samt försäkrade och kvitterade av mottagaren. Dessutom skall enstaka försändelser befordras till enhetliga priser (prop. 1997/98:127, bet. 1997/98:TU13, rskr. 1997/98:304).

#### **Målet för den grundläggande kassaservicen**

Alla i hela landet skall ha möjlighet att verkställa och ta emot betalningar till enhetliga priser (prop. 2001/02:34, bet. 2001/02:TU01, rskr. 2001/02:125).

## **10.4 Politikens inriktning**

### **Informationsteknik (IT)**

De svenska ambitionerna för IT-politiken är höga och regeringens IT-politiska mål är tydligt: Sverige ska som första land bli ett informations-samhälle för alla. IT-utvecklingen kommer fortsatt att ha avgörande betydelse för såväl den ekonomiska tillväxten som förändringen av samhället i stort. Det är därför angeläget att Sverige befäster sin ställning som IT-nation och genom en framsynt politik flyttar fram positionerna ytterligare. Det är viktigt för näringslivets utveckling och konkurrenskraft och för människors livskvalitet och delaktighet i samhällsutvecklingen. För att informationssamhället skall kunna gälla alla krävs fortsatta och fördjupade

insatser. Genom positiv IT-utveckling och nya initiativ till användning kan tillväxt främjas både för IT-industrin och för näringslivet i övrigt som blir alltmer beroende av IT i sin verksamhet, sina produkter och tjänster. Därmed stärks även Sveriges anseende och roll i det internationella samarbetet. Mot bakgrund av ovanstående har regeringen skapat en ny struktur för det kommande IT-arbetet i syfte att uppnå ökad tillgänglighet till informationssamhällets teknik och tjänster, ökad tillit samt ökad kompetens. Arbetet ska bland annat drivas på genom en IT-politisk strategigrupp och en Delegation för offentliga e-tjänster. Många politikområden kan dra nytta av IT-utvecklingen. IT-politikens inriktning är att främja tillväxt, sysselsättning, regional utveckling, demokrati och rättvisa, livskvalitet, jämställdhet och mångfald, effektiv offentlig förvaltning samt ett hållbart samhälle. Arbetet involverar därmed hela regeringen. IT-politiken bygger dock på att det i första hand är marknaden som skall vara drivande. Den offentliga sektorns roller i sammanhanget är i huvudsak att vara reglerare, upphandlare och föredöme. Offentliga medel kan därutöver komma ifråga om det finns ett samhällsintresse att gripa in där marknaden inte klarar uppgiften, t.ex. när det gäller infrastrukturutbyggnaden i lands- och glesbygd.

Inom EU har medlemsländerna antagit en resolution om genomförande av handlingsplanen e-Europa 2005 i syfte att driva på utvecklingen mot ett informationssamhälle för alla. Handlingsplanen omfattar e-förvaltning, e-lärande, e-hälsovård, en dynamisk miljö för e-företag, en säker informationsinfrastruktur samt bredband. En styrgrupp för e-Europa 2005 bestående av representanter från medlemsländerna och externa experter kommer att inrättas. Styrgruppen skall bl.a. fungera som ett forum för strategisk diskussion och erfarenhetsutbyte samt ge råd till hur genomförandet av handlingsplanen kan förbättras.

Europeiska unionens råd antog i maj 2003 en gemensam ståndpunkt avseende kommissionens förslag till rådets beslut om antagande av ett flerårigt program (2003–2005) för övervakning av handlingsplanen e-Europa 2005, spridning av goda arbetsmetoder och förbättrad nät- och informationssäkerhet (Modinis).

För närvarande förbereds ett världstoppmöte om informationssamhället under Kofi Annans beskydd. Det främsta målet för toppmötet är att

bygga ett öppet samhälle där alla människor i alla länder får tillgång till information och kunskap. Toppmötet skall samla regeringar, näringsliv och det civila samhället, för att gemensamt arbeta för att minska digitala klyftor och lägga grunden för ett informationssamhälle som omfattar alla.

Regeringens politik inom området informationsteknik syftar till att fullfölja den fastställda inriktningen.

Ökad *tillgänglighet till informationsteknik* är ett av regeringens tre prioriterade områden, jämte *tillit* och *kompetens*. I IT-propositionen formulerades målsättningen att alla hushåll och företag i alla delar av Sverige inom de närmaste åren bör få tillgång till IT-infrastruktur med hög överföringskapacitet. Detta skall i första hand ske i marknadens regi. Staten har dock ett övergripande ansvar för att denna infrastruktur finns tillgänglig i hela landet. Konkurrens, låga priser och en snabb utveckling främjas av att ett stort antal operatörer och IT-företag har möjlighet att nyttja näten. Konkurrensneutralitet och mångfald på näten skall främjas genom statliga insatser och regler.

Utbyggnaden av IT-infrastrukturen har påverkats av det förändrade marknadsläget. Regeringen följer därför noga hur utbyggnaden och utnyttjandet av de statliga stöden till IT-infrastruktur fortlöper. Det finns dock under 2003 en positiv trend såtillvida att antalet påbörjade och avslutade upphandlingar samt utnyttjandet av de statliga stöden ökat.

För att förbättra situationen för kommunernas bredbandsutbyggnad föreslås i denna proposition att en del av de medel som tidigare reserverats för skattereduktion för höga anslutningskostnader i stället kan utnyttjas av kommunerna för att anlägga IT-infrastruktur.

*Tillit* till den nya tekniken är viktigt för att uppnå en ökad användning. Regeringens insatser på informationssäkerhetsområdet inriktas på att öka förtroendet för den nya tekniken genom att bidra till bättre generella förutsättningar för informationssäkerhetsarbetet. Tillitsfrågan är i hög utsträckning internationell, varför Sverige tar aktiv del i det internationella arbetet inom området. Regeringen agerar för att främja och utveckla användningen av Internet. Regeringen prioriterar särskilt frågan om ett säkrare Internet. Internet har kommit att bli en betydelsefull bärare av många viktiga tjänster såsom e-post, Internetbanker och e-förvaltning. E-handels utveckling som ett effektivt affärsverktyg är

beroende av en stabil infrastruktur. Det är därför viktigt att Internet organiseras och förvaltas på ett väl fungerande och tillförlitligt sätt. Den politiska inriktningen är att bedriva en Internetpolitik för innovation, tillväxt och tillit.

Frågor som rör IT-incidentrapportering har tidigare (bl.a. i budgetpropositioner) redovisats under prioriteringen Skydd mot informationsoperationer (från IT-propositionen). Frågan om rikscentralen för IT-incidentrapportering (Sveriges IT-incidentcentrum, Sitic) redovisas i följande avsnitt. För frågor om informationsoperationer hänvisas till utgiftsområde 6 Försvar samt beredskap mot sårbarhet.

I IT-propositionen angavs *IT-kompetens* som ett av regeringens prioriterade områden. För att Sverige skall vara ett informationssamhälle för alla behöver alla ha förutsättningar och förmåga att använda informationstekniken. Det har också stor betydelse för både näringslivets konkurrenskraft och den offentliga sektorns utveckling. Uppbyggnaden av IT-kompetens är ett resultat av utbildningsinsatser på flera nivåer, och av att IT används praktiskt i arbetslivet och i vardagen. Regeringen stimulerar till en ökad IT-kompetens genom insatser såväl i grund- och högskoleutbildning som i IT-utbildning för arbetsliv och näringsliv.

### Elektronisk kommunikation

Riksdagen tog den 5 juni 2003 beslut om lag om elektronisk kommunikation (prop. 2002/03:110, bet 2002/03:TU6, rskr. 2002/03:228). Den nya lagen utgår ifrån EG-reglering vars övergripande målsättning är att åstadkomma ett harmoniserat regelverk för elektroniska kommunikationsnät och elektroniska kommunikationstjänster samt tillhörande installationer och tjänster. Bakgrunden till den nya regleringen är utvecklingen inom området som innebär att olika infrastrukturer och tekniker för överföring av kommunikation sammansmälter. Detta har skapat behov av en samordnad och teknikneutral lagstiftning. Marknadens utveckling har också medfört en önskan om en mer flexibel reglering. En bärande tanke bakom det nya regelverket är att konkurrensfrämjande särslagstiftning endast skall användas om behov föreligger. Den nya lagen trädde i kraft den 25 juli 2003 och ersätter telelagen (1993:597) och lagen (1993:599) om radio-kommunikation.

Målet för telepolitiken ersattes samtidigt med mål för sektorn elektronisk kommunikation.

**Post**

Regeringens insatser på området är inriktade på att skapa förutsättningar för en väl fungerande postmarknad med effektiva posttjänster, tillgängliga för alla till en servicenivå som motsvarar användarnas behov.

Det finns ett behov av att se över postlagsstiftningen och liberaliseringen av postmarknaden för att utvärdera om marknaden utvecklas i önskvärd riktning. Regeringen avser därför fatta beslut om att tillsätta en särskild utredare som bl.a. ska analysera effekterna av liberaliseringen och utvärdera nuvarande lagstiftning i förhållande till postmarknadens utveckling.

**Grundläggande kassaservice**

Regeringens insatser på området syftar till att säkerställa att alla i hela landet kan verkställa och ta emot betalningar till enhetliga priser.

Med anledning av den minskade efterfrågan på manuella kassaservicetransaktioner och de ökade kostnaderna som en följd av detta finns ett behov av att utreda den nuvarande ordningen av den grundläggande kassaservicen. Regeringen avser därför fatta beslut om att tillsätta en särskild utredare som bl.a. ska se över regleringen av den grundläggande kassaservicen.

**10.5 Insatser****10.5.1 Insatser inom politikområdet****Informationsteknik (IT)**

Inför riksdagens beslut om propositionen 1999/2000:86 Ett informationsamhälle för alla framhöll trafikutskottet (bet. 1999/2000:TU9) nödvändigheten av att regeringen lämnar information som möjliggör för utskottet att bedriva ett effektivt uppföljningsarbete. I regleringsbrevet för 2002 fick därför Institutet för tillväxtpolitiska studier (ITPS) i uppdrag att utarbeta ett förslag till utvärdering av IT-utvecklingen och IT-politikens effekter med avseende på målet om ett informationsamhälle för alla. Grundat på detta förslag lämnade regeringen i november 2002 ett utvärderingsuppdrag till ITPS, bestående av fyra olika delar: sammanställning av indikatorer, data och statistik (för att belysa i vilken utsträckning målet om att Sverige som första land skall bli ett informationsamhälle uppfylls), genomgång av de IT-

politiska instrumenten (under rubrikerna tillgänglighet, kompetens och tillit), översikt över IT:s olika användningsområden samt, slutligen, en analys av svensk IT-politik i ett internationellt perspektiv. Uppdraget skall redovisas under hösten 2003.

**Tillgänglighet**

I IT-propositionen redovisades de åtgärder regeringen avsåg att vidta för att förbättra tillgängligheten till IT-infrastruktur med hög överföringskapacitet i gles- och landsbygd. I det följande redovisas de insatser regeringen vidtagit sedan förra budgetpropositionens avlämnande.

Affärsverket svenska kraftnät fick i augusti 2000 regeringens uppdrag att, tillsammans med andra optonätsägare, ansluta alla landets kommunhuvudorter till ett öppet nationellt optiskt stamnät. I detta nät skulle nätkapaciteten i form av svartfiber sedan upplåtas. Utbyggnaden skulle ske på kommersiella villkor och vara färdigställd senast i december 2002. Efter riksdagens behandling (prop. 2002/03:1, bet. 2002/03:TU:1, rskr. 2002/03:69) beslutade regeringen i februari 2003 om ett särskilt stöd om 400 miljoner kronor till kommuner för att upphandla och anlägga stamnätsanslutningar, som ett komplement till Svenska kraftnäts utbyggnad. Stödet skall användas av kommuner för att upphandla en anslutning i form av svartfiber till ett stamnät som tillhandahålls på skäliga och icke-diskriminerande villkor. Regeringen beslutade samtidigt att ge Affärsverket svenska kraftnät ett reviderat uppdrag där affärsverket ges möjlighet att delta i upphandlingar som andra aktörer på marknaden och även rätt att tillhandahålla kapacitet. Svenska kraftnät har ansvar för att varje år rapportera till regeringen hur många kommuner som anslutits.

Utredningen IT-stamnät till vissa kommuner skall enligt direktiven (dir. 2002:72) ge en samlad bild av hur den statliga infrastrukturen, i första hand Banverkets, Svenska kraftnäts och Vägverkets infrastruktur, har använts och kan användas för utbyggnaden av nät för elektronisk kommunikation. Utredningen avlämnade sitt slutbetänkande den 3 september 2003.

Länsstyrelser och regionala självstyrelseorgan har ålagts en rad nya uppgifter i samband med IT-infrastrukturutbyggnaden. För att underlätta och stödja detta arbete har regeringen i januari 2003 beslutat om ytterligare medel till projektet Länsnätverket Bredband, som omfattar före-

trädare för länsstyrelserna och de regionala självstyrelseorganen. Syftet med projektet är att främja bland annat samverkan och underlätta arbetet med IT-infrastrukturfrågorna för dessa organ. Regeringen har dessutom i regleringsbrevet för 2003 uppdragit åt Post-och telestyrelsen (PTS) att inom sitt verksamhetsområde bistå länsstyrelserna (eller motsvarande) och kommunerna i deras arbete med tillämpningen av förordningarna om stöd.

Behovet av en väl utbyggd IT-infrastruktur uppmärksammas i allt större omfattning internationellt. Eftersom Sverige är ett av få länder som vidtagit åtgärder för att stimulera utbyggnaden uppmärksammas ofta den svenska bredbandspolitiken i det internationella arbetet. Bredbandsutbyggnaden uppmärksammas bland annat inom ramen för handlingsplanen e-Europa, där ett antal mål inom området satts upp. I ett beslut av Europeiska rådet i mars 2003 uppmanas dessutom samtliga medlemsstater att före utgången av 2003 ha utarbetat en bredbandsstrategi. Vidare skall under hösten 2003 presenteras en bredbandsstrategi från OECD och en gemensam nordisk infrastrukturstudie utarbetad av Nordiska ministerrådet.

Medel har lämnats till ett forskningsprojekt vid institutionen för tema teknik och social förändring vid Linköpings universitet. Detta forskningsprojekt belyser bl.a. kommunernas ekonomiska satsningar på bredbandsutbyggnaden, hur analys och avsikter skiljer sig mellan olika typer av kommuner i olika delar av landet, hur stort risktagande olika kommuner är beredda att ta och hur styrande statsbidragsreglerna är i förhållande till nyttan för näringslivet i enskilda kommuner, dvs. i korthet hur staten påverkar kommunernas bredbandspolitik baserat på ett djupare studium av ett tiotal kommuner. Uppdraget skall redovisas under hösten 2003.

### *Tillit*

Regeringen fortsätter arbetet med tillit enligt den ansvarsfördelning som tidigare har redovisats i propositionen Samhällets säkerhet och beredskap (prop. 2001/02:158, bet. 2001/02:FöU10, rskr. 2001/02:261).

PTS fick i maj 2002 i uppdrag av regeringen att inrätta en rikscentral för IT-incidentrapportering. Sedan den 1 januari 2003 är Sveriges IT-incidentcentrum (Sitic) i drift. Centrumet har som främsta uppgift att stödja samhället i arbetet

med skydd mot IT-incidenter genom att inrätta ett system för informationsutbyte om IT-incidenter mellan samhällets organisationer och Sitic. Sitic skall snabbt kunna sprida information i samhället om nya problem som kan störa IT-system. Att lämna information och råd om förebyggande åtgärder ingår också i uppdraget. Slutligen skall Sitic sammanställa och ge ut statistik som underlag för kontinuerliga förbättringar i det förebyggande arbetet. PTS skall redovisa vilka resultat som har uppnåtts senast den 31 december 2004.

Tidigare utredningar har påvisat att det finns ett behov av information om säkerhetsaspekter vid Internetanvändning. För att åtgärda delar av denna brist har regeringen uppdragit åt PTS att sammanställa information om säkerhet vid Internetanvändning. Informationen skall vända sig till hushåll, små och medelstora företag och organisationer samt små och medelstora myndigheter. Informationen skall bland annat behandla teknisk information, risker, sårbarhet, skador och hur dessa kan lindras, möjligheter och risker med e-transaktioner. Senast den 31 december 2003 skall informationen finnas tillgänglig. En utvärdering av uppdraget skall genomföras av PTS och redovisas i samband med årsredovisningen för 2003.

Den 5 juni 2003 kom EU:s teleministrar överens om en allmän inriktning avseende rådets och Europaparlamentets förordning om den europeiska nät- och informationssäkerhetsbyrån. Enligt förslaget skall byrån starta sitt arbete den 1 januari 2004. Byrån skall bli ett expert- och kompetenscentrum för informationssäkerhetsfrågor.

Det finns ännu inte någon utfärdare av certifikat för kvalificerade elektroniska signaturer i Sverige. Den årliga avgiften för den som utfärdar certifikat för kvalificerade elektroniska signaturer till allmänheten har sänkts under 2003 och får nu uppgå till högst 5 000 kronor. Detta är en betydligt lägre avgift än tidigare.

I regleringsbrevet för 2003 har PTS fått i uppdrag att beskriva och analysera användningen av elektronisk identifiering med angränsande områden, som t.ex. autentisering och oavvislighet. Rapporteringen skall innehålla en beskrivning av marknaden och dess aktörer, användningens utbredning bland företag och konsumenter samt en redogörelse för eventuella hinder mot en ökad användning av elektronisk identifiering. Även en jämförande beskrivning av användningen inom EU bör inkluderas i

rapporteringen. Uppdraget skall redovisas i samband med årsredovisningen för 2003 samt i en delrapport senast den 1 oktober 2003.

PTS har i regleringsbrevet för 2003 även fått i uppdrag att analysera Europeiska kommissionens kommande översyn av genomförandet av EG-direktiv om ett gemenskapsramverk för elektroniska signaturer (1999/93/EG) samt att utvärdera behovet av svenska åtgärder. PTS skall även bredda arbetet i referensgruppen för kvalificerade elektroniska signaturer till att utgöra ett kontinuerligt diskussionsforum även för annan elektronisk identifiering med angränsande områden, som t.ex. autentisering och oavvislighet. Arbetet skall redovisas i samband med årsredovisningen för 2003.

### *IT-användning*

Statistiska centralbyrån (SCB) genomför på regeringens uppdrag två undersökningar av företags respektive individers IT-användning. Uppdragen skall redovisas i december 2003. Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) lämnade i januari 2003 en publikation med befintlig IT-statistik och har fått regeringens uppdrag att sammanställa ytterligare en publikation senast i februari 2004. I 2003 års regleringsbrev har ett antal myndigheter givits i uppdrag att rapportera statistik om IT-utvecklingen inom sina verksamhetsområden.

IT-kommissionen har i rapporten 3/2002 *Breddtjänster – ett nytt skede* i IT-politiken presenterat ett handlingsprogram för hur olika slag av information i samhället ska kunna användas i samverkan och för många användare och ändamål. Kommissionen pekar på att de stora, systematiska och ordnade informationsresurser som redan finns i det allmännas regi i ökad utsträckning bör kunna göras digitalt tillgängliga för breda användargrupper med ett väl utbyggt bredbandsnät. En sådan tjänsteutbyggnad (s.k. breddtjänster) bör samtidigt hantera de risker som ett öppnare och intensivare informationsutbyte innebär, bland annat skyddet av den personliga integriteten. Europeiska kommissionen har lämnat förslag till ett direktiv om vidareutnyttjande och kommersialisering av handlingar från den offentliga sektorn (KOM (2002) 207). Förslaget väntas vara färdigförhandlat under 2003. Direktivet kommer beaktas i den strategi som regeringen arbetar med för att underlätta tillgängligheten till den elektroniska samhällsinformationen.

Under 2002 har IT-kommissionen även avgivit rapporter om bl.a. kvinnors användning av Internet, utvärdering av arbetsmarknadseffekter till följd av persondatorer, IT i domstolsprocesser, nätbaserad distansutbildning, företagshemligheter i digitala miljöer, personuppgifter, e-demokrati och språkteknologi.

I IT-kommissionens slutbetänkande, *Digitala tjänster – hur då? En IT-politik för resultat och nytta* (SOU 2003:55), sammanfattar IT-kommissionen sitt arbete med en lägesbeskrivning och analys av utvecklingsförutsättningarna i dag. Det innehåller också förslag till regeringen om konkreta insatser på olika områden. Förutom utveckling av breddtjänster lyfts behovet av kompetensförsörjning särskilt fram som en viktig fråga. Betänkandet har remitterats.

IT-kommissionens uppdrag upphörde den 30 maj 2003.

För det fortsatta arbetet med IT-politiken beslutade regeringen den 18 juni 2003 att tillsätta en IT-politisk strategigrupp och en delegation för utveckling av offentliga e-tjänster. Den IT-politiska strategigruppen finns inom Näringsdepartementet och har som uppdrag att främja informationssamhällets fortsatta utveckling i Sverige. Syftet är att bidra till att det IT-politiska målet uppnås och därmed bidra till en hållbar tillväxt och nytta för medborgaren. Delegationen för utveckling av offentliga e-tjänster sorterar under Finansdepartementet och dess syfte är att vara pådrivande i utvecklingen och användningen av elektroniska tjänster i offentlig sektor. Delegationen skall därvid bl.a. pröva nya vägar för att öka samverkan mellan staten, kommuner och landsting samt mellan offentlig sektor och andra aktörer.

På Internationella teleunionen ITU:s fullmaktskonferens 1998 togs initiativ till att anordna ett världstoppmöte om informationssamhället, *World Summit on Information Society (WSIS)*. År 2001 antog ITU:s råd och FN:s generalförsamling resolutioner som stödde att toppmöten skall hållas i december 2003 i Genève och i Tunisien under 2005. Målet är att komma fram till en gemensam vision av informationssamhället, sammanfattade i en politisk deklaration och konkretiserade i en handlingsplan. Företrädare för Sveriges regering, näringsliv och civila samhälle har deltagit i ett regionalt och tre globala förberedande möten.

*E-handel*

PTS har enligt uppdrag i regleringsbrevet för 2002 i februari inkommit med rapporten E-handel – fem förutsättningar, där bredband, säkerhetsinfrastruktur, betaltjänster, fysisk leverans samt tillit och säkerhetsmedvetenhet särskilt studerats. Rapporten bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

PTS har fått i uppdrag att analysera situationen kring elektroniska betalningslösningar som erbjuds till företag och konsumenter för betalning av varor och tjänster via trådbunden eller trådlös elektronisk kommunikation. Rapporteringen bör innehålla en redogörelse för eventuella hinder mot en ökad användning av elektroniska betalningslösningar. Uppdraget skall redovisas i samband med årsredovisningen för 2003 och i en delrapport hösten 2003.

Offentlig e-handel har av bl.a. PTS identifierats som en viktig faktor för e-handels utbredning i stort. Regeringen har därför gett Statskontoret i uppdrag att arbeta för en ökad användning av offentlig e-handel. Uppdraget skall genomföras under perioden 2003–2006 och avrapporteras årligen under åren 2004–2007.

I juni 2003 antog konkurrenskraftsrådet i EU slutsatser kring e-affärer. Medlemsstaterna uppmanas i dessa att se över sina strategier för främjandet av e-affärer, särskilt för små och medelstora företag, i syfte att underlätta deras anpassning till det ständigt föränderliga klimatet för e-affärer. Vikten av kvantitativa och kvalitativa mål för politiken kring e-affärer lyfts fram, specifikt inom områdena IT-kompetens, användning av bredband, gränsöverskridande elektroniska transaktioner, deltagande i elektroniska handelsplatser och elektronisk offentlig upphandling. Ett stödnätverk för europeiska e-affärer för små och medelstora företag initierades i början av 2003 med syfte att utgöra ett diskussionsforum för ovan nämnda frågeställningar samt att utbyta erfarenheter mellan olika regioner i Europa. Sverige representeras i detta nätverk av Verket för näringslivsutveckling (NUTEK) och Gemenskapen för elektroniska affärer (GEA).

*Internet*

Regeringen följer kontinuerligt utvecklingen på Internetmarknaden, såväl nationellt som internationellt.

Under 2002 beslutades inom EU att en ny toppdomän på Internet för EU skulle inrättas

(.eu) (773/2002/EG). Under senhösten 2003 har en administrativt ansvarig för toppdomänen utsetts och arbetet med att besluta regler för registrering av domännamn har inletts. Enligt uppgifter från kommissionen bör toppdomänen kunna vara i drift före utgången av 2003.

I juni 2003 överlämnade utredningen om elektronisk kommunikation (dir. 2001:32) sitt slutbetänkande Topppdomän för Sverige (SOU 2003:59). Utredningen föreslår att en lag om nationell toppdomän för Sverige införs. Förslaget syftar till att säkerställa att administrationen av toppdomänen utförs på ett robust, säkert och effektivt sätt i allmänhetens intresse. Lagförslaget anger vilka skyldigheter som skall förknippas med administrationen av en nationell toppdomän samt övergripande regler om tilldelning av domännamn och regler för utövande av tillsyn över administratören av en nationell toppdomän. Betänkandet remissbehandlas för närvarande.

I regleringsbrevet för 2003 gav regeringen PTS i uppdrag att analysera den nya lagstiftningen om elektronisk kommunikations konsekvenser för Internetoperatörer och i övrigt för funktioner av betydelse på Internetmarknaden. Uppdraget skall redovisas senast den 1 oktober 2003.

Regeringens politik för att förbättra förutsättningarna för oberoende drift av Internet i Sverige fortsätter. PTS har i rapporten Är Internet i Sverige robust? redovisat regeringens uppdrag att genomföra försöksverksamhet för att undersöka om Internet i Sverige kan fungera oberoende av funktioner utomlands. PTS har i samarbete med bl.a. Internetoperatörer genomfört praktiska prov och övningar. PTS bedömning är att Internet är en mycket betydelsefull om än inte samhällskritisk tjänst och att beroendet av Internettjänster ökar. Internet i Sverige kan, ur ett användarperspektiv, inte fungera mer än under en begränsad tid, utan tillgång till de viktiga delar av domännamnssystemet som finns eller kontrolleras utomlands. Regeringen har även gett myndigheten i uppdrag att i samarbete med Internetoperatörer och andra intressenter kartlägga vilka informationsbehov som finns för användare vid störningar i Internettrafiken. Uppdraget skall redovisas senast den 1 oktober 2003.

PTS har på regeringens uppdrag genomfört en översyn av olika organisatoriska alternativ för den internationella förvaltningen av Internet.



Rapporten bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Regeringen har inom ramen för EU-arbetet medverkat till en förlängning av handlingsplanen mot olagligt och skadligt innehåll på Internet (KOM (2002) 152). Handlingsplanen löper till och med utgången av 2004. Medel från handlingsplanen har bl.a. tilldelats SAFT (Safety, Awareness, Facts and Tools) ett informations- och utbildningsprojekt där Vårdskildringsrådet (U 1990:03) deltar. Projektet, som syftar till att öka medvetenheten om både fördelar och faror med Internet när det gäller barn och ungdomar genomförs i samarbete med företrädare för Internetbranschen och involverar fem länder.

#### *Sveriges ordförandeskap i Nordiska ministerrådet – aktiviteter på IT-området*

Sverige är ordförande för Nordiska ministerrådet under 2003. Inom ramen för Nordiska ministerrådet för informationsteknik har Sverige tagit initiativ till att det under året startats ett projekt kring informationssäkerhet; Digitala signaturs interoperabilitet i Norden. Projektets övergripande mål är att hitta en lösning för att kunna acceptera elektroniska signaturer mellan myndigheter i de nordiska och baltiska länderna. Inom projektet försöker man därför inledningsvis identifiera en lämplig tjänst där kvalificerad elektronisk identifiering är nödvändig. Projektet leds av Statskontoret. Sverige avser också att slutföra arbetet med en gemensam nordisk e-handelsstrategi som genomförs av arbetsgruppen för e-handel och andra IT-frågor under ämbetsmannakommittén för näringsfrågor respektive konsumentfrågor. Strategin kommer att behandla frågor såsom självreglering, konsumenthandel, betalningslösningar samt små och medelstora företags situation inom e-handelsområdet.

#### **Elektronisk kommunikation**

Under 2001 och 2002 beslutade Europaparlamentet och rådet om ett nytt regelverk för elektronisk kommunikation i syfte att modernisera gemenskapens gällande lagstiftning på området. En utredning om elektronisk kommunikation (dir. 2001:32) tillsattes i juli 2001 och ett delbetänkande med förslag till hur de nya EG-rättsakterna skall genomföras lämnades i juli 2002, Lag om elektronisk kommunikation (SOU 2002:60). Utredningen överlämnade därefter i januari 2003 delbetänkandet Myndighets-

frågor m.m. (SOU 2002:109) med förslag till förändringar som är påkallade i myndighetsstrukturen på området.

Regeringen överlämnade i mars 2003 propositionen Lag om elektronisk kommunikation, m.m. (prop. 2002/03:110). Riksdagen beslutade i juni 2003 lag (2003:389) om elektronisk kommunikation med flera lagar i enlighet med regeringens förslag. Dessa trädde i kraft den 25 juli 2003. Regeringen har vidare i förordningen (2003:396) om elektronisk kommunikation fastställt att PTS är tillsynsmyndighet enligt lagen om elektronisk kommunikation. Ett flertal förordningar har justerats för att harmonisera med införandet av lagen om elektronisk kommunikation.

Den nya lagen utgår från en allmän plikt att anmäla kommersiellt tillhandahållande av allmänna kommunikationsnät och allmänt tillgängliga elektroniska kommunikationstjänster, vilket innebär en utvidgning av anmälningsplikten enligt telelagen. Till exempel omfattas vissa Internetoperatörer och de som tillhandahåller rundradionät av den nya anmälningsplikten. Tillståndsplikt föreligger alltså för användning av radiosändare och numera även för nummer ur en nationell nummerplan. Däremot har kravet på teletillstånd upphört. Antalet tillstånd som beviljas i ett frekvensutrymme skall kunna begränsas om det är nödvändigt för att garantera en effektiv användning av radiofrekvenser. I sådana fall skall i många fall tillstånd beviljas efter allmän inbjudan till ansökan. Urvalsalternativen kan vara jämförande urvalsförfarande (s.k. skönhetsstävling), anbuds-förfarande där det pris sökanden är villig att betala för tillståndet skall vara utslagsgivande (auktion) eller en kombination av dessa. Det är möjligt att överlåta tillstånd att använda radiosändare eller nummer (s.k. andrahandshandel).

Den nya lagen innebär bl.a. att den myndighet som regeringen bestämmer fortlöpande skall fastställa produkt- och tjänstemarknader, särskilt geografiska marknader, som har sådana särdrag att det kan vara motiverat att införa skyldigheter enligt lagen. De marknader som fastställts skall fortlöpande analyseras. För varje marknad skall det tas ställning till om det råder effektiv konkurrens. Marknadsanalyserna skall utföras utifrån konkurrensrättsliga principer och med hjälp av konkurrensrättslig metodik. Om det inte råder effektiv konkurrens, skall företag med betydande inflytande på marknaden identifieras

och åläggas en eller flera skyldigheter ur en särskild katalog. Denna innefattar bl.a. samtrafikskyldighet och skyldighet att lämna andra former av tillträde samt priskontroll gentemot slutkund.

När det gäller de samhällsomfattande tjänsterna, dvs. det grundutbud av tjänster som skall finnas tillgängliga för alla användare till ett överkomligt pris och på lika villkor i hela landet, innebär inte den nya lagen några större förändringar jämfört med tidigare reglering på teleområdet. Konsumentskyddet stärks dock i den nya lagen, liksom fysiska och juridiska personers integritet vid behandling av personuppgifter inom sektorn för elektronisk kommunikation. Bland annat skall en operatör som har att tillhandahålla samhällsomfattande tjänster på begäran avgiftsfritt spärra vissa typer av utgående samtal eller nummer. En sådan operatör skall även kunna åläggas att tillhandahålla möjlighet för konsumenter till kredit spärr.

Regeringen uppdrog i november 2002 till PTS att efter samråd med Konkurrensverket genomföra marknadsanalyser som skall ligga till grund för övergången till det nya regelverket. I frågor som rör massmedieområdet skulle även samråd med Radio- och TV-verket föregå analyserna. Uppdraget har redovisats dels i en delrapport den 1 april 2003 som särskilt anger hur samarbetet med Konkurrensverket bedrivits, dels i en slutrapport den 1 juli. Arbetet med dessa analyser har resulterat i två konsultativa dokument som myndigheten sedermera har remitterat.

På uppdrag av regeringen har PTS i maj 2003 redovisat i rapporten Konkurrensen i accessnätet vilka åtgärder myndigheten vidtagit för att verka för att Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2887/2000 om tillträde till accessnät får avsedd effekt och leder till en bättre konkurrenssituation på denna marknad. PTS har under början av 2003 inlett en förnyad tillsyn på området. Ett initiativ för att kartlägga upplevda problemområden har påbörjats och utifrån denna information kommer PTS att fokusera den fortsatta tillsynen på de mest kritiska problemen.

Regeringen uppdrog i juli 2003 till PTS att kartlägga tillgången till Internet på den svenska marknaden genom anslutning till det allmänna telefonnätet till en fast anslutningspunkt. PTS skall härvid bedöma och motivera vilka hastigheter som kan anses vara acceptabla för en funk-

tionell tillgång till Internet med beaktande av vad som är tekniskt och ekonomiskt genomförbart. Uppdraget skall redovisas senast den 15 januari 2004.

Den nationella utbyggnaden av UMTS, i dagligt tal ofta kallat 3G, fortsätter allttjämt. PTS gjorde under januari 2002 mätningar över UMTS-operatörernas geografiskt begränsade nät som sattes i drift den 1 januari 2002. Därutöver har myndigheten kvartalsvisa möten med operatörerna där uppgifter begärs in och där frågor om den pågående utbyggnaden diskuteras. Med ledning av mätningarna har PTS bedömt att alla fyra UMTS-tillståndshavare hittills uppfyller kraven enligt tillståndsvillkoren, att de skall ha fungerande nätkapacitet i någon del av landet. PTS kommer närmast att göra en kontrollmätning i början av 2004. Täckning skall då finnas för 8 860 000 personer av Sveriges befolkning. Befolkningstäckningen är baserad på operatörernas egna utfästelser om täckning som låg till grund för urvalet av tillståndshavare.

PTS har i regleringsbrevet för 2003 fått i uppdrag att beskriva och analysera utvecklingen av utbyggnaden av den tredje generationens mobila system samt förutsättningarna för framväxten av nya tjänstemarknader för mobil kommunikation. I detta ligger att identifiera hinder, både avseende etablerandet av infrastruktur och utveckling av mobila innehållstjänster, samt att föreslå och vidta åtgärder där det är påkallat. Uppdraget skall redovisas till regeringen senast den 2 januari 2004 och delrapport redovisades den 30 juli 2003.

Samtliga fyra tillståndshavare för UMTS har vänt sig till PTS under året med förfrågningar om lättnad i tillståndsvillkoren, främst vad gäller förlängning av tiden för utbyggnaden. En bidragande orsak till förseningar uppges vara svårigheter i vissa kommuner att erhålla bygglov för master. Myndigheten bedömde i samtliga fall att det finns en risk att operatörerna inte kommer att kunna uppfylla kraven på täckning den 31 december 2003 om 8 860 000 personer av Sveriges befolkning. Den vanligaste orsaken till att kommuner skjuter upp beslut om bygglov för 3G-master är att operatörerna inte samordnar sina bygglovsansökningar. Det framgår av en Temo-undersökning som gjorts på uppdrag av PTS. Av de tillfrågade kommunerna svarade 56 procent att det var mycket vanligt eller vanligt att bygglovsärenden skjuts upp på grund av att kommunerna ställer krav på mastdelning som

operatörerna inte lever upp till. PTS bedömde dock att det inte fanns några skäl att ge operatörerna någon generell förlängning av tiden för utbyggnaden. En av operatörerna, Orange Sverige AB, har i slutet av 2002 meddelat myndigheten att bolaget inte kommer att bygga något nät i Sverige.

2002 års ledningsrättsutredning (Ju 2002:03) överlämnade i oktober 2002 delbetänkandet Ledningsrätt för elektroniska kommunikationsnät (SOU 2002:83). En del av dessa förslag är avsedda att underlätta utbyggnaden av UMTS. Betänkandet bereds för närvarande i Regeringskansliet.

Internationella teleunionens (ITU) fullmäktige konferens ägde rum i Marocko i september och oktober 2002. Prioriterade frågor för Sverige vid denna konferens rörde bl.a. ITU:s ekonomi och ändringar i både ITU:s konstitution och konvention. Konferensen fattade beslut om åtgärder i dessa frågor.

Den snabba tekniska utvecklingen och den ökade betydelsen av radiospektrum avspeglas i de allt mer omfattande dagordningarna för ITU:s världsradiokonferenser (WRC). Under juni och juli 2003 hölls WRC-2003 där för Sverige prioriterade frågor var radio-LAN i 5 GHz-bandet, Terrestrial Wireless Interactive Multimedia (konvergens mellan mobilt, fast och rundradio), IMT-2000 och den fortsatta utvecklingen, fasta satellittjänster, rundradiosatelliter, Galileo och förenklade procedurer för satellitnotifieringar. Resultatet från konferensen blev bra ur svensk synvinkel och arbetet att genomföra konferensbesluten fortsätter inom Europa.

Det av Telenordia Access återlämnade tillståndet för fast yttäckande radioaccess (FWA) i 27 GHz-bandet tilldelades i november 2002 Broadnet AS. Utöver det nationella tillståndet i 27 GHz-bandet fördelade PTS i februari 2003 21 stycken länsbaserade tillstånd i 3,5 GHz-bandet och nio tillstånd i 10,5 GHz-bandet. I maj 2003 fördelades ytterligare ett regionalt tillstånd i 10,5 GHz-bandet.

I juni 2003 fattade regeringen beslut om ratifiering av den ändrade konventionen om inrättandet av ett europeiskt radiokommunikationskontor (ERO) till att avse ett europeiskt kommunikationskontor (ECO).

## Post

PTS redovisade till regeringen i mars 2003 den egenutvärderade rapporten Nio år med postlag-

stiftningen – en utvärdering. Regeringen mottog även PTS rapport Granskning av Postens pris-sättning av Posttidningspriser den 27 mars 2003.

Regeringen avser att under hösten 2003 fatta beslut om att tillsätta en särskild utredare som bl.a. skall analysera effekterna av liberaliseringen och utvärdera nuvarande lagstiftning i förhållande till postmarknadens utveckling.

Arbetet inom EU med att ändra postdirektivet 97/67/EG för att ytterligare öka konkurrensen inom postsektorn avslutades under 2002 genom att direktivet 2002/39/EG beslutades. Regeringen har under 2002 fortlöpande deltagit i arbetet med direktivet och framfört svenska ståndpunkter för att uppnå en så snabb och långtgående liberalisering som möjligt av den europeiska postmarknaden. Direktivet, som inte innebär några ändringar i regleringen av den redan liberaliserade svenska postmarknaden, skall vara genomfört i medlemsstaterna den 31 december 2002.

Regeringen deltog tillsammans med PTS under november 2002 i postdirektivets genomförandekommitté för tillämpning av lagstiftningen om gemensamma regler för utvecklingen av gemenskapens inre marknad för posttjänster och för förbättring av kvalitén av tjänsterna.

Regeringen förbereder under 2002 och 2003 deltagandet i Världspostkongressen 2004 (UPU).

PTS har under 2002 utfärdat nya tillståndsvillkor för samtliga privata postoperatörer och tillsyn har utövats över samtliga postoperatörer med tillstånd. Utövandet av tillsyn har skett dels genom generella åtgärder som omfattar samtliga tillståndshavare, dels genom åtgärder riktade mot enskilda tillståndshavare. Dessutom har PTS handlagt obeställbara brev under året.

PTS har också genom upphandling tillhandahållit posttjänster för personer med funktionshinder. Exempel på sådana tjänster är befordran av blindskriftsförsändelser och utsträckt postservice via lantbrevbärare för äldre och funktionshindrade.

## Grundläggande kassaservice

Statens ansvar för en grundläggande kassaservice regleras fr.o.m. den 1 januari 2002 i lag (2001:1276) om grundläggande kassaservice (kassaservicelagen). Enligt 1§ kassaservicelagen är det statliga ansvaret oförändrat. Av nämnda lag samt 11 kap. vallagen (1997:157) framgår att det är Posten som skall tillhandahålla denna ser-

vice. Posten erhåller en årlig ersättning om 400 miljoner kronor från staten för att tillhandahålla en grundläggande kassaservice till den del alternativ saknas och det inte är kommersiellt motiverat att bedriva verksamhet.

PTS fick i regleringsbrevet för 2003 i uppdrag av regeringen att beskriva den grundläggande kassaservicen i landet samt utreda om Posten tillhandahåller en kassaservice som motsvarar samhällets behov. PTS skall redovisa uppdraget den 1 oktober 2003. PTS har genom upphandling under året säkrat äldre och funktionshindrades tillgång till en grundläggande kassaservice via lantbrevbärare.

Regeringen avser att under hösten 2003 fatta beslut om att tillsätta en särskild utredare som bl.a. ska se över regleringen av den grundläggande kassaservicen.

### 10.5.2 Insatser utanför politikområdet

#### Tillit till informationsteknik

Tillitsfrågorna berörs även inom politikområdena Totalförsvaret samt Skydd och beredskap mot olyckor och svåra påfrestningar inom utgiftsområde 6 Försvar samt beredskap mot sårbarhet.

#### Kompetens inom informationsteknik

I IT-propositionen föreslog regeringen åtgärder för att öka IT-kompetensen. I det följande redovisas de insatser som regeringen vidtagit utanför politikområdet.

Den 1 mars 2003 inrättades Myndigheten för skolutveckling. Myndigheten har nationellt ansvar för att utveckla IT-användningen i skolan. I uppdraget ingår att ta tillvara, utveckla och sprida erfarenheter från den särskilda satsningen på IT i skolan (ITiS). Universitet och högskolor startade våren 2002 en samverkan kring IT-stödd distansutbildning under benämningen Sveriges nätuniversitet. För att stödja och främja utvecklingen av samverkan inrättades Myndigheten för Sveriges nätuniversitet den 1 mars 2002. Målet är att öka tillgänglighet och omfattning av IT-stödd distansutbildning inom högre utbildning.

Regeringen beslutade den 23 januari 2003 att inrätta en matematikdelegation. Delegationen skall utarbeta en handlingsplan för öka intresset för matematik samt utveckla matematikundervisningen. Den skall också öka intresset för fort-

sätta studier inom områden som matematik, naturvetenskap och teknik.

För att stimulera universitet och högskolor att ge IT-stödd distansutbildning inom ramen för Sveriges nätuniversitet har regeringen fördelat 211 miljoner kronor 2002 och 159 miljoner kronor 2003. Sammanlagt 31 universitet och högskolor får del av medlen.

NUTEK genomför på regeringens uppdrag en satsning som riktar sig till företag inom stöd-område A för att ge dem bredare kunskaper om IT och öka deras IT-användning. Under perioden 2002–2004 har 50 miljoner kronor avsatts för programmet.

#### Post- och telestyrelsens sektorsansvar på miljöområdet

PTS har i en rapport av den 27 maj 2002, PTS sektorsansvar – Miljöfrågor, redovisat vilka förutsättningar som finns för att integrera ett särskilt miljöansvar i myndighetens verksamhet. Rapporten innehåller en redogörelse för gällande rätt och en genomgång av vilka myndigheter som, i författningar eller på annat sätt, har getts ett ansvar för miljöfrågor. Regeringen har behandlat frågan om PTS sektorsansvar på miljöområdet i proposition Lag om elektronisk kommunikation, m.m. (prop. 2002/03:110).

PTS har, liksom många andra myndigheter, under 2002 även fått regeringens uppdrag att införa ett miljöledningssystem. PTS har därför under 2002 bedrivit ett arbete med miljöutredning, miljöpolicy och anvisningar för miljöanpassad upphandling.

#### Post- och telestyrelsens sektorsansvar inom samverkansområde teknisk infrastruktur

PTS har på regeringens uppdrag redovisat en strategi för åren 2003 t.o.m. 2005 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 vad gäller elektronisk kommunikation. Regeringen redovisar under utgiftsområdet 6 Försvar samt beredskap mot sårbarhet de överväganden som görs för inriktningen av verksamheten inom samverkansområdet.

#### Gemensam radiokommunikation för skydd och säkerhet

Behovet av ett gemensamt radiokommunikationssystem för samhällsviktiga användare såsom polis, räddningstjänst och ambulanssjukvård har

diskuterats under lång tid. Ett sådant system omfattar användare inom flera politikområden, samt utanför den statliga sektorn, där varje enskild användare ansvarar för att verksamhetens behov av god radiokommunikation för skydd och säkerhet tillgodoses. Inom Regeringskansliet har Näringsdepartementet ett samordnande ansvar för frågan om ett gemensamt radiokommunikationssystem för skydd och säkerhet. Detta ansvar innefattar att samordna fortlöpande information till riksdagen om genomförandet av systemet samt att i övrigt samordna departementens arbete med systemet.

I avsnitt 10.8 återkommer regeringen till en närmare beskrivning av förutsättningarna och i avsnitt 10.10.6 återkommer regeringen med förslag till finansiering av ett system för gemensam radiokommunikation för skydd och säkerhet.

## 10.6 Resultatbedömning

### 10.6.1 Resultat

#### Informationsteknik (IT)

##### *Tillgänglighet*

De i IT-propositionen föreslagna satsningarna på utbyggnad av IT-infrastruktur med hög överföringskapacitet för ökad tillgänglighet fortgår. Trafikutskottet pekade i sitt betänkande (bet. 1999:2000:TU9) särskilt på betydelsen av att den fortsatta utbyggnaden av IT-infrastrukturen följs upp och redovisas för riksdagen. Det gällde såväl hur snabbt utbyggnaden sker som kostnaderna för denna. En sådan redovisning gjordes i budgetpropositionen för 2003. Post- och telestyrelsen (PTS) har i uppdrag att följa utvecklingen och användningen av stöden. Nedan följer en redovisning av vad som skett inom området sedan förra budgetpropositionen.

Möjligheten att ansöka om skattereduktion för höga anslutningskostnader har utnyttjats i begränsad omfattning. Totala antalet beviljade ansökningar under 2002 uppgick till 1 500 vilket motsvarade 10,2 miljoner kronor. Under 2003 har hittills 2 600 ansökningar beviljats vilket motsvarar 7,3 miljoner kronor. Ytterligare ansökningar förväntas inkomma under året.

**Tabell 10.2 Utbetalning och kreditering**

*Miljoner kronor*

	Ortssammanbindande nät	Områdesnät
2001	49	31
2002	168	37
T.o.m. juli 2003	203	92
<b>Summa</b>	<b>420</b>	<b>159</b>

Som framgår av tabellen ovan uppgår utfallet av skattereduktionen för stöd till områdesnät till 159 miljoner kronor för perioden 2001 t.o.m. juli 2003. Under samma period har medel för stöd till ortssammanbindande nät utbetalats med 420 miljoner kronor.

De statliga stöden regleras i lagen (2000:1335) om kreditering på skattekonto av stöd till kommuner för anläggande av telenät, i förordningarna (2000:1469) om stöd till kommuner för anläggande av lokala telenät, (2001:350) om stöd till kommuner för anläggande av ortssammanbindande telenät m.m., (2001:349) om stöd till kommuner för upprättande av IT-infrastrukturprogram och i förordningen (2003:62) om stöd till kommuner för anläggande av anslutning till rikstäckande stomnät. Lagen 2000:1335 samt förordningarna 2000:1469 och 2003:62 belastar statens inkomstsida genom kreditering på kommunernas skattekonton. Förordningarna 2001:349 och 2001:350 belastar statens utgiftsida genom utbetalning av stöd till kommunerna.

Länsstyrelserna redovisar, i en rapport baserad på enkäter, att ansökningarna hos länsstyrelserna (per den 30 juni 2003) uppgår till totalt cirka 960 miljoner kronor och att totalt 807 miljoner kronor hittills har beviljats i stöd. Utfallet förväntas därför öka.

PTS redovisar i rapporten IT-infrastruktur i Sverige 2003 att antal kilometer nät av fiber och radio har ökat till 175 000 kilometer. Detta är en ökning med knappt tio procent från januari 2002 till januari 2003.

I rapporten konstateras också att andelen tätorter, där det finns ett områdesnät i någon del av tätorten, utgör drygt hälften av samtliga Sveriges 1 936 tätorter. Det är endast sex kommuner som helt saknar områdesnät. Antalet tätorter som saknar anslutningspunkt till det ortssammanbindande nätet uppgår till cirka 150 stycken.

Länsstyrelsernas enkät visar att under 2003 kommer i stort sett samtliga kommuner att ha beslutat om IT-infrastrukturprogram. Enkäten visar att det är 283 kommuner som ämnar ta

fram ett IT-infrastrukturprogram, vilket är tretton fler än de 270 kommuner som är berättigade till stöd. 249 kommuner har i augusti 2003 ett färdigställt IT-infrastrukturprogram. Under hösten kommer ytterligare 28 kommuner att färdigställa sina program.

**Tabell 10.3 Utnyttjande av statligt stöd till IT-infrastrukturprogram och nät**

Procent

	IT-infrastrukturprogram	Ortssammanbindande nät	Områdesnät
Beviljat	66	28	18
Ansökt	6	7	5
Planerat ansöka	13	38	35
Avstår	3	7	18
Ej berättigad <sup>1</sup>	-	4	3
Ej svarat	12	16	21
<b>Summa</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

<sup>1</sup> Att antalet kommuner som inte är berättigade till stöd har minskat jämfört med redovisningen i BPO3 beror på svarsfrekvensen.

Länsstyrelsernas enkät visar också att en majoritet av kommunerna kommer att ha genomfört eller påbörjat genomförandet av konkurrensutsättning av utbyggnaden. Man kan också se en uppåtgående trend avseende antalet upphandlingar och utnyttjande av stöden till nätutbyggnad.

**Tabell 10.4 Konkurrensutsättning av utbyggnaden**

Antal kommuner

	Ortssammanbindande nät	Områdesnät
Klara	136	115
Påbörjat	78	38
Avser påbörja under 2003	26	21
<b>Summa</b>	<b>240</b>	<b>174</b>

I stort sett alla kommuner som kan få statligt bredbandstöd har för avsikt att söka detta stöd. Enkäten visar alltså att stödberättigade kommuner kommer att konkurrensutsätta uppdraget att anlägga bredbandsnät under 2003, i den mån de inte redan har gjort det.

Av tabellen nedan framgår hur anläggningsuppgiften fördelats.

**Tabell 10.5 Fördelning av anläggningsupdrag**

Procent

	Ortssammanbindande nät	Områdesnät
Privata (inkl. TeliaSonera)	41	37
Statliga bolag	17	21
Kommunala bolag	24	22
Kommunen själv eller i samverkan med privat bolag	12	12
Statliga bolag i samverkan med privata bolag	4	4
Övriga	1	4
<b>Summa</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Enligt de tillämpliga stödförordningarna skall kommunernas medfinansiering uppgå till fem procent av stödunderlaget. Länsstyrelsernas enkät visar dock att av de 100 avtal som slutits har majoriteten (59 procent) av kommunerna gått in med en högre medfinansiering för att få till stånd en utbyggnad i enlighet med programmet. Enligt enkätsvaren torde detta bero främst på den svaga marknaden, som inte har kunnat finansiera utbyggnaden i den omfattning som ursprungligen var avsett.

Affärsverket svenska kraftnät redovisade i mars 2003 att 215 av landets 290 kommuner har anslutits till stomnätet. Det är dock för tidigt att bedöma effekten av de under året beslutade stöden till stomnätsanslutningar.

### Tillit

Den av regeringen aviserade rikscentralen för IT-incidentrapportering är sedan årsskiftet 2002/2003 i drift. Sveriges IT-incidentcentrum (Sitic) har startat samarbetet med flera myndigheter och andra intressenter om rapportering. Sitic deltar även i det internationella samarbetet, främst inom Europa.

Informationssäkerhetsfrågorna är starkt beroende av internationell samordning. Under det svenska ordförandeskapet i EU tog Sverige upp dessa frågor på EU:s dagordning. Under det svenska ordförandeskapet antogs en resolution om informations- och nätsäkerhet och under det belgiska ordförandeskapet följdes denna upp med en resolution om en gemensam inställning och särskilda åtgärder på området för nät- och informationssäkerhet. Inom EU har arbetet fortsatt med säkerhet inom handlingsplanen e-Europa 2005 och genom uppföljning av resolutionerna om nät- och informationssäkerhet, bl.a.

med arbetet med förordningen för den europeiska nät och informationssäkerhetsbyrån.

Sverige deltog aktivt i arbetet med att utforma OECD:s nya riktlinjer om informationssäkerhet som publicerades under 2002. Riktlinjerna har kommit till användning i Sverige och internationellt.

Säkerhetsfrågor, med tonvikt på Internet, har även det senaste året diskuterats i den mellanstatliga rådgivande kommittén Governmental Advisory Committee (GAC) till Internetsamarbetsorganisationen Internet Corporation for Assigned Names and Numbers (ICANN).

### Kompetens

Av stor betydelse för den grundläggande IT-kompetensen är tillgången till datorer och Internet. Enligt Statistiska Centralbyrån (SCB) hade 71 procent av befolkningen i åldrarna 16–74 år tillgång till stationär dator 2002, och 19 procent hade tillgång till bärbar dator i hemmet. Enligt Eurobarometern från juni 2002 har Nederländerna, Danmark och Sverige högst datorpenetration i Europa. Tre fjärdedelar av Sveriges befolkning använde datorer under 2002, i hemmet, arbetet eller i skolan. Kvinnor och män använder dator i ungefär samma utsträckning. Användningen av Internet var också omfattande, 71 procent använde Internet under 2002. Ungefär 60 procent använder Internet hemma, resterande tio procent enbart på arbetsplatsen, i skolan eller på annan plats. Så gott som alla ungdomar i åldern 16–24 år använder Internet, 97 procent. Andelen i gruppen 65–74 år var 20 procent. Ungefär en tredjedel av Sveriges befolkning använder Internet varje dag. Det är vanligare att män använder Internet dagligen (42 procent) än att kvinnor gör det (30 procent).

Svenska arbetsgivare genomför också personalutbildningar med IT-inriktning. Drygt 350 000 personer deltog i sådana utbildningar under första halvåret 2002 enligt SCB. Detta motsvarade cirka åtta procent av samtliga personalutbildningar.

Inom Verket för näringslivsutvecklings (NUTEK) program för att höja IT-kompetensen i småföretag har 80 projekt medfinansierats med nästan 30 miljoner kronor. Programmet, som avslutas under 2003, har nått sammanlagt 15 000 företag. Spridningen har varit god sett till geografi, bransch och typ av insats. Inriktningen på projekten varierar från elektronisk handel och säkerhet till branschspecifika insatser.

Antalet platser till IT-utbildningar har ökat under de senaste åren. Jämfört med läsåret 97/98 har antalet platser ökat med 59 procent enligt Högskoleverket. Samtidigt har antalet sökande minskat med 40 procent. Inför läsåret 01/02 var antalet sökande knappt 10 000 personer till drygt 9 000 platser, och knappt 8 400 studenter blev antagna. Datautbildningar har på två år sett en minskning av antalet sökande med över 30 procent.

### Internetanslutning

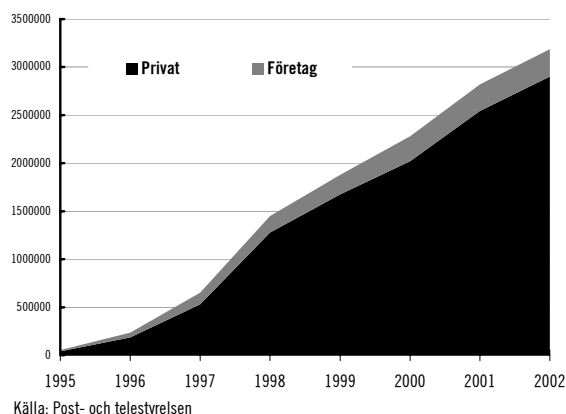
Marknaden för Internetanslutning befinner sig enligt PTS i en period av stor förändring som tydligt är förknippad med övergången från uppringd anslutning till fast anslutning. Konkurrensen på marknaden för Internetanslutning har fram till nu varit relativt god, men i och med en stegvis övergång till fast anslutning, har frågan om kontrollen över accessnäten (nätet närmast abonnenten) fått starkt ökad betydelse. Som en konsekvens är konkurrensen på marknaden för Internetanslutning med högre överföringskapacitet sämre än för uppringd Internetanslutning. PTS bedömer att det finns ett hundratal leverantörer av Internetanslutning. Antalet leverantörer som erbjuder anslutning med högre överföringskapacitet är fler än dem som erbjuder uppringt Internet.

**Tabell 10.6 Intäkter från Internetanslutning från slutkund 1999-2002**

*Miljoner kronor*

	1999	2000	2001	2002
Privatkund	1 652	2 240	2 773	3 662
Företagskund	904	1 307	1 844	1 841
<b>Totalt</b>	<b>2 556</b>	<b>3 548</b>	<b>4 617</b>	<b>5 504</b>

Ovanstående tabell visar att intäkterna av Internetanslutning från slutkund ökar. Ökningen mellan 2001 och 2002 kan helt hänföras till privatkundssidan.

**Diagram 10.1 Antalet kunder med Internetanslutning**

Under 2002 ökade det totala antalet kunder med Internetanslutning med tretton procent till 3 187 000 kunder. Tillväxten i antalet kunder fortsätter att vara förhållandevis stark, även om den är lägre än under tidigare perioder. Av dessa beräknades 74 procent vara uppkopplade via uppringd Internetanslutning med modem per den sista december 2002.

PTS beräknar att 66 procent av alla svenska hushåll hade Internetanslutning vid utgången av 2002. Antalet privata kunder som var uppkopplade till Internet via någon form av anslutning med högre överföringskapacitet uppgick till 654 000, vilket motsvarar 15 procent av samtliga hushåll. Jämfört med sista december ett år tidigare har penetrationen ökat med 54 procent.

De största Internetleverantörerna under 2002 var precis som under 2001 TeliaSonera AB, Tele 2 AB, Telenordia AB och Spray Network AB som tillsammans har 82 procent av kunderna för Internetaccess.

Sverige är världsledande på att använda IT enligt analysföretaget IDC. IDC tar fram ett index som bl.a. omfattar infrastruktur, IT-kompetens och IT-investeringar. Sverige toppar 2003 listan för fjärde året i rad.

När det gäller utvecklingen inom Europa har EU-kommissionen följt upp den förra handlingsplanen e-Europa 2002. Rapporten visar att antalet hushåll med anslutning till Internet har stigit till över 40 procent. Mer än 90 procent av skolorna och 90 procent av företagen har numera anslutning till Internet enligt rapporten. Av rapporten framgår att Sverige ligger långt fram inom de flesta områden som omfattas av handlingsplanen, jämfört med övriga länder inom EU. Enligt slutsatserna har de övergripande målen i handlingsplanen uppfyllts, men det finns fortfarande områden där fortsatt arbete

behövs. Det gäller bl.a. säkerhet och användning av IT och e-handel bland småföretag.

### *E-handel*

E-handel till konsument (B2C) utgör 22 procent av den totala e-handeln i Sverige enligt SCB. Detta är en något större andel än förra året. Enligt Svensk Handel skedde 1,7 procent av detaljhandeln över Internet tredje kvartalet 2002, vilket är en ökning med tretton procent jämfört med samma tid året innan. Hälften av alla Internetanvändare har e-handlat för privat bruk någon gång under det senaste halvåret, enligt en studie från PTS. Att använda Internet för köp och försäljning av varor och tjänster är enligt SCB vanligast i åldersgruppen 25–44 år och mer vanligt bland män, (60 procent) än bland kvinnor (40 procent). Kvinnor handlar i genomsnitt för lägre belopp än män. Det är vanligare att Internetanvändare med bredbandsanslutning i hemmet e-handlar, jämfört med dem som har uppringd Internetanslutning. De produkter och tjänster som handlas mest på nätet är film och musik, därefter resor och logi. Matvaror handlas i mycket liten utsträckning på Internet. Försäljning av digitala produkter, som t.ex. program, digitala böcker eller tidskrifter är inte heller särskilt vanligt via Internet enligt SCB. Män köper främst filmer och musik medan kvinnor handlar kläder och sportartiklar.

Användningen av elektroniska betalningstjänster är enligt PTS ännu inte särskilt utbredd, vilket kan bero på att nya beteenden och utnyttjandet av nya funktioner krävs. Enligt Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) har knappt 40 procent av konsumenterna betalat med kontokort vid köp eller beställning av varor eller tjänster för privat bruk. Det är fler män än kvinnor som uppger sitt konto- eller kreditkortsnummer vid betalning över Internet. Endast fyra procent av företagen erbjuder möjligheten att ta emot elektroniska betalningar för varor eller tjänster via en webbplats.

Av den totala e-handeln sker 78 procent mellan företag (B2B), en något lägre andel än förra året. Enligt Svenskt Näringsliv dominerar företag med fler än 500 anställda användningen av elektroniska affärer. Företag med en till 50 anställda har inte riktigt kommit igång med användningen av elektroniska affärer, enligt Gemenskapen för elektroniska affärer (GEA). Enligt OECD-statistik från 2001 ligger Sverige på en fjärde plats efter Danmark, Japan och Fin-



land avseende andel företag med 10 eller fler anställda som använder Internet för inköp och försäljning. Gällande försäljning, leverans och betalning över Internet 2000 finns Sverige på tredje plats efter Danmark och Norge. Fortfarande sker e-handel till övervägande del inom landet.

**Tabell 10.7 Användare av Internetbanker**

Antal			
	Dec 2001	Juli 2002	Dec 2002
Privat	3 650 000	3 813 000	4 092 000
Företag	250 000	292 000	303 000
<b>Totalt</b>	<b>3 900 000</b>	<b>4 105 000</b>	<b>4 395 000</b>

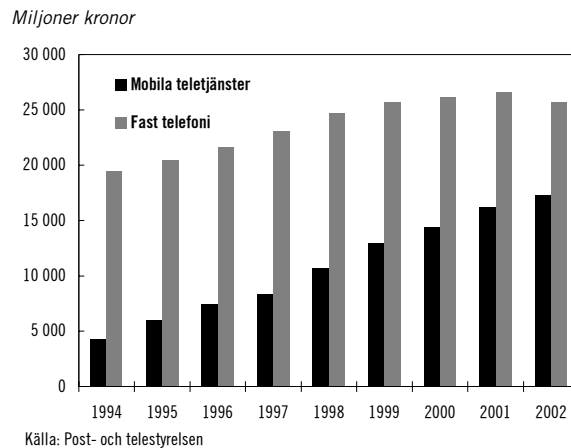
Som framgår av tabellen ovan ökar användningen av banktjänster över Internet stadigt. En enkätundersökning genomförd av Svenska Bankföreningen visar att det totalt finns cirka 4,4 miljoner Internetbankskunder i Sverige. Ökningen är störst bland företagskunder.

### Elektronisk kommunikation

Två företeelser har inverkat på den svenska telemarknaden mer än andra under 2002. Den första är att förvalsreformen kompletterades i februari med att den som ringer lokalsamtal inte längre behöver slå ett riktnummer för att använda sin förvalsoperatör. Genom denna ändring har villkoren nu blivit mer jämlika mellan operatörerna och konkurrensen har kunnat stärkas för deltjänsten nationell telefoni. Den andra är att tillväxten i antalet kunder till Internetanslutning med högre överföringskapacitet fortsätter att vara stark, även om den inte var lika stor som under föregående år.

Sammantaget omsatte fast telefoni och mobila teletjänster 43,1 miljarder kronor under 2002. Om även marknaden för Internetanslutning räknas in, uppnås en årsomsättning på 46,5 miljarder kronor, vilket betyder en ökning på 3,5 procent jämfört med 2001. De mobila teletjänsternas andel av marknaden har sedan 1994 ökat från 18 till 40 procent. TeliaSonera behåller sin position som den största operatören men bolagets andel för den totala marknaden för fast telefoni och mobila teletjänster fortsätter att sjunka, från 96 procent 1994 till 64 procent 2002.

**Diagram 10.2 Intäkter för fast telefoni och mobila teletjänster från slutkund 1994-2002**



Diagrammet ovan visar en marknadstillväxt där mobila teletjänster utgör en allt större andel av den totala intäktsmarknaden.

Marknadsvärdet för fast telefoni uppgick under 2002 till 25,8 miljarder kronor, vilket är tre procent lägre jämfört med året innan. Intäkterna från abonnemang utgör 8,4 miljarder kronor, vilket motsvarar 32,5 procent av det totala marknadsvärdet för fast telefoni. Antalet PSTN-abonnemang (vanliga abonnemang på fasta telefonnätet) fortsätter att minska. Vid slutet av 2002 fanns det drygt 5,6 miljoner PSTN-abonnemang. Bara en bråkdel av dessa, mindre än en promille, tillhandahålls av en annan operatör än TeliaSonera. Under slutet av 2002 lanserade några operatörer abonnemang för IP-telefoni i bredbandsnät. Kunden ges därmed möjlighet att säga upp sitt ordinarie fasttelefoniabonnemang hos TeliaSonera.

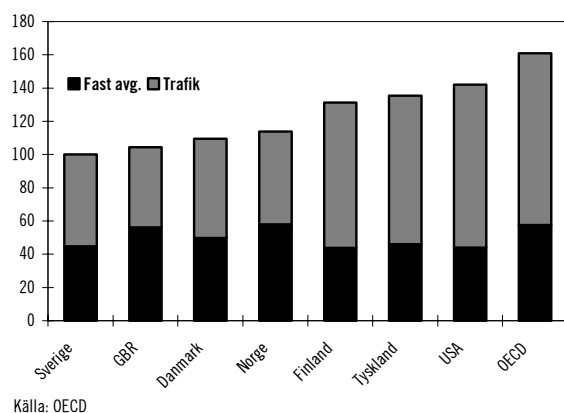
Under 2002 ökade antalet förvalskunder med åtta procent till 1 535 000. Av dessa var 1 375 000 privata vilket innebär att en tredjedel av samtliga privatkunder av fast telefoni valt en alternativ operatör till TeliaSonera som förvalsooperatör. Införandet av förval för lokalsamtal har påverkat de alternativa operatörernas marknadsandelar av omsättningen för nationella samtal. TeliaSoneras marknadsandel av trafikintäkterna minskade således från 64 procent 2001 till 57 procent 2002.

Marknadsvärdet för nationella samtal uppgick under 2002 till 7,9 miljarder kronor, vilket är 8,5 procent lägre än under 2001. Denna nedgång kan hänföras till lägre intäkter från både uppringd anslutning till Internet och från vanliga telefonsamtal. De lägre intäkterna beror på minskad trafik till följd av att allt fler Internetanvändare går över till någon form av fast uppkoppling

samt sannolikt det ökade användandet av mobiltelefoner.

**Diagram 10.3 Kostnad för fasttelefonitjänster 2002 med hänsyn tagen till köpkraftsparitet**

Sverige=100



Diagrammet ovan visar att kostnaderna för en s.k. korg av fasttelefonitjänster för ett svenskt hushåll är bland de absolut lägsta i OECD.

Marknaden för mobila teletjänster fortsatte att utgöra en betydande del av den totala telemarknaden. Emellertid kännetecknas mobilmarknaden alltså av konkurrensproblem. Tre nätägande operatörer på GSM-marknaden dominerar och i princip kontrollerar mobilmarknaden. Ett tiotal nya tjänstetillhandahållare har etablerat sig under de senaste tre åren, men mycket pekar på att deras position gentemot de nätägande operatörerna är relativt svag. Förutsättningarna för prissänkningar på mobiltelefoni bedöms därför i nuläget som små.

Tillväxttalen för mobilabonnemang har nu stabiliserat sig på en nivå runt tio procent. Under året ökade antalet abonnemang med sammanlagt elva procent och var 7 949 000 per den sista december 2002. Av dessa är 82 procent abonnemang som innehas av privatkunder. Penetrationen för mobiltelefonabonnemang är mycket hög i Sverige sett ur ett internationellt perspektiv. Det totala antalet abonnemang som andel av hela befolkningen motsvarade då 89 procent. Det kan jämföras mot 81 procent året innan. En försvårande omständighet när man skall beräkna penetrationen på ett korrekt sätt är dock att det inte är ovanligt att samma person har mer än ett abonnemang. Intresset för att använda kontantkort istället för eller ihop med kontraktsabonnemang fortsatte att öka, något som lett till att 55 procent av samtliga GSM-abonnemang för närvarande utgörs av kontantkort. Antalet NMT-abonnemang minskar kontinuerligt, men

inte lika snabbt som tidigare. År 2002 minskade antalet abonnemang med fem procent. Sista december 2002 fanns det 137 000 NMT-abonnemang hos TeliaSonera, som är den enda operatören för denna tjänst.

TeliaSonera är Sveriges största mobiloperatör, med en marknadsandel på drygt 45 procent av samtliga abonnemang. Därmed förlorade TeliaSonera under 2002 tre procentenheters marknadsandel till sina konkurrenter. Tele2 är näst största mobiloperatör och har tillsammans med dotterbolaget Optimal Telecom 38 procent av abonnemangen vilket är en liten ökning. Vodafone behöll sin marknadsandel på 15 procent under 2002.

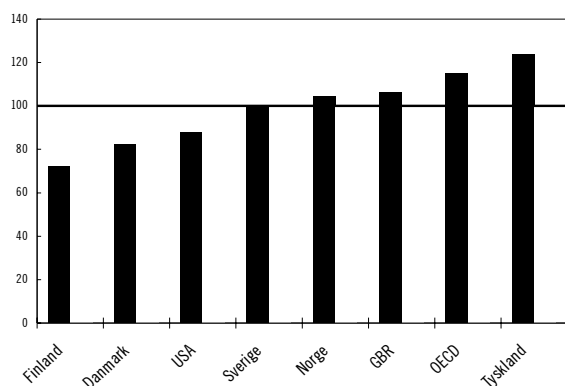
De nya tillhandahållarna av mobila teletjänster är fortfarande små. De har en marknadsandel på två procent av det totala antalet abonnemang, vilket motsvarar 153 000 abonnemang. Det är en liten ökning i förhållande till 2001. Även om tjänstetillhandahållarna trots allt attraherat kunder till sina GSM-abonnemang under 2002, är inte själva ökningen av antalet abonnemang mycket högre än under 2001. Det skulle krävas en större tillväxt bland tjänstetillhandahållarna för att skapa goda förutsättningar för ökad konkurrens.

Såvitt PTS erfarit är samtliga avtal som tecknats mellan mobilnätoperatörerna och tjänstetillhandahållarna av sådant slag att mobilnätoperatörerna åtar sig att bygga ut nätkapaciteten efter de behov som finns. Vissa tjänstetillhandahållare har emellertid nekats nätkapacitet i mobilnät, vilket i sin tur föranlett PTS att inleda tillsyn på området.

Omsättningen för mobila teletjänster ökade med drygt sex procent från 16,2 miljarder kronor under 2001 till 17,3 miljarder kronor under 2002. Den genomsnittliga intäkten per mobilkund visar en neråtgående trend. Även under 2002 sjönk denna från 203 kronor per månad under 2001 till 193 kronor under 2002. Av de totala intäkterna härrör 54 procent från privatkunder, en andel som ökar. Det ökade användandet av kontantkort har påverkat utvecklingen av genomsnittsintäkterna. Skillnaden i genomsnittlig intäkt mellan ett kontraktsabonnemang och kontantkort är markant. Medan den är 346 kronor per månad för ett kontraktsabonnemang är den 57 kronor per månad för kontantkort.

**Diagram 10.4 Kostnad för genomsnittlig förbrukning av mobiltelefonitjänster 2002 med hänsyn tagen till köpkraftsparitet**

Sverige=100



Källa: OECD

Diagrammet ovan visar att kostnaderna för en medelförbrukares korg av mobiltelefonitjänster i Sverige är något lägre än genomsnittet inom OECD.

SMS-marknaden som tidigare har stått för en närmast explosionsartad tillväxt fortsätter visserligen att växa, men i en lägre takt än tidigare. Under 2002 skickades 1,32 miljarder textmeddelanden vilket är en ökning med 30 procent sedan 2001. Av den totala genomsnittliga intäkten per kund och månad står SMS för närmare åtta procent.

I Norge sänds nästan fyra gånger så många SMS per kund som i Sverige och den största bakomliggande orsaken torde vara lägre priser. En GSM-kund i Norge sände i genomsnitt cirka 57 SMS per månad, en kund i Danmark cirka 40, medan antalet i Sverige är cirka 15. Priset för att skicka ett SMS i Sverige varierar i dag från strax under en krona till 1,50 kronor medan det i både Danmark och Norge ligger under en krona. PTS har tidigare konstaterat att de fortsatt höga priserna pekar på brister i marknadens funktions sätt och att det finns utrymme för en ökad pris-konkurrens. Detta menar regeringen fortfarande vara en giltig slutsats då prisnivåerna i princip legat stilla sedan i början av år 2000.

Marknaden för GPRS-tjänster (General Packet Radio Service) tog inte fart vare sig under 2001 eller 2002. GPRS möjliggör mer avancerade, ofta kapacitetskrävande, tjänster, som baseras på GSM-systemet. Den sista december 2002 fanns det 105 000 abonnenter som hade använt en GPRS-tjänst minst en gång under det fjärde kvartalet 2002. Detta måste betecknas som en relativt modest utveckling för denna teknik. Under första kvartalet 2003 var nästan samtliga

av sålda nya telefoner möjliga att använda för GPRS eller WAP (Wireless Application Protocol). Trots detta användes endast 15 procent av telefonerna för GPRS-tjänster. En orsak kan vara att kunderna inte är tillräckligt medvetna om vilka tjänster som finns att tillgå samt att det upplevs som tekniskt komplicerat med inställningar för telefonen. GPRS menar många är ett mellansteg mellan den andra generationens mobiltelefoni och UMTS, den tredje generationens.

Antalet operatörer som tillhandahåller nätkapacitet på marknaden har fortsatt att öka även under 2002. Vid årsskiftet fanns det 237 företag anmälda och åtta med tillstånd för att tillhandahålla nätkapacitet. I begreppet inbegrips allt från oförädlad nätkapacitet till hyrda förbindelser avsedda för slutanvändare. Marknaden för nätkapacitet till operatör omsatte 3,93 miljarder kronor under 2002, vilket är i paritet med omsättningen under 2001. Cirka 80 procent utgörs av försäljning av hyrda förbindelser. Resten utgörs av svart fiber och annan oförädlad nätkapacitet. Marknaden för nätkapacitet och nätverkstjänster till slutkund motsvarar 4,25 miljarder kronor, vilket också motsvarar samma nivå som året innan. Den viktigaste tjänsten, sett i ett ekonomiskt perspektiv, fortsätter att vara hyrda förbindelser även om omsättningen för denna marknad uppskattas ha minskat med tio procent till 1,82 miljarder kronor under 2002. Omsättningen för IP-VPN (Internet Protocol-Virtual Private Network) som används främst för datakommunikation, men även kan användas till överföring av rösttrafik och video, ökade från 206 miljoner kronor under 2001 till omkring 688 miljoner kronor under 2002.

PTS skall enligt sin instruktion årligen redovisa arten och omfattningen av de klagomål från allmänheten som framförts till teleoperatörer och till myndigheten.

Cirka 1 400 klagomål inkom till PTS från februari till december 2002. Av dessa klagomål gällde 1 045 fast telefoni, 108 mobiltelefoni och 218 Internet. Flertalet klagomål (526 klagomål) rörde fall där kunder ansåg att de anslutits till en förvalsoperatör mot sin vilja. De operatörer som fick flest antal klagomål vad gäller förval under sista kvartalet 2002 var Glocalnet och Tele2, med 41 respektive 38 klagomål.

Konsumentverket har under 2002 fått in cirka 900 skriftliga ärenden som rör telefoni eller Internet jämfört med 580 ärenden för 2001. Det

enskilt största problemet har rört oväntat höga teleräkningar som grundar sig på att konsumentens eller abonnentens telefonnummer varit uppkopplat eller ringt till en betaltjänst. Även PTS har noterat en ökning av klagomål till följd av s.k. modemkidnappningar där konsumentens modem ringer upp ett väsentligt dyrare betaltjänstenummer utan att konsumenten nödvändigtvis märker detta.

Allmänna reklamationsnämnden har under 2002 haft 504 ärenden som rör köp av mobiltelefoner och 43 ärenden som rör köp av vanlig telefon. Dessutom har 84 ärenden gällt "tjänst mobiltelefon" som bl.a. omfattar ärenden som rör reparationer av mobiltelefoner, köp av telefonkort och telefonräkningar.

PTS redovisar också arten och omfattningen av de klagomål som inkommer till teleoperatörerna. Under 2002 har PTS valt att inhämta information från TeliaSonera (inkl. Telia Mobile), Tele2 (inkl. Tele2 Mobile och Comviq) och Vodafone. Klagomålen för mobil teletjänst har minskat från 864 klagomål 2001 till 846 klagomål 2002. För telefonitjänst är klagomålen 40 683 stycken. Då TeliaSonera infört ett nytt statistiksystem för telefonitjänst och de olika operatörerna definierar klagomål olika går det inte att jämföra med tidigare år.

## Post

Utvecklingen på den svenska marknaden har både vad gäller antalet postoperatörer och volymen försändelser sjunkit något under 2002 jämfört med tidigare år. Antalet postoperatörer uppgick vid årsskiftet 2002/2003 till 35 postföretag. PTS bedömning är emellertid att alla nuvarande tillståndshavare, med enstaka undantag, bedriver någon form av verksamhet.

Posten AB (publ) (Posten) har fortfarande en särställning på den svenska postmarknaden p.g.a. sin dominans samt åläggandet att tillhandahålla en samhällsomfattande posttjänst.

Utvecklingen under 2002 visar att av Posten distribuerade volymer brev har minskat med cirka 1,5 procent under året. CityMail Sweden AB (CityMail) har däremot ökat sin volym med 5,7 procent. Posten har 93,87 procent av brevmarknaden och CityMail 5,61 procent medan övriga tillståndshavare tillsammans har 0,5 procent av den totala brevmarknaden.

CityMail utgör i praktiken den enda konkurrenten till Posten på delmarknaden för sändningar. Av den totala brevmarknaden utgörs

mindre än 35 procent av enstaka brev medan 65 procent består av sändningar. PTS bedömning är att CityMails andel av den totala marknaden för sändningar under 2002 är ungefär 8–9 procent.

Posten är den enda aktören på marknaden som har ett rikstäckande distributionsnät och som därmed erbjuder postservice i hela landet. Avseende riksdistribution av enstaka brev föreligger i princip ingen konkurrens. Däremot råder en viss konkurrens avseende lokalbrev, vilka utgör cirka 15 procent av all post. Konkurrenterna kommer dels från ett flertal förhållandevis små postföretag som endast erbjuder lokal service, dels från ett antal större lokalpostföretag som bedriver verksamhet inom flera angränsande orter.

PTS har i sin rapport Nio år med postlagstiftningen – en utvärdering, gjort bedömningen att det finns ett behov av att se över den nuvarande postlagstiftningen när det gäller bl.a. konkurrenssituationen på marknaden. PTS har i sin granskningsrapport av Posttidningar även gjort bedömningen att Postens prishöjning av tjänsten Posttidningar A under 2003 inte är rimlig och inte heller är kostnadsbaserad.

Posten har fr.o.m. den 1 januari 2003 höjt portot för enstaka brev. Portot för ett 20-gramsbrev höjdes från 5 kronor till 5,50 kronor och denna höjning fick motsvarande genomslag i viktclasserna upp till två kilogram, således omfattande de prisreglerade viktclasserna upp till 500 gram. PTS har granskat den genomförda prishöjningen och konstaterat att den skett i enlighet med gällande regler.

På delmarknaden för sändningar gör PTS i sin rapport Service och Konkurrens 2003 bedömningen att prisnivån generellt sett över åren har sjunkit samtidigt som servicenivån och kvaliteten på tjänsterna har höjts. Prisutvecklingen har fortfarande varit mest gynnsam för kunder som använder tjänsten Ekonomibrev i allmänhet och sändningar till Stockholmsområdet i synnerhet, dvs. för de tjänster där Posten haft konkurrens från CityMail.

Enligt tillståndsvillkoren skall Posten tillhandahålla postservice till alla hushåll, företag och organisationer fem dagar i veckan. Ett antal avlägset belägna hushåll har inte daglig postutdelning utan får sin post två till fyra dagar i veckan med postväska. Antalet hushåll med begränsad postservice uppgick 2002 till 1 187 hushåll enligt PTS.

Enligt kvalitetskravet på övernattbefordrade brev inom ramen för den samhällsomfattande posttjänsten skall 85 procent av de brev som lämnats in för befordran övernatt komma fram i tid och 97 procent skall komma fram inom tre arbetsdagar. Mätningar utförda av IBM Business Consulting Services avseende 2002 visar att 95,3 procent av de försändelser som lämnats in för övernattbefordran kom fram över natt och 99,8 procent inom tre arbetsdagar. Motsvarande siffror för 2001 var 95,2 procent respektive 99,8 procent.

I övrigt är PTS bedömning att Posten inte har vidtagit några åtgärder beträffande brevdistributionen som har gett generella effekter på servicenivån, utan den anses vara minst lika hög som förra året.

De till PTS insända klagomålen har varit mycket få under 2002. Postoperatörerna skall enligt sina tillståndsvillkor utforma rutiner för klagomålshandlingen. Antalet klagomål och hur de har hanterats skall årligen redovisas till PTS.

Postoperatörernas klagomålshandling skiljer sig åt från operatör till operatör i förhållande till verksamhetens omfattning och utdelningsområdets storlek. De privata postoperatörernas klagomålsvolym under 2002 har varit mycket små.

### Grundläggande kassaservice

Posten AB:s (publ) (Posten) dotterbolag Svensk Kassaservice AB tillhandahåller i dag kassaservice i hela landet. Det agerar ombud för ett antal banker och tillhandahåller kassatjänster i lantbrevbäringen och har även särskilda kassaservicekontor. Detta sker i normalfallet fem dagar i veckan, till alla fasta hushåll, företag och organisationer.

Under 2002 har ett antal avlägsset belägna hushåll emellertid inte haft tillgång till daglig kassaservice. Vid årsskiftet 2002/2003 uppgick antalet hushåll med tillgång till kassaservice två till fyra dagar i veckan till 1 187. Detta är en ökning med 68 hushåll jämfört med föregående år.

Det totala antalet kassatransaktioner har minskat kraftigt under de senaste 15 åren och fortsätter att sjunka med cirka 15–20 procent årligen. Den dominerande orsaken till detta är att hushåll och företag väljer andra, billigare och bekvämare former för sina transaktioner. Bankgiro, postgiro, telefonbank och Internet står för en växande del av alla betaltjänster.

Antalet kassatransaktioner som utförs via lantbrevbärare har sjunkit med två tredjedelar under de senaste 15 åren. Antalet kassatransaktioner per avlämningsställe skiftar över landet. I glesbefolkade områden görs det fler transaktioner per avlämningsställe än i mer tätbefolkade regioner. Genomsnittet för hela landet ligger för närvarande runt en transaktion i månaden per avlämningsställe.

De förändringar som har genomförts i servicenätet under 2002, då kassaservicen har skiljts ut från övrig verksamhet och drivs i dotterbolaget Svensk Kassaservice, har inte påverkat rikstäckningen av kassaservicen. Visserligen påverkar t.ex. en indragning eller flyttning av ett kontor tillgängligheten till kassaservicen för de närmast berörda med åtföljande olägenheter. PTS gör emellertid bedömningen att de alternativa serviceställen som invånarna i städerna hänvisas till finns inom ett sådant avstånd att kassaservicen betraktas som tillgänglig. På landsbygden ersätts indragna serviceställen med lantbrevbäring vilket för flertalet berörda enligt PTS får betraktas som en förbättring från servicesynpunkt.

PTS har liksom tidigare år låtit göra en telefonenkät för att närmare undersöka allmänhetens vanor när det gäller att utföra sina kassatjänster. Den genomfördes i januari 2003 och omfattade ett riksrepresentativt urval av 1 019 svenskar i åldern 16 år och uppåt.

Undersökningen visar att 43 procent av de tillfrågade går till Svensk Kassaservice eller Posten åtminstone en gång om året för att utträta ett kassaärende medan 57 procent aldrig går till Posten av denna anledning. Liksom tidigare år kan det konstateras en klar ökning av antalet tillfrågade som aldrig går till Svensk Kassaservice eller Posten för att utträta kassaärenden.

PTS gör i sin rapport Service och Konkurrens 2003 en försiktig bedömning. De menar att de förändringar som Posten genomfört till följd av den påtagligt sjunkande efterfrågan på kassatjänster, mätt i såväl antalet transaktioner som antalet besök vid Svensk Kassaservice serviceställen, sannolikt inte har påverkat tillgängligheten över lag och att servicenivån på kassatjänsterna fortsatt uppfyller de uppställda kraven.

Under 2003 har Posten fattat ett beslut om att vidta åtgärder för att uppnå ett nollresultat i kassaserviceverksamheten 2005 med anledningen

av underskottet i verksamheten. De åtgärder som vidtas är bl.a. stängningar av kontor, personalneddragningar, prishöjningar och omförhandlade avtal om höjd ersättning från banker. Dessa åtgärder är enligt Posten endast en kortsiktig lösning och kostnaderna kommer trots allt att öka i ett längre perspektiv.

### 10.6.2 Analys och slutsatser

#### Informationsteknik (IT)

*Tillgänglighet, tillit och kompetens* ger tillsammans goda förutsättningar för en bred användning av informationsteknik i samhället. Inom alla dessa områden har insatser pågått under lång tid vilket skapat grunden till Sveriges ställning som en ledande IT-nation. Målet att Sverige som första land skall bli ett informationssamhälle för alla uttalades av riksdagen i juni 2000. Som regeringen redovisade i budgetpropositionen för 2003 är Sverige på god väg att uppnå detta mål med avseende på möjligheten för den enskilde att på ett relativt enkelt sätt utnyttja Internet via telefonnätet. Mer kvalificerade användningar av informationssamhällets tjänster vilka kräver särskild utbildning och utrustning, är dock ännu inte allmänt tillgängliga för den enskilde. Regeringens bedömning är att det ännu är för tidigt att med säkerhet säga om de åtgärder som vidtagits bidragit till att målet ett informationssamhälle för alla är på väg att uppnås. De utvärderingar, den mer systematiska statistiksammansättning och den forskningsbevakning som inletts avses dock efter hand kunna ge underlag för en sådan bedömning. Regeringens bedömning är alltså att de åtgärder som vidtas inom ramen för IT-politiken och utbyggnaden av IT-infrastruktur med hög överföringskapacitet kommer att medverka till att informationsteknikens möjligheter utnyttjas på ett aktivt sätt. De problem som regeringen tidigare pekat på när det gäller nedgången i investeringstakten kvarstår dock fortfarande. Eftersom IT-politiken bygger på samverkan med marknadskrafterna får detta påtagliga effekter.

#### *Tillgänglighet*

I Sverige är tillgängligheten till informationstekniken hög. Mer än två tredjedelar av de som arbetar i Sverige i dag kan använda dator och Internet på arbetet. Nästan alla hushåll har tillgång till telefoni och tre fjärdedelar av hushållen

har mobiltelefon. Det skapar bra förutsättningar för att den elektroniska handeln skall kunna öka. Även bredbandspenetrationen är fortsatt hög och under 2002 ökade penetrationen med 54 procent.

Den, vid sidan om utbildningssektorns insatser och personaldatorreformen, ekonomiskt mest omfattande insatsen inom IT-politiken är det stöd till IT-infrastruktur med hög överföringskapacitet som föreslogs i IT-propositionen. Den sista förordningen i detta stödprogram beslutades av regeringen den 20 februari 2003. Effekten av detta stödprogram, som riktas till kommunerna, är det ännu för tidigt att kunna säkert utvärdera. Man kan dock se en positiv trend avseende antalet upphandlingar och även avseende användandet av stöden till kommuner. Detsamma gäller antalet ansökningar om skattereduktion för höga anslutningskostnader. Beträffande skattereduktionen för höga anslutningskostnader finns det ett samband mellan utbyggnadsläget i kommunen och antalet ansökningar. Vartefter IT-infrastrukturen byggs ut i kommunerna bör därför antalet ansökningar om skattereduktion öka.

#### *Tillit*

Det är fortfarande för tidigt att bedöma hur den nya ansvarsfördelningen i Sverige för informationssäkerhetsfrågorna har påverkat området som helhet. Regeringen framhåller dock fortfarande att ansvarsprincipen är vägledande och det avgörande informationssäkerhetsarbetet måste utföras av IT-användarna själva.

Sveriges IT-incidentcentrum vid PTS har fått en god start och samarbetar redan med flera myndigheter och andra intressenter. PTS har lämnat in ett förslag om ändring i sekretesslagen för att ytterligare kunna underlätta och utveckla verksamheten. Sitic har redan och kommer fortsättningsvis bidra till bl.a. det arbete om ett robust Internet i Sverige som PTS har fått i uppdrag att genomföra.

Sverige kan inte på egen hand säkerställa en tillförlitlig drift av Internet. Politiken för ett robust Internet syftar därför till att, tillsammans med andra Internetintressenter, vidta de åtgärder som är möjliga i Sverige. Politiken syftar också till att ta fram information och underlag för bedömning av Internets robusthet i andra avseenden.

### **Kompetens**

I Sverige är användningen av datorer och Internet i vardags- och arbetslivet utbredd, vilket tyder på att befolkningens grundläggande IT-kompetens är hög. För att främja näringslivets konkurrenskraft och den offentliga sektorns utveckling bör behovet av IT-specialister fortsätta att uppmärksammas.

### **Elektronisk kommunikation**

Regeringen bedömer att den utveckling som skett under föregående år och de åtgärder som PTS vidtagit medverkat till att uppfylla de politiska målen. Många insatser syftar till att främja konkurrensen på de olika delmarknaderna vilket är ett viktigt medel för att uppnå målen. På den svenska marknaden finns ett mycket stort antal operatörer som erbjuder tjänster. TeliaSoneras marknadsandelar fortsätter att minska och konsumenterna utnyttjar de möjligheter som införts att välja andra operatörer.

Genom den nya lagen om elektronisk kommunikation som trädde i kraft i juli 2003 har ett framtidsanpassat ramverk etablerats. Regeringen bedömer att denna nya reglering kommer att ytterligare bidra till en positiv utveckling på marknaden för elektronisk kommunikation, till gagn för såväl näringsliv som konsumenter.

Regeringen förväntar sig att konkurrensen på marknaden för abonnemang fortsätter att öka genom tillämpningen av den nya lagen och PTS fortsatta tillsyn på området. Vidare fortsätter utvecklingen och nyttjandet av andra typer av accessnät.

Regeringen bedömer att de åtgärder som vidtagits av PTS med syfte att skapa tillgänglighet för personer med funktionshinder till teletjänster i allt väsentligt medverkat till att underlätta för dessa personer att utnyttja olika teletjänster.

Regeringens bedömning är att de nationella såväl som de regionala tillstånden för fast yttäckande radioaccess som utdelats kommer att förbättra konkurrensen för anslutning till Internet och möjliggöra en ökad regional mångfald.

### **Post**

Regeringens bedömning är att de åtgärder som vidtagits på postområdet under året har bidragit till att upprätthålla en marknad med en fungerande postdistribution i landet som har medfört att alla har haft tillgång till postservice enligt de mål som uppställts i postlagen.

Vidare anser regeringen att de åtgärder som vidtagits av PTS med syfte att skapa tillgänglig-

het till posttjänster för personer med funktionshinder har bidragit till att underlätta för dessa personer att utnyttja posttjänsterna och att kommunicera med omvärlden.

### **Grundläggande kassaservice**

Regeringen bedömer att Posten har uppfyllt åtagandena enligt åliggandet i kassaservicelagen. Därigenom har en god grundläggande kassaservice upprätthållits i hela landet. Ersättningen som har utgått till Posten under året har bidragit till att trygga tillgången till denna kassaservice.

Regeringens bedömning är att de åtgärder som PTS vidtagit i syfte att underlätta för personer med funktionshinder att utnyttja kassatjänster har bidragit till att upprätthålla tillgängligheten för dessa personer.

## **10.7 Förslag till omdisponering av medel inom IT-infrastruktursatsningen**

---

**Regeringens förslag:** Medel om 250 miljoner kronor för 2004 och 250 miljoner kronor för 2005 som avsatts för skattereduktion för höga anslutningskostnader enligt lagen (2000:1380) om skattereduktion för utgifter för vissa anslutningar för tele- och datakommunikation omdisponeras till att användas av kommunerna för att anlägga IT-infrastruktur med hög överföringskapacitet.

---

**Skälen för regeringens förslag:** Riksdagen beslutade 2000 om lagen (2000:1335) om kreditering på skattekonto av stöd till kommuner för anläggande av lokala telenät. Enligt denna avsåg stödet åtgärder som har utförts under perioden 1 juli 2000 till 31 december 2004. De närmare villkoren för stödet framgår av förordningen (2000:1469) om stöd till kommuner för anläggande av lokala telenät. Utformningen av stöden baseras på förslagen i Bredbandsutredningens betänkande Kommunstöd till lokal IT-infrastruktur (SOU 2000:68).

Bredbandsutredningen lämnade i sitt slutbetänkande IT-infrastruktur för stad och land (SOU 2000:11) förslag till stöd till kommuner för anläggande av det ortssammanbindande nätet. Betänkandet remissbehandlades varefter regeringen inrättade stödet genom förordningen

(2001:350) om stöd till kommuner för anläggande av ortssammanbindande telenät m.m. Även detta stöd avsåg åtgärder som utförts under tiden fram till den 31 december 2004 (utgångstidpunkten är dock i detta fall den 1 januari 2001).

När regeringen redovisade sina förslag i IT-propositionen avsågs stödet till kommuner för anläggande av telenät omfatta tiden fram till utgången av 2004. Sedan propositionen i mars 2000 förelades riksdagen förändrades emellertid förutsättningarna för en snabb bredbandsutbyggnad. Framförallt sjönk marknadsaktörernas intresse väsentligt. Riksdagen beslutade därför att ändra lagen (2000:1335) om kreditering på skattekonto av stöd till kommuner för anläggande av lokala telenät så att stödet avsåg perioden 1 juli 2000 till 31 december 2005 (prop. 2001/02:1, utg.omr. 22, bet. 2001/02:TU1, rskr. 2001/02:125).

Regeringen ändrade också tidsperioden i förordningen (2001:350) om stöd till kommuner för anläggande av ortssammanbindande telenät m.m. De båda nätdelarnas utbyggnad samordnas eller sammanfaller normalt. Kommunernas planering av utbyggnaden underlättas därför om regelverket för de olika delarna av nätet överensstämmer så långt möjligt. Förlängningen av tidsperioden för dessa stöd innebär inte någon förändring av den beräknade ekonomiska ramen.

Riksdagen har därefter breddat möjligheten till stöd genom kreditering av skattekonto till att avse även anslutning till allmänt tillgängligt stomnät (prop. 2002/03:1, bet. 2002/03:TU1, rskr. 2002/03:69), vilket bl.a. innebär att lagens namn ändrades till lag om kreditering på skattekonto av stöd till kommuner för anläggande av telenät.

Genom lagen (2000:1380) om skattereduktion för utgifter för vissa anslutningar för tele- och datakommunikation kan fysiska och juridiska personer få skattereduktion för höga anslutningskostnader. Riksdagen har förlängt möjligheten till skattereduktion genom att ändra lagen på så sätt att reduktionen ges även vid debiteringen av slutlig skatt på grund av 2004 års taxering (prop. 2002/03:1, bet. 2002/03:FiU1, rskr. 2002/03:24).

I IT-propositionen beräknades en total ram om 3,2 miljarder kronor för stöden till områdesnät och skattereduktioner för höga anslutningskostnader. Av dessa har 1 200 miljoner kronor fördelats till kommunerna för stöd till områdes-

nät och 400 miljoner kronor omfördelats till ett stöd till kommuner för stomnätsanslutningar. Återstående 1 600 miljoner kronor har reserverats för skattereduktioner för höga anslutningskostnader. Denna har hittills utnyttjats i begränsad omfattning. Totala utfallet hittills för 2002 och 2003 uppgår till 17,5 miljoner kronor. Flerparten ansökningar och förfrågningar om reduktioner kommer från sökanden i Norrlandslänen, där man på grund av klimatet endast kan anlägga bredband under en relativt kort säsong. Vartefter stöden till områdesnät börjar utnyttjas kommer en ökad utbyggnad i kommunerna att ske. Sannolikt medför detta att ansökningarna om skattereduktion kommer att öka.

För att förbättra situationen för kommunernas bredbandsutbyggnad bör en viss del av de outnyttjade medlen från skattereduktioner för höga anslutningskostnader i stället kunna disponeras av kommunerna för att anlägga IT-infrastruktur. I syfte att stimulera en fortsatt bredbandsutbyggnad föreslår därför regeringen att 250 miljoner för 2004 och 250 miljoner för 2005 av de 1 600 miljoner kronor som avsatts för skattereduktioner för höga anslutningskostnader omdisponeras till stöd till kommuner för utbyggnad av IT-infrastruktur med hög överföringskapacitet.

Regeringen föreslår vidare på annan plats i denna budgetproposition att möjligheten för enskilda att söka skattereduktion för höga anslutningskostnader förlängs till utgången av 2005.

## 10.8 Gemensamt radiokommunikationssystem för skydd och säkerhet

Behovet av ett gemensamt radiokommunikationssystem för samhällsviktiga användare såsom polis, räddningstjänst och ambulanssjukvård har diskuterats under lång tid. Riksdagen har i tillkännagivanden till regeringen pekat på vikten av att ett gemensamt radiokommunikationssystem som bidrar till medborgarnas trygghet kommer till stånd (rskr. 2000/01:209, rskr. 2001/02:87). Regeringen har tidigare informerat riksdagen om det betydande utredningsarbete som krävs för att ge beslutsunderlag för regeringen ställningstagande i denna komplicerade fråga. I betänkandet Trygga medborgare – säker kommunikation (SOU 2003:10) föreslås att ett gemensamt



kommunikationssystem upphandlas. Betänkandet har remissbehandlats.

Den 22 maj 2003 beslutade regeringen att ge Försvarets materielverk (FMV) i uppdrag att i samverkan med utredningen Radiokommunikation för effektiv ledning (RAKEL, dir. 2002:78) genomföra en upphandling av ett gemensamt radiokommunikationssystem. Regeringens beslut innebär bl.a. att goda kommunikationsmöjligheter med liknande användargrupper i länder i vårt närområdet skall eftersträvas. Upphandlingen av det gemensamma radiokommunikationssystemet inleddes i början av juni genom annonsering i Europeiska gemenskapernas officiella tidning. Enligt den tidplan som Försvarets materielverk och RAKEL upprättat bör upphandlingen kunna avslutas genom avtalstecknande runt årsskiftet 2003/2004. Utbyggnaden av det gemensamma systemet planeras ske successivt över landet under flera etapper. Den första etappen av införandet av systemet omfattar Skåne län, Blekinge län och Kalmar län där systemet enligt tidplanen skall vara i drift den 1 januari 2005. Riksdagen har genom beslut om tilläggsbudget 1 för 2003 (prop. 2002/03:100, bet. 2002/03:FiU21, rskr. 2002/03:235) beslutat att ett nytt ramanslag 37:6 *Gemensam radiokommunikation för skydd och säkerhet* på 7 350 000 kronor anvisas under utgiftsområde 22 Kommunikationer för att möjliggöra inledandet av en upphandling av ett gemensamt radiokommunikationssystem under 2003. Regeringen återkommer i avsnitt 10.10.6 med förslag till riksdagen om att anvisa medel under anslaget 37:6 *Gemensam radiokommunikation för skydd och säkerhet* för delfinansiering av utbyggnad, driftsbidrag och förvaltning av systemet. Vidare föreslås att riksdagen godkänner investeringsplan och bemyndigande om ekonomiska åtaganden för investeringen.

Den 28 maj 2003 överlämnade RAKEL ett förslag till förvaltningsorganisation för det gemensamma radiokommunikationssystemet till regeringen (dnr N2003/4356/IT FoU). RAKEL föreslår att en ny statlig myndighet bildas med uppgift att under utbyggnadsperioden svara för utbyggnaden, ägande och berörda leverantörsavtal, förvaltning och utveckling av det gemensamma systemet samt tillhandahålla tjänster till användarna. Myndigheten bör enligt förslaget bildas senast den 1 januari 2004. När utbyggnaden av det gemensamma systemet är slutförd, vilket planeras inträffa 2009, bör myndigheten

kunna integreras i annan befintlig myndighet. Personalbehovet beräknas till cirka tjugo personer under uppbyggnadsfasen 2004–2009 och till cirka tio personer därefter. Förslaget till förvaltningsorganisation har remissbehandlats och bereds för närvarande inom regeringskansliet. Regeringen avser att ta ställning till organisationsfrågan under hösten 2003.

## 10.9 Revisionens iakttagelser

Riksrevisionsverket har inte haft några invändningar i revisionsberättelsen för 2002 avseende myndigheten inom politikområdet.

## 10.10 Budgetförslag

### 10.10.1 37:1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter

**Tabell 10.8 Anslagsutveckling**

Tusental kronor

2002	Utfall	12 789	Anslags-sparande	18 715
2003	Anslag	11 941	Utgifts-prognos	22 129
<b>2004</b>	<b>Förslag</b>	<b>6 710</b>		
2005	Beräknat	14 863 <sup>1</sup>		
2006	Beräknat	15 099 <sup>2</sup>		

<sup>1</sup> Motsvarar 14 531 tkr i 2004 års prisnivå.

<sup>2</sup> Motsvarar 14 531 tkr i 2004 års prisnivå.

Anslaget avser finansiering av Post- och telestyrelsens (PTS) förvaltningskostnader i samband med upphandling av samhällsättaganden och åtgärder avseende försvar samt beredskap mot sårbarhet avseende elektroniska kommunikationer m.m. De samhällsättaganden som upphandlas (handikapp och försvar samt beredskap mot sårbarhet till viss del) anslagsfinansieras. PTS verksamhet är i övrigt till största delen avgiftsfinansierad. Anslaget skall vidare finansiera befarade kundförluster för PTS, vilka härrör från den anslagsfinansierade verksamheten t.o.m. 1999, samt uppgiften att följa utvecklingen av kassaservicen och bevaka att denna motsvarar samhällets behov. PTS verksamhet vad gäller kvalificerade elektroniska signaturer finansieras från anslaget. Dessutom finansieras vissa projekt och uppdrag, vilka syftar till att förverkliga delar av

den IT-politiska inriktningen avseende tillit och delar av IT-propositionens handlingsprogram som beskrivs i regeringens proposition (1999/2000:86) Ett informationssamhälle för alla.

### Budget för avgiftsbelagd verksamhet

**Tabell 10.9 Offentligrättslig verksamhet**

Tusental kronor

Offentlig- rättslig verksamhet	Intäkter till inkomsttitel (Som inte får disponeras)	Intäkter som får disponeras	Kostnader	Resultat (intäkt - kostnad)
Utfall 2002	-	210 070	202 724	7 346
Prognos 2003	-	216 600	226 800	-10 200
Budget 2004	-	241 000	247 000	-6 000

Post- och telestyrelsen får fr.o.m. budgetåret 2000 disponera de avgifter som myndigheten tar ut av operatörer inom sitt verksamhetsområde. Regeringen bedömer att myndigheten kommer att uppfylla målet om långsiktig kostnadstäckning. I och med införandet av det nya regelverket för elektronisk kommunikation den 25 juli 2003 förändras delvis grunden för avgiftsuttaget.

Avgiftsintäkterna för 2004 beräknas öka med 24,4 miljoner kronor jämfört med 2003. Det ökade avgiftsuttaget är framför allt hänförligt till det nya regelverket för elektronisk kommunikation.

### Regeringens överväganden

Anslaget föreslås minskas engångsvis med åtta miljoner kronor för 2004 för att bidra till finansieringen av ett gemensamt radiokommunikationssystem för skydd och säkerhet. Regeringen avser att låta PTS disponera anslagssparande med motsvarande belopp.

En förstärkning av anslaget med en och en halv miljoner kronor föreslås fr.o.m. 2004 för att finansiera PTS verksamhet inom området kvalificerade elektroniska signaturer.

Från och med 2004 skall i princip all årlig revision avgiftsbeläggas (Avgifter vid Riksrevisionen, prop. 2002/03:63, bet. 2002/03:FiU27, rskr. 2002/03:189). Avgifter och ersättningar tillförs statskassan och redovisas mot inkomsttitel. För anslagsfinansierade myndigheter som under 2003 inte erlägger någon avgift för årlig revision medför föreslagen nyordning en tillkommande

kostnad. En kostnad som myndigheterna föreslås kompenseras för genom en nivåhöjning av anslagen från och med nästa år.

**Tabell 10.10 Härledning av anslagsnivån 2004-2006 för 37:1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter**

Tusental kronor

	2004	2005	2006
<b>Anvisat 2003 i 2003 års statsbudget<sup>1</sup></b>	<b>11 941</b>	<b>11 941</b>	<b>11 941</b>
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning <sup>2</sup>	874	1 167	1 375
Beslut	-7 605	221	225
Överföring till/från andra anslag	1 500	1 534	1 559
Övrigt			
<b>Förslag/beräknat anslag</b>	<b>6 710</b>	<b>14 863</b>	<b>15 099</b>

<sup>1</sup> Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2002, (bet. 2002/03:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

<sup>2</sup> Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2003 års statsbudget. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning.

### 10.10.2 37:2 Upphandling av samhällsåtaganden

**Tabell 10.11 Anslagsutveckling**

Tusental kronor

År	Slagslag	Belopp	Anslags- sparande	Belopp
2002	Utfall	131 735		82 664
2003	Anslag	145 484 <sup>1</sup>	Utgifts- prognos	143 163
<b>2004</b>	<b>Förslag</b>	<b>153 484</b>		
2005	Beräknat	122 484		
2006	Beräknat	130 484		

<sup>1</sup> Inklusive av riksdagen redan beslutad minskning med 8 000 tkr på tilläggsbudget i samband med den ekonomiska vårpropositionen 2003.

Från anslaget finansieras upphandling av verksamheter med syfte att trygga funktionshindrades behov av effektiva elektroniska kommunikationer, posttjänster samt grundläggande kassaservice. Dessutom finansieras viss utrednings- och uppföljningsverksamhet från anslaget. Den faktor som i huvudsak styr utgifterna under anslaget är antalet funktionshindrade som är i behov av dessa tjänster. Av anslagssparandet från 2002 på 82 664 000 kronor har regeringen beslutat om indragning av 21 059 000 kronor.

### Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

För att möjliggöra att det för verksamheten kan göras ekonomiska åtaganden som främst avser flerårigt avtalstecknande vid upphandling före-

slår regeringen ett bemyndigande om ekonomiska åtaganden även för 2004.

**Tabell 10.12 Bemyndigande om ekonomiska åtaganden**

Tusental kronor

	2002 utfall	2003 prognos	2004 budget	2005 beräknat	2006 – beräknat
Utestående förpliktelser vid årets början	242 604	182 770	123 528	205 528	
Nya förpliktelser	66 436	80 000	227 000		
Infriade förpliktelser*	126 270	139 242	145 000	150 000	55 528
Utestående förpliktelser vid årets slut	182 770	123 528	205 528		
<b>Erhållen/föreslagen bemyndiganderam</b>	<b>200 000</b>	<b>200 000</b>	<b>210 000</b>		

\* Utgiftsutfall till följd av ingångna förpliktelser.

### Regeringens överväganden

Regeringen bedömer att nuvarande inriktning av upphandlingen inom ramen för anslaget täcker behovet för personer med funktionshinder.

För 2005 och 2006 beräknas en minskning av anslaget med 31 respektive 23 miljoner kronor för att bidra till finansieringen av ett gemensamt radiokommunikationssystem för skydd och säkerhet.

**Tabell 10.13 Härledning av anslagsnivå för 2004-2006 för 37:2 Upphandling av samhällsåtaganden**

Tusental kronor

	2004	2005	2006
Anvisat 2003 i 2003 års statsbudget <sup>1</sup>	153 484	153 484	153 484
Förändring till följd av:			
Beslut		-31 000	-23 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
<b>Förslag/beräknat anslag</b>	<b>153 484</b>	<b>122 484</b>	<b>130 484</b>

<sup>1</sup> Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2002, (bet. 2002/03:FIU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

### 10.10.3 37:3 Ersättning till Posten AB (publ) för grundläggande kassaservice

**Tabell 10.14 Anslagsutveckling**

Tusental kronor

År	Slagslag	Belopp	Slagslag	Belopp
2002	Utfall	400 000	Anslags-sparande	0
2003	Anslag	400 000	Utgifts-prognos	400 000
2004	Förslag	400 000		
2005	Beräknat	400 000		
2006	Beräknat	400 000		

Anslaget avser ersättning till Posten AB (publ) för tillhandahållande av grundläggande kassaservice till den del alternativ saknas och det inte är kommersiellt motiverat att bedriva verksamhet.

Staten ansvarar för att det skall finnas en grundläggande kassaservice i hela landet som innebär att alla har möjlighet att verkställa och ta emot betalningar till enhetliga priser. Statens ansvar för en grundläggande kassaservice regleras fr.o.m. den 1 januari 2002 i en särskild lag, lagen (2001:1276) om grundläggande kassaservice. Enligt 1§ nämnda lag är det statliga ansvaret oförändrat.

### Regeringens överväganden

Regeringens bedömning är att statens ansvar för en grundläggande kassaservice säkerställs genom den verksamhet som Posten bedriver. Detta styrks också av att PTS, som har till uppdrag att följa utvecklingen av kassaservicen, gör bedömningen att rikstäckningen samt en acceptabel servicenivå har upprätthållits under 2002.

#### 10.10.4 37:4 Ersättning till SOS Alarm Sverige AB för alarmeringstjänst enligt avtal

**Tabell 10.15 Anslagsutveckling**

Tusental kronor

År	Utfall	150 000	Anslags-sparande	0
2002	Utfall	150 000		
2003	Anslag	150 000 <sup>1</sup>	Utgifts-prognos	150 000
<b>2004</b>	<b>Förslag</b>	<b>144 000</b>		
2005	Beräknat	144 000		
2006	Beräknat	144 000		

<sup>1</sup> Inklusive förslag om ökning med 6 000 tkr på tilläggsbudget i samband med BP för 2004.

Regeringen har i juni 1994 tecknat ett alarmeringsavtal med SOS Alarm Sverige AB i syfte att säkerställa en effektiv SOS-tjänst och tillgodose behovet av alarmeringstjänster för den statliga räddningstjänsten. Ersättningen från staten till bolaget fastställs årligen i och med riksdagens beslut om statsbudgeten. Staten äger 50 procent av SOS Alarm Sverige AB. Övriga ägare är För- enade Kommunföretag AB och Landstings- förbundet med 25 procent vardera.

#### Regeringens överväganden

Regeringen bedömer att SOS Alarm Sverige AB har fullgjort sina skyldigheter enligt avtalet. Anslaget för 2003 föreslås på tilläggsbudget i samband med denna proposition ökas med sex miljoner kronor. Det ökade medelsbehovet för 2003 är, liksom för tidigare år, hänförligt till dels resurskrävande insatser för att nedbringa det fortsatt, inte minst från mobiltelefoner, stora antalet felringningar till nödnumret 112, dels kostnadsökningar för vidarekoppling, löner m.m. samt därutöver för att i samarbete med teleoperatörer påbörja efterlevandet av de bestämmelser om positioneringsbestämning av mobiltelefonisamtal i nödsituationer som följer av EG-reglering.

#### 10.10.5 37:5 Informationsteknik: Telekommunikation m.m.

**Tabell 10.16 Anslagsutveckling**

Tusental kronor

År	Utfall	49 374	Anslags-sparande	30 310
2002	Utfall	49 374		
2003	Anslag	22 500 <sup>1</sup>	Utgifts-prognos	42 684
<b>2004</b>	<b>Förslag</b>	<b>13 250</b>		
2005	Beräknat	23 250		
2006	Beräknat	23 250		

<sup>1</sup> Inklusive förslag om minskning med 2 500 tkr på tilläggsbudget i samband med BP för 2004.

Från anslaget finansieras insatser bl.a. i form av utredningar och projekt som bidrar till att förverkliga regeringens IT-politik, liksom olika utvärderingar av IT-politiken. Den IT-politiska strategigrupp, som tillsattes av regeringen i juni 2003, finansieras från anslaget.

#### Regeringens överväganden

Regeringen bedömer att de utredningar och projekt som genomförts under året bidragit till att förverkliga regeringens IT-politik.

Anslaget för 2003 föreslås på tilläggsbudget i samband med denna proposition minskas med två och en halv miljon kronor för att bidra till finansieringen av det ökade medelsbehovet för SOS Alarm samt för Radio- och TV-verket.

Anslaget föreslås minskas engångsvis med tio miljoner kronor för 2004 för att bidra till finansieringen av ett gemensamt radiokommunikationssystem för skydd och säkerhet. Regeringen avser att låta anslagssparande disponeras under anslaget med motsvarande belopp.

Vidare föreslås en minskning av anslaget med 1,5 miljoner kronor fr.o.m. 2004 för att finansiera PTS verksamhet inom området kvalificerade elektroniska signaturer.

Med anledning av riksdagens beslut om propositionen Lag om elektronisk kommunikation m.m. (prop. 2002/03:110) föreslås en minskning av anslaget med en kvarts miljon kronor för att finansiera Radio- och TV-verkets ökade utgifter till följd av denna proposition.

**Tabell 10.17 Härledning av anslagsnivå 2004-2006 för 37:5 Informationsteknik: Telekommunikation m.m.**

Tusental kronor

	2004	2005	2006
<b>Anvisat 2003 i 2003 års statsbudget<sup>1</sup></b>	<b>25 000</b>	<b>25 000</b>	<b>25 000</b>
Förändring till följd av:			
Beslut	-10 000		
Överföring till/från andra anslag	-1 750	-1 750	-1 750
Övrigt			
<b>Förslag/beräknat anslag</b>	<b>13 250</b>	<b>23 250</b>	<b>23 250</b>

<sup>1</sup> Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2002, (bet. 2002/03:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

Anslaget avser att delvis finansiera utbyggnad, driftsbidrag och förvaltning av ett gemensamt radiokommunikationssystem för skydd och säkerhet.

### Investeringsplan

Infrastrukturen för radiokommunikationssystemet finansieras av staten. Den första etappen 2004–2006 finansieras helt med anslag, den andra etappen 2007–2009 finansieras med lån i Riksgäldskontoret.

### 10.10.6 37:6 Gemensam radio-kommunikation för skydd och säkerhet<sup>1</sup>

**Tabell 10.18 Anslagsutveckling**

Tusental kronor

2002	Utfall	-	Anslags-sparande
2003	Anslag	7 350 <sup>2</sup>	Utgifts-prognos 7 350
<b>2004</b>	<b>Förslag</b>	<b>192 000</b>	
2005	Beräknat	270 000	
2006	Beräknat	219 000	

<sup>1</sup> Anslaget uppfördes på statsbudgeten i och med riksdagens beslut om tilläggsbudget i samband med 2003 års ekonomiska vårproposition.

<sup>2</sup> Inklusivt av riksdagen redan beslutad ökning med 7 350 tkr på tilläggsbudgetet i samband med den ekonomiska vårpropositionen 2003.

**Tabell 10.19 Investeringsplan**

Miljoner kronor

	Totalt	Anskaffat t.o.m. 2003	Budget 2004	Beräknat 2005	Beräknat 2006	Beräknat 2007	Beräknat 2008	Beräknat 2009
Anskaffning infrastruktur	2 280	0	154	277	183	676	492	498
<b>Summa investeringar</b>	<b>2 280</b>	<b>0</b>	<b>154</b>	<b>277</b>	<b>183</b>	<b>676</b>	<b>492</b>	<b>498</b>
Anslag	614	0	154	277	183	0	0	0
Lån	1 666	0	0	0	0	676	492	498
<b>Summa finansiering</b>	<b>2 280</b>	<b>0</b>	<b>154</b>	<b>277</b>	<b>183</b>	<b>676</b>	<b>492</b>	<b>498</b>

## Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

För att möjliggöra att avtal tecknas för anskaffning av infrastrukturen föreslår regeringen ett bemyndigande om ekonomiska åtaganden för verksamheten för 2004.

**Tabell 10.20 Bemyndigande om ekonomiska åtaganden**

Tusental kronor

	2002 utfall	2003 prognos	2004 budget	2005 beräknat	2006 – beräknat
Utestående förpliktelser vid årets början	-	-	0	2 126 000	1 849 000
Nya förpliktelser	-	-	2 280 000	0	0
Infriade förpliktelser*	-	-	154 000	277 000	1 849 000
Utestående förpliktelser vid årets slut	-	-	2 126 000		
<b>Erhållen/föreslagen bemyndiganderam</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>2 126 000</b>		

\* Utgiftsutfall till följd av ingångna förpliktelser.

## Regeringens överväganden

Regeringen bedömer att anskaffningen av infrastrukturen samt driftsbidraget till användarna delvis bör finansieras genom anslag.

För 2004 föreslås att 192 miljoner kronor anvisas för ändamålet. För 2005 och 2006 beräknas 270 respektive 219 miljoner kronor. Av tabellen nedan framgår hur systemet föreslås anslagsfinansieras under 2004–2006.

**Tabell 10.21 Finansiering**

Tusental kronor

Anslag <sup>1</sup>	2004	2005	2006	Summa
3 3:3 Tullverket	3 000	5 000	3 000	11 000
4 4:1 Polisorganisationen	36 000	62 000	45 000	143 000
6 6:2 Materiel, anläggningar samt forskning och teknikutveckling	5 000	5 000	5 000	15 000
6 6:5 Civilt försvar	75 000	75 000	75 000	225 000 <sup>2</sup>
22 37:1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter	8 000	0	0	8 000
22 37:2 Upphandling av samhällsåtaganden	0	31 000	23 000	54 000
22 37:5 Informationsteknik: Telekommunikation m.m.	10 000	0	0	10 000
25 48:1 Generellt statsbidrag till kommuner och landsting	55 000	92 000	68 000	215 000
<b>Summa</b>	<b>192 000</b>	<b>270 000</b>	<b>219 000</b>	<b>681 000</b>

<sup>1</sup> De första en eller två siffrorna framför anslagsnamnet anger utgiftsområdes-tillhörighet.

<sup>2</sup> För 2007 finansieras ytterligare 35 mnkr från anslaget.

**Tabell 10.22 Härledning av anslagsnivå 2004-2006 för 37:6 Gemensam radiokommunikation för skydd och säkerhet**

Tusental kronor

	2004	2005	2006
<b>Anvisat 2003 i 2003 års statsbudget <sup>1</sup></b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Förändring till följd av:			
Beslut	192 000	270 000	219 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
<b>Förslag/beräknat anslag</b>	<b>192 000</b>	<b>270 000</b>	<b>219 000</b>

<sup>1</sup> Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2002, (bet. 2002/03:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

### 10.10.7 37:7 IT-infrastruktur: Regionala transportnät m.m.<sup>1</sup>

**Tabell 10.23 Anslagsutveckling**

Tusental kronor

År	Utfall	Belopp	Anslags-sparande	Utgifts-prognos
2002	Utfall	168 724		881 785
2003	Anslag	446 000 <sup>2</sup>		488 750
<b>2004</b>	<b>Förslag</b>	<b>450 000</b>		
2005	Beräknat	0		
2006	Beräknat	0		

<sup>1</sup> Anslaget är t.o.m. 2003 uppfört under utgiftsområde 19 Regional utveckling.

<sup>2</sup> Inklusive förslag om minskning med 4 000 tkr på tilläggsbudget i samband med BP för 2004.

Anslaget inrättades budgetåret 2000. Under detta anslag avsätts under perioden 2000 till 2004 sammanlagt 2 000 miljoner kronor.

Anslaget avser främst att täcka utgifter för det statliga stödet till kommuner och länsstyrelser för anläggande av ortssammanbindande telenät m.m.

Som regeringen tidigare har redovisat för riksdagen bedöms en del av anslaget behöva tas i anspråk för administrativa kostnader innefattande information, kompetensstöd och uppföljning. En del av anslaget behövs därför för sådana kostnader vid berörda myndigheter, kommuner och organisationer. Kommunernas administrativa kostnader avser framtagande av IT-infrastrukturprogram vilka är en förutsättning för utbyggnaden.

Anslaget skall vidare täcka en del av de administrativa kostnader för verksamhet som Riks-

skatteverket och Skattemyndigheterna bedriver med stöd av lagen (2000:1380) om skattereduktion för utgifter för vissa anslutningar för tele- och datakommunikation.

De statliga stödet regleras i förordningen (2001:350) om stöd till kommuner för anläggande av ortssammanbindande telenät m.m. och förordningen (2001:349) om stöd till kommuner för upprättande av IT-infrastrukturprogram.

För budgetåret 2002 blev utfallet 168,5 miljoner kronor, 81,5 miljoner kronor lägre än vad som anvisats för året. Det sammanlagda anslags-sparandet uppgick till knappt 882 miljoner kronor. Detta anslagssparande har, tillsammans med innevarande års anslag, utfördelats till länsstyrelserna och till Verket för näringslivsutveckling. Under 2003 kommer flertalet av kommunerna att ha färdigställt sina kommunala IT-infrastrukturprogram och ett flertal upphandlingar pågår och har avslutats. Utifrån utfallet för första halvåret 2003 och från en enkätundersökning från länsstyrelserna kan en uppåtgående trend ses. Utfallet förväntas öka under återstoden av stödperioden.

### Regeringens överväganden

Perioden för stöden till lokala och ortssammanbindande telenät har tidigare förlängts med ett år till utgången av 2005. Förlängningen av dessa stöd innebär dock inte någon förändring av den beräknade ekonomiska ramen.

**Tabell 10.24 Härledning av anslagsnivå 2004-2006 för 37:7 IT-infrastruktur: Regionala transportnät m.m.**

Tusental kronor

	2004	2005	2006
<b>Anvisat 2003 i 2003 års statsbudget <sup>1</sup></b>	<b>450 000</b>	<b>450 000</b>	<b>450 000</b>
Förändring till följd av:			
Beslut		-450 000	-450 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
<b>Förslag/beräknat anslag</b>	<b>450 000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

<sup>1</sup> Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2002, (bet. 2002/03:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.