

# Kommunikationer

22





## Förslag till statsbudget för 2003

## Kommunikationer

## Innehållsförteckning

1	Förslag till riksdagsbeslut.....	11
2	Lagförslag.....	15
2.1	Förslag till lag om ändring i lagen (1997:620) om upphävande av lagen (1939:608) om enskilda vägar.....	15
2.2	Förslag till lag om ändring i lagen (2000:1335) om kreditering på skattekonto av stöd till kommuner för anläggande av lokala telenät. ....	16
3	Kommunikationer.....	17
3.1	Omfattning.....	17
3.2	Utgiftsutveckling.....	17
3.3	Skatteavvikelser .....	18
4	Transportpolitik .....	21
4.1	Omfattning.....	21
4.2	Utgiftsutveckling.....	21
4.3	Politikens inriktning .....	23
4.4	Mål och resultat .....	23
5	Vägar.....	27
5.1	Omfattning.....	27
5.2	Utgiftsutveckling.....	27
5.3	Politikens inriktning .....	28
5.4	Insatser.....	28
5.5	Resultatbedömning .....	31
5.5.1	Mål.....	31
5.5.2	Resultat .....	32
5.5.3	Analys och slutsatser.....	39
5.6	Revisionens iakttagelser .....	40
5.7	Budgetförslag.....	40
5.7.1	36:1 Vägverket: Administration .....	40
5.7.2	36:2 Vaghållning och statsbidrag.....	41
5.8	Förslag till lag om ändring i lagen (1997:620) om upphävande av lagen (1939:608) om enskilda vägar.....	49
6	Järnvägar.....	52
6.1	Omfattning.....	52

6.2	Utgiftsutveckling .....	53
6.3	Politikens inriktning .....	53
6.4	Insatser .....	54
6.4.1	Insatser inom verksamhetsområdet .....	54
6.4.2	Insatser utanför verksamhetsområdet .....	56
6.5	Mål och resultatbedömning.....	56
6.5.1	Resultat.....	56
6.5.2	Analys och slutsatser .....	65
6.6	Revisionens iakttagelser.....	66
6.7	Budgetförslag .....	66
6.7.1	36:3 Banverket: Administration.....	66
6.7.2	36:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter.....	67
6.7.3	Bemyndigande om ekonomiska åtaganden .....	70
6.8	Statens järnvägar .....	73
6.8.1	Omfattning.....	73
6.8.2	Mål och resultat.....	73
6.8.3	Finansiella befogenheter m.m. ....	74
6.8.4	36:5 Ersättning till Statens järnvägar för kostnader i samband med utdelning från AB Swedcarrier m.m. ....	74
6.9	Transeuropeiska Nätverk (TEN).....	75
6.9.1	Omfattning.....	75
6.9.2	Resultat .....	75
6.9.3	36:6 Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk.....	76
7	Sjöfart.....	79
7.1	Omfattning.....	79
7.2	Utgiftsutveckling .....	79
7.3	Politikens inriktning.....	80
7.4	Mål och resultat.....	81
7.5	Insatser .....	86
7.6	Revisionens iakttagelser.....	87
7.7	Budgetförslag .....	87
7.7.1	Sjöfartsverkets ekonomiska mål.....	87
7.7.2	Investeringsplan för Sjöfartsverket.....	88
7.7.3	36:7 Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m.....	89
7.7.4	36:8 Ersättning till viss kanaltrafik m.m. ....	89
7.7.5	36:9 Sjöfartsregistret .....	90
7.7.6	36:10 Rederinämnden: Administration .....	90
7.7.7	Bidrag till sjöfarten .....	91
7.7.8	Handelsflottans kultur- och fritidsråds verksamhet för åren 2003–2005.....	91
8	Luftfart.....	93
8.1	Omfattning.....	93
8.2	Utgiftsutveckling .....	93
8.3	Politikens inriktning.....	94
8.4	Mål och resultat.....	94
8.5	Insatser .....	97
8.6	Revisionens iakttagelser.....	98
8.7	Budgetförslag .....	98
8.7.1	Luftfartsverkets ekonomiska mål .....	98

8.7.2	Luftfartsverkets investeringsplan .....	99
8.7.3	36:11 Driftbidrag till kommunala flygplatser .....	100
9	Interregional kollektiv persontrafik .....	101
9.1	Omfattning .....	101
9.2	Utgiftsutveckling .....	101
9.3	Politikens inriktning .....	101
9.4	Mål och resultat .....	102
9.5	Insatser .....	103
9.6	Revisionens iakttagelser .....	105
9.7	Budgetförslag .....	105
9.7.1	36:12 Rikstrafiken: Administration .....	105
9.7.2	36:13 Rikstrafiken: Trafikupphandling .....	106
10	Forskning och analys .....	107
10.1	Omfattning .....	107
10.2	Utgiftsutveckling .....	107
10.3	Politikens inriktning .....	108
10.4	Insatser utanför politikområdet .....	108
10.5	Mål och resultat .....	108
10.6	Revisionens iakttagelser .....	109
10.7	Budgetförslag .....	110
10.7.1	36:14 Viss internationell verksamhet .....	110
10.7.2	36:15 Statens väg- och transportforskningsinstitut .....	110
10.7.3	36:16 Statens institut för kommunikationsanalys .....	110
10.7.4	Statens haverikommission .....	111
11	Politikområde IT, tele och post .....	113
11.1	Omfattning .....	113
11.2	Utgiftsutveckling .....	113
11.3	Mål .....	114
11.4	Politikens inriktning .....	114
11.5	Insatser .....	117
11.5.1	Insatser inom politikområdet .....	117
11.5.2	Insatser utanför politikområdet .....	122
11.6	Resultatbedömning .....	123
11.6.1	Resultat .....	123
11.6.2	Analys och slutsatser .....	131
11.7	Revisionens iakttagelser .....	133
11.8	Förslag till lag om ändring i lagen om kreditering på skattekonto av stöd till kommuner för anläggande av lokala telenät .....	133
11.9	Budgetförslag .....	136
11.9.1	37:1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter .....	136
11.9.2	37:2 Upphandling av samhällsättaganden .....	137
11.9.3	37:3 Ersättning till Posten AB (publ) för grundläggande kassaservice .....	138
11.9.4	37:4 Ersättning till SOS Alarm AB för alarmeringstjänst enligt avtal .....	138
11.9.5	37:5 Informationsteknik: Telekommunikation m.m. ....	139

## Tabellförteckning

---

Anslagsbelopp .....	13
3.1 Utgiftsutveckling inom utgiftsområdet .....	17
3.2 Härledning av ramnivå 2003-2004, Utgiftsområde 22 Kommunikationer .....	18
3.3 Skatteavvikelser åren 2002 och 2003 .....	18
4.1 Utgiftsutveckling inom politikområdet .....	21
4.2 Härledning av ramnivå 2003-2004, Politikområde 36 Transportpolitik .....	22
4.1 Samlad bedömning av måluppfyllelsen av transportpolitiken .....	24
5.1 Utgiftsutveckling .....	28
5.2 Riktade trafiksäkerhetsåtgärder på det statliga vägnätet 2001 .....	30
5.3 Bedömda trafiksäkerhetseffekter 2001 .....	30
5.4 Anslag och utfall 1999-2001 .....	32
5.5 Antalet dödade och allvarligt skadade i vägtrafik 1992-2001 .....	34
5.6 Uppföljning av åtgärder i nationell väghållningsplan (exkl. storstadsöverenskommelsen) .....	36
5.7 Uppföljning av åtgärder i regionala planer (exkl. länsjärnvägar) .....	36
5.8 Uppföljning av länsfördelning i regional plan (exkl. länsjärnvägar) .....	37
5.9 Resultaträkning i sammandrag .....	39
5.10 Kostnader för administration för enskilda vägar .....	39
5.11 Anslagsutveckling .....	40
5.12 Härledning av anslagsnivå 2003-2004 för 36:1 Vägverket: Administration .....	41
5.13 Anslagsutveckling .....	41
5.14 Fördelning av anslaget Vaghållning och statsbidrag på anslagsposter 2002 .....	43
5.15 Anslaget 36:2 Vaghållning och statsbidrag .....	43
5.16 Härledning av anslagsnivå 2003-2004 för 36:2 Vaghållning och statsbidrag .....	44
5.17 Beräknad nettoupplåning för vägar 2002-2010 .....	45
5.18 Beräknad låneskuld för vägar 2001-2010 .....	46
5.19 Anslagsbehov för räntor och återbetalning av lån för vägar 2001-2010 .....	46
5.20 Andel av anslaget in-tecknat för räntor och amortering .....	47
5.21 Intäkter som Vägverket disponerar .....	47
5.22 Intäkter som inte Vägverket disponerar .....	47
5.23 Investeringsplan .....	48
5.24 Beställningsbemyndiganden om ekonomiska åtaganden .....	49
6.1 Utgiftsutveckling inom verksamhetsområdet .....	53
6.2 Kostnader för drift och underhåll .....	54
6.3 Anslag och utfall 1999-2001 .....	57
6.4 Största tillåtna axellast 25 ton och större lastprofil på stom- och länsjärnvägar ..	58
6.5 Uppföljning av åtgärder i stomnätplanen 1998-2001 .....	60
6.6 Uppföljning av åtgärder i stomnätplanen 2001 .....	60
6.7 Uppföljning av länsfördelning i regional plan 1998-2001 .....	63
6.8 Efterkalkyl för objekt färdigställda 2001 (Beräknad/uppföljd) .....	64
6.9 Efterkalkyl för investeringar färdigställda 1996, < 75 mnkr .....	64

6.10 Efterkalkyl för investeringar, färdigställda 1996, < 75 mnkr (Beräknad/uppföljd) .....	64
6.11 Anslagsutveckling .....	66
6.12 Härledning av anslagsnivån 2003–2004, för 36:3 Banverket: Administration....	66
6.13 Anslagsutveckling .....	67
6.14 Beräknat utfall 2002 per anslagspost.....	67
6.15 Uppdragsverksamhet .....	67
6.16 Banverkets investeringsplan 2002–2004 .....	68
6.17 Fördelning av anslaget på anslagposter .....	70
6.18 Härledning av anslagsnivån 2003–2004, för 36:4 Banhållning och sektorsuppgifter .....	70
6.19 Bemyndigande om ekonomiska åtaganden.....	71
6.20 Ändamål och belopp för lån upptagna i Riksgäldskontoret .....	71
6.21 Beräknad nettoupplåning för Banverket och vissa järnvägsprojekt 2002–2010..	72
6.22 Beräknad låneskuld för Banverket och vissa järnvägsprojekt 2001–2010.....	72
6.23 Anslagsbehov för räntor och återbetalning av lån för järnvägar m.m. 2001–2010.....	73
6.24 Andel av anslaget som är in-tecknat för ränta och amortering.....	73
6.25 Anslagsutveckling .....	74
6.26 Härledning av nivån 2003–2004, för 36:5 Ersättning till Statens järnvägar för kostnader i samband med utdelning från AB Swedcarrier m.m.....	75
6.27 Beviljat TEN-stöd 2001 .....	75
6.28 Projekt som ingår i MIP 2001–2006 .....	76
6.29 Utanför MIP-programmet ansökta TEN-stöd 2002 .....	76
6.30 Balans mellan beviljade, ianspråktagna och återstående bidrag, 2002 .....	76
6.31 Anslagsutveckling .....	76
6.32 Härledning av nivån 2003–2004, för 36:6 Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk .....	77
7.1 Utgiftsutveckling inom verksamhetsområdet.....	80
7.2 Antal allvarliga olyckor samt omkomna och skadade i svenska farvatten.....	82
7.3 Investeringsplan .....	89
7.4 Anslagsutveckling .....	89
7.5 Anslagsutveckling .....	89
7.6 Anslagsutveckling .....	90
7.7 Härledning av anslagsnivå 2003-2004, för anslag 36:9 Sjöfartsregistret .....	90
7.8 Anslagsutveckling .....	90
7.9 Härledning av anslagsnivå 2003-2004, för anslag 36:10 Rederinämnden: Administration.....	91
7.10 Anslagsutvecklingen .....	91
8.1 Utgiftsutveckling inom verksamhetsområdet.....	93
8.2 Ekonomisk utveckling.....	99
8.3 Investeringsplan .....	99
8.4 Anslagsutveckling .....	100
8.5 Härledning av anslagsnivå 2003-2004 för 36:11 Driftbidrag till kommunala flygplatser .....	100
9.1 Utgiftsutveckling inom verksamhetsområdet.....	101
9.2 Anslagsutveckling .....	105
9.3 Härledning av nivån 2003–2004 för anslag 36:12 Rikstrafiken: Administration	106
9.4 Anslagsutveckling .....	106
9.5 Härledning av nivån 2003–2004 för anslag 36:13 Trafikupphandling .....	106
9.6 Bemyndigande om ekonomiska åtaganden.....	106

7.1 Utgiftsutveckling inom verksamhetsområdet .....	107
7.2 Anslagsutveckling.....	110
7.3 Anslagsutveckling.....	110
7.4 Härledning av anslagsnivå 2003-2004, för anslag 36:15 Statens väg- och transportforskningsinstitut .....	110
7.5 Anslagsutveckling.....	110
7.6 Härledning av anslagsnivå 2003-2004, för anslag 36:16 Statens institut för kommunikationsanalys .....	111
11.1 Utgiftsutveckling inom politikområdet .....	113
11.2 Intäkter från Internetanslutning från slutkund (miljoner kronor) 1999-2001.	123
11.3 Utnyttjande av statligt stöd till IT-infrastruktur-program och nät (andel av kommunerna) .....	125
11.4 Anslagsutveckling.....	136
11.5 Offentligrättslig verksamhet.....	136
11.6 Härledning av anslagsnivå 2003-2004 för 37:1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter .....	137
11.7 Anslagsutveckling.....	137
11.8 Bemyndigande om ekonomiska åtaganden .....	137
11.9 Anslagsutveckling.....	138
11.10 Anslagsutveckling.....	138
11.11 Anslagsutveckling.....	139



## Diagramförteckning

---

5.1 Utgiftsutveckling .....	28
5.2 Avstängt för tung trafik på det statliga vägnätet på grund av tjällossning.....	29
11.1 Intäkter (mnkr) för fast telefoni och mobila teletjänster från slutkund 1994-2001.....	127
11.2 Prisutveckling (kr/min) fast telefoni enl. Telias prislista. 1994-2001 .....	127
11.3 Antal abonnemang och kontantkort för mobila teletjänster 1994-2001 .....	128
11.4 Utveckling marknadsandelar (procent) mobiltelefoni 1994-2001.....	128
11.5 Genomsnittlig månatlig intäkt (kronor) per GSM-kund 1995-2001.....	128
11.6 Antalet skickade SMS (miljoner) 1998-2001.....	129



# 1 Förslag till riksdagsbeslut

## Regeringen föreslår att riksdagen

1. antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1997:620) om upphävande av lagen (1939:608) om enskilda vägar (avsnitt 2.1),
2. antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2000:1335) om kreditering på skattekonto av stöd till kommuner för anläggande av lokala telenät (avsnitt 2.2),
3. godkänner att regeringen för 2003 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret på högst 1 295 000 000 kronor för genomförande av prioriterade vägprojekt 2003 (avsnitt 5.7.2),
4. godkänner att regeringen för 2003 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret på 295 000 000 kronor för Vägverket och Banverket tillsammans, för att finansiera kapitaltillskottet till Svedab samt räntan för detta lån (avsnitt 5.7.2),
5. godkänner att regeringen får besluta om en låneram för vägprojektet Hogdal – Nordby på 115 000 000 kronor som inkluderar räntekostnaden för lånet (avsnitt 5.7.2),
6. bemyndigar regeringen att under 2003 för ramanslaget 36:2 *Väghållning och statsbidrag* ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför utgifter på högst 33 900 000 000 kronor efter 2003 (avsnitt 5.7.2),
7. bemyndigar regeringen att under 2003 för ramanslaget 36:4 *Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter* ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare åtaganden medför utgifter på högst 9 200 000 000 kronor efter 2003 (avsnitt 6.7.3),
8. bemyndigar regeringen att under 2003 för Botniabanan ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden innebär utgifter på högst 25 000 000 000 kronor efter år 2003 (avsnitt 6.7.3),
9. godkänner att regeringen för 2003 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 8 795 000 000 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 6.7.3),
10. godkänner att regeringen för 2003 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 1 713 000 000 kronor för genomförande av prioriterade järnvägsprojekt 2003 (avsnitt 6.7.3),
11. bemyndigar regeringen att ge Affärsverket statens järnvägar samt de nya verksamheter som numera bedrivs i bolag, finansiella befogenheter 2003 i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 6.8.3),
12. godkänner ekonomiska mål och investeringsplan för Sjöfartsverket för perioden 2003 – 2005 i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 7.7.1 och 7.7.2),
13. bemyndigar regeringen att fastställa utdelning och skattemotsvarighet för Sjöfarts-

- verket i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 7.7.1),
14. bemyndigar regeringen att för 2003 ge Sjöfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 7.7.1),
  15. godkänner vad regeringen förordar om Handelsflottans kultur- och fritidsråd (avsnitt 7.7.8),
  16. godkänner ekonomiska mål och investeringsplan för Luftfartsverket för perioden 2003 – 2005 i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 8.7.1 och 8.7.2),
  17. bemyndigar regeringen att fastställa utdelning och skattemotsvarighet för Luftfartsverket i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 8.7.1),
  18. bemyndigar regeringen att för 2003 ge Luftfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 8.7.1),
  19. bemyndigar regeringen att under 2003 för ramanslaget 36:13 *Rikstrafiken: Trafikupphandling* ingå ekonomiska förpliktelser som, inklusive tidigare gjorda åtaganden innebär utgifter på högst 3 950 000 000 kronor under åren 2004 – 2009 (avsnitt 9.7.2),
  20. godkänner vad regeringen förordar om Statens haverikommission (avsnitt 10.7.4),
  21. bemyndigar regeringen att under 2003 för ramanslaget 37:2 *Upphandling av samhällsåtaganden* ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare åtaganden innebär utgifter på högst 200 000 000 kronor under åren 2004 – 2005 (avsnitt 11.9.2),
  22. för budgetåret 2003 anvisar anslagen under utgiftsområde 22 *Kommunikationer* enligt följande uppställning:

**Anslagsbelopp***Tusental kronor*

Anslag	Anslagstyp	
36:1 Vägverket: Administration	ramanslag	1 010 555
36:2 Vaghållning och statsbidrag	ramanslag	14 923 449
36:3 Banverket: Administration	ramanslag	754 161
36:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter	ramanslag	7 063 972
36:5 Ersättning till Statens järnvägar för kostnader i samband med utdelning från AB Swedcarrier, m.m.	ramanslag	45 000
36:6 Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	ramanslag	200 000
36:7 Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m.	obetecknat anslag	71 000
36:8 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.	obetecknat anslag	62 660
36:9 Sjöfartsregistret	ramanslag	4 369
36:10 Rederinämnden: Administration	ramanslag	3 047
36:11 Driftbidrag till kommunala flygplatser	obetecknat anslag	94 900
36:12 Rikstrafiken: Administration	ramanslag	11 319
36:13 Rikstrafiken: Trafikupphandling	ramanslag	790 000
36:14 Viss internationell verksamhet	ramanslag	7 500
36:15 Statens väg och transportforskningsinstitut	ramanslag	33 245
36:16 Statens institut för kommunikationsanalys	ramanslag	48 742
37:1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter	ramanslag	11 941
37:2 Upphandling av samhällsåtaganden	ramanslag	153 484
37:3 Ersättning till Posten AB (publ) för grundläggande kassaservice	ramanslag	400 000
37:4 Ersättning till SOS Alarm Sverige AB för alarmeringstjänst enligt avtal	ramanslag	144 000
37:5 Informationsteknik: Telekommunikation m.m.	ramanslag	25 000
<b>Summa</b>		<b>25 858 344</b>



## 2 Lagförslag

Regeringen har följande förslag till lagtext.

---

### 2.1 Förslag till lag om ändring i lagen (1997:620) om upphävande av lagen (1939:608) om enskilda vägar

Härigenom föreskrivs att 2 § lagen (1997:620) om upphävande av lagen (1939:608) om enskilda vägar skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

#### 2 §

Vägar och andra anläggningar som omfattas av en samfällighets väghållning enligt lagen (1939:608) om enskilda vägar eller motsvarande äldre bestämmelser skall anses utgöra en gemensamhetsanläggning bildad vid förrättning enligt anläggningslagen (1973:1149). Som deltagande fastigheter skall anses de fastigheter som ingick i samfälligheten vid utgången av år 1997.

I fråga om samfälligheter som avses i första stycket skall dock bestämmelserna om beräkning av andelstal i lagen om enskilda vägar gälla till dess nya grunder för fördelning av kostnaderna för gemensamhetsanläggningen har fastställts enligt anläggningslagen. *Sådana nya grunder skall fastställas* med verkan senast från och med den 1 januari 2003.

I fråga om samfälligheter som avses i första stycket skall dock bestämmelserna om beräkning av andelstal i lagen om enskilda vägar gälla till dess nya grunder för fördelning av kostnaderna för gemensamhetsanläggningen har fastställts enligt anläggningslagen. *Om andelstalen grundas på taxeringsvärden skall nya andelstal fastställas* enligt anläggningslagen med verkan senast från och med den 1 januari 2005.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2003.

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

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

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**Lag (2000:1335) om kreditering på skattekonto av stöd till kommuner för anläggande av lokala telenät**

**Lag (2000:1335) om kreditering på skattekonto av stöd till kommuner för anläggande av telenät**

### 1 §

Stöd till kommuner för anläggande av *lokala* allmänt tillgängliga telenät med hög överföringskapacitet som har beslutats av länsstyrelsen eller ett regionalt självstyrelseorgan enligt lagen (1996:1414) om försöksverksamhet med ändrad regional ansvarsfördelning och som avser stödberättigande åtgärder som har utförts under perioden 1 juli 2000–31 december 2005 skall tillgodoföras kommunerna genom kreditering på sådant skattekonto som har upprättats för dem enligt 3 kap. 5 § skattebetalningslagen (1997:483).

Stöd till kommuner för anläggande av allmänt tillgängliga telenät med hög överföringskapacitet som har beslutats av länsstyrelsen, ett regionalt självstyrelseorgan enligt lagen (1996:1414) om försöksverksamhet med ändrad regional ansvarsfördelning eller *samverkansorganet i Kalmar och Gotlands län enligt lagen (2002:34) om samverkansorgan i länen* och som avser stödberättigande åtgärder som har utförts under perioden 1 juli 2000–31 december 2005 skall tillgodoföras kommunerna genom kreditering på sådant skattekonto som har upprättats för dem enligt 3 kap. 5 § skattebetalningslagen (1997:483).

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2003.



## 3 Kommunikationer

### 3.1 Omfattning

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

### 3.2 Utgiftsutveckling

**Tabell 3.1** Utgiftsutveckling inom utgiftsområdet

Miljoner kronor

	Utfall 2001	Anslag 2002 <sup>1</sup>	Utgifts- prognos 2002	Förslag anslag 2003	Beräknat anslag 2004
Transportpolitik	23 787	23 732	23 892	25 124	28 183
IT, tele och post	556	745	723	734	735
Miljöpolitik	227	-	-	-	-
<b>Totalt för utgiftsområde 22 Kommunikationer</b>	<b>24 568</b>	<b>24 477</b>	<b>24 616</b>	<b>25 858</b>	<b>28 918</b>

<sup>1</sup> Inklusivt beslut till följd av förslag till tillägsbudget till statsbudgeten för budgetåret 2002 i samband med den ekonomiska vårpropositionen och förslag till tillägsbudget i denna proposition.

Utgifterna 2001 uppgick till totalt 24 568 miljoner kronor, vilket är 379 miljoner kronor lägre än anvisade medel. Den största förklaringen till denna skillnad är att utgifterna på anslaget 36:2 *Väghållning och statsbidrag*, blev 413 miljoner kronor lägre än anvisat anslag vilket innebär att Vägverket, som tidigare år utnyttjat sin anslagskredit, numera har ett anslagssparande. Jämfört med 2000 var utgifterna något lägre, främst eftersom äldreanslaget *Nationellt investeringsprogram för infrastruktur* har upphört. De utgifter som redovisades på detta anslag avsåg dock amorteringar på investeringar som gjorts tidigare.

Prognosen för 2002 avseende de totala utgifterna inom utgiftsområdet uppgår till 24 616 miljoner kronor, vilket är något högre än

under föregående år. Då hänsyn tas till att anslaget 34:1 *Bidrag till Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut m.m.* (Politikområde Miljöpolitik) inte längre ingår i utgiftsområdet, samt till att utgifterna för sjöfartsstödet minskar, blir skillnaden betydligt större. Utgifterna inom politikområde IT, tele och post kommer att bli högre som en följd av att ersättningen till Posten AB för rikstäckande kassaservice höjts från 200 till 400 miljoner kronor per år.

Regeringens förslag till anslag 2003 är högre än anvisade anslag 2002. Skillnaden mellan åren återfinns inom politikområde Transportpolitik. Tabell 3.2 visar att skillnaden delvis förklaras av pris- och löneomräkning av anslagen. Ökningen förklaras dock även av att regeringen, i enlighet med den beslutade ambitionsökningen inom

området, tidigare föreslagit att ytterligare medel tillförs området i beräknade anslag för 2003. Ytterligare en förklaring till ökningen är en tidigareläggning, från 2002 till 2001, av garantiavgiften för Öresundsbrokonsortiet. Detta innebär att anslagen minskade 2002, vilket leder till en positiv skillnad mellan åren 2003 och 2002.

År 2004 ökar beräknade anslag, jämfört med 2003. Ökningen är en del av den i infrastrukturpropositionen beslutade närtidssatsningen som finansieras delvis med anslag och delvis med lån i Riksgäldskontoret. Höjningen av beräknade anslag är jämt fördelad mellan Verksamhetsområdena Väg och Järnväg.

Därutöver har anslagsnivån justerats i syfte att begränsa statlig konsumtion, se volym 1, avsnitt 6.2.1.

**Tabell 3.2 Härledning av ramnivå 2003-2004, Utgiftsområde 22 Kommunikationer**

	2003	2004
<b>Anvisat i 2002 års statsbudget</b>	<b>24 469</b>	<b>24 469</b>
<i>Förändring till följd av:</i>		
Pris- och löneomräkning	742	1 235
Beslut	382	2 953
Överföring till/från andra utgiftsområden	62	54
Övrigt	203	208
<b>Ny ramnivå</b>	<b>25 858</b>	<b>28 918</b>

### 3.3 Skatteavvikelser

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

Utöver dessa anslag finns även vissa särregler i skattelagstiftningen som kan betraktas som stöd inom utgiftsområdet. Dessa särregler leder till bortfall av skatteinkomster, s.k. skatteavvikelser. I nedanstående tabell redovisas dessa. Beräkningarna har gjorts enligt utgiftsekvivalentmetoden, vilket innebär att de nettoberäknade skatteavvikelsena är lika stora som de skattefria transfereringar som fullt ut kompenserar den skattskyldige om skatteavvikelsen tas bort. Redovisningen avser de regler som gällde den 1 januari 2002.

**Tabell 3.3 Skatteavvikelser åren 2002 och 2003**

	2002	2003
Internationell personbefordran	0,07	-
Persontransporter	2,86	2,98
Skatt på diesel	6,91	7,20
Skattebefrielse för elförbrukning vid banddrift	1,03	1,07
Skattebefrielse för bränsleförbrukning vid banddrift	0,08	0,09
Skattebefrielse inrikes yrkesmässig sjöfart, energiskatt	0,64	-
Skattebefrielse för banddrift, koldioxidskatt	0,04	0,05
Skattebefrielse för inrikes yrkesmässig sjöfart, koldioxidskatt	0,32	0,32
Sjöfartsstöd, internationell trafik	1,3	1,3
Skattereduktion för anslutning till bredband	0,8	-
<b>Summa</b>	<b>14,05</b>	<b>13,01</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 3.3 avser inrikes del av utrikes buss- och tågtransporter.

#### Persontransporter

Den 1 januari 2001 sänktes mervärdesskatten på viss personbefordran från 12 till 6 procent.

#### Skatt på dieselbränsle i motorfordon

Skattesatsen för diesel i olika miljöklasser jämförs med skattesatsen för bensin i den främsta miljöklassen, vilken utgör normen på hela transportområdet. År 2002 är den genomsnittliga skattesatsen för bensin i den främsta miljöklassen 36 öre/kWh medan diesel beskattas med 13

öre/kWh i miljöklass 1,16 öre/kWh i miljöklass 2 och 19 öre/kWh i miljöklass 3.

#### **Skattebefrielse för elförbrukning vid bandrift**

Befrielsen gäller elförbrukning för järnväg och tunnelbana. Skatteavvikelsen uppgår till 36 öre/kWh.

#### **Skattebefrielse för bränsleförbrukning vid bandrift**

Befrielsen gäller bränsleförbrukning i dieseldrivna järnvägsfordon. Skatteavvikelsen uppgår till 36 öre/kWh.

#### **Skattebefrielse inrikes yrkesmässig sjöfart, energiskatt**

Skatteavvikelsen uppgår till 36 öre/kWh.

#### **Skattebefrielse för bandrift**

Befrielsen gäller bränsleförbrukning för järnväg och tunnelbana.

#### **Skattebefrielse för inrikes yrkesmässig sjöfart, koldioxidskatt**

Skattebefrielse föreligger för såväl energi- som för koldioxidskatt.

#### **Sjöfartsstöd, internationell trafik**

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

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

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



## 4 Transportpolitik

### 4.1 Omfattning

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

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

### 4.2 Utgiftsutveckling

**Tabell 4.1** Utgiftsutveckling inom politikområdet

*Miljoner kronor*

	Utfall 2001	Anslag 2002 <sup>1</sup>	Utgifts- prognos 2002	Förslag anslag 2003	Beräknat anslag 2004
36:1 Vägverket: Administration	1 009	1 030	1 012	1 011	1 022
36:2 Väghållning och statsbidrag	13 492	13 370	13 431	14 923	16 551
36:3 Banverket: Administration	664	740	732	754	771
36:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter	6 930	7 047	7 183	7 064	8 508
36:5 Ersättning till Statens Järnvägar för kostnader i samband med utdelning från AB Swedcarrier m.m.	64	25	54	45	15
36:6 Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk (TEN)	28	180	207	200	200
36:7 Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m.	61	71	71	71	71
36:8 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.	63	71	71	63	63
36:9 Sjöfartsregistret	-	-	-	4	4
36:10 Rederinämnden: Administration	0	3	3	3	3
36:11 Driftbidrag till kommunala flygplatser	100	100	98	95	81
36:12 Rikstrafiken: Administration.	12	11	12	11	12
36:13 Rikstrafiken: Trafikupphandling	761	786	754	790	790
36:14 Viss internationell verksamhet	12	8	8	8	8

36:15 Statens väg- och transportforskningsinstitut	33	33	32	33	34
36:16 Statens institut för kommunikationsanalys	43	46	49	49	50
Bidrag till sjöfarten	506	212	175		
Köp av interregionalpersontrafik (äldre anslag)	7				
<b>Totalt för politikområde Transportpolitik</b>	<b>23 786</b>	<b>23 732</b>	<b>23 892</b>	<b>25 124</b>	<b>28 183</b>

<sup>1</sup> Inklusive beslut till följd av förslag till tilläggsbudget till statsbudgeten för budgetåret 2002 i samband med den ekonomiska vårpropositionen.

År 2001 uppgick de totala utgifterna inom politikområdet till 23 786 miljoner kronor, vilket var 379 miljoner kronor lägre än anvisade medel. Den största förklaringen till denna skillnad är att utgifterna på anslaget 36:2 *Väghållning och statsbidrag*, var 413 miljoner kronor lägre än anvisat anslag vilket innebär att Vägverket, som tidigare år utnyttjat sin anslagskredit, numera har ett anslagssparande. Även utgifterna på anslaget 36:3 *Banhållning och sektorsutgifter* blev lägre än anvisade medel. Detta innebär att Banverket har minskat sitt utnyttjande av anslagskrediten på detta anslag något. Utgifterna på Vägverkets och Banverkets administrationsanslag blev dock högre än anvisade medel, som en följd av att dessa anslag minskades på tilläggsbudget under året, till förmån för dessa myndigheters verksamhetsanslag. Jämfört med 2000 var utgifterna 2001 inom politikområdet något lägre, främst eftersom äldreanslaget *Nationellt investeringsprogram för infrastruktur* har upphört. De utgifter som redovisades på detta anslag avsåg dock amorteringar på investeringar som gjorts tidigare. Ytterligare en förklaring är att Kommunikationsforskningsberedningen har upphört för att ingå i Verket för innovationssystem. De utgifter som tidigare redovisades för detta ändamål inom utgiftsområde 22 Kommunikationer redovisas fr.o.m. 2002 inom politikområde Forskningspolitik. Ifall hänsyn tas till dessa förändringar av utgiftsområdet har övriga utgifter ökat mellan 2000 och 2001.

Prognosen för 2002 avseende de totala utgifterna uppgår till 23 892 miljoner kronor, vilket är något högre än under föregående år. Då hänsyn tas till att utgifterna för sjöfartsstödet minskar och att garantiavgiften för Öresundsbrokonsortiet tidigare redovisades från 2002 till 2001, ökar övriga utgifter ännu mer mellan dessa år.

**Tabell 4.2 Härledning av ramnivå 2003-2004, Politikområde 36 Transportpolitik**

	2003	2004
<b>Anvisat i 2002 års statsbudget</b>	<b>23 732</b>	<b>23 732</b>
<i>Förändring till följd av:</i>		
Pris- och löneomräkning	742	1 235
Beslut	382	263
Överföring till/från andra utgiftsområden	62	54
Övrigt	214	219
<b>Ny ramnivå</b>	<b>25 124</b>	<b>28 183</b>

Regeringens förslag till anslag 2003 är högre än anvisade anslag 2002. I tabell 4.2 redovisas denna förändring uppdelat på olika komponenter. Pris- och löneuppräknings anslagen förklarar en del av ökningen. Ytterligare en förändring är att regeringen tidigare ökat beräknade anslag år 2003 som en del av ambitionshöjningen inom området. Dessa medel beräknas tillföras verksamhetsområde Väg. De beräknade anslaget för detta ändamål ökar även eftersom en överföring gjordes från verksamhetsområde Väg till Verksamhetsområde Järnväg föregående år. Årets förändring är en återgång till den tidigare anslagsnivån. Den förändring som redovisas som övrigt i ovanstående tabell avser en tidigareläggning, från 2002 till 2001, av garantiavgiften för Öresundsbrokonsortiet. Då denna gjordes minskade anslagen 2002, vilket leder till en positiv skillnad mellan åren 2003 och 2002.

År 2004 ökar beräknade anslag, jämfört med 2003. Ökningen är en del av den i infrastrukturpropositionen beslutade närtidssatsningen som finansieras delvis med anslag och delvis med lån i Riksgäldskontoret. Höjningen av beräknade anslag är jämt fördelad mellan Verksamhetsområdena Väg och Järnväg.

Därutöver har anslagsnivån justerats i syfte att begränsa statlig konsumtion, se volym 1, avsnitt 6.2.1.

### 4.3 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, sjöfarten och flyget 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 infrastrukturplanering för perioden 2004-2015. Satsningen 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.

### 4.4 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 utformats 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.

#### Utveckling av de transportpolitiska målen

Hösten 2001 beslutade riksdagen om vissa förändringar av de transportpolitiska delmålen. Ett nytt delmål om ett jämställt transportsystem lades till de tidigare delmålen och delmålet om en god transportkvalitet utökades från att gälla näringslivet till att gälla näringslivet och medborgarna. Eftersom dessa mål inte infördes förrän i slutet av 2001 är nedanstående resultatbedömning gjord utifrån de tidigare delmålen.

## Resultat

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

dessa och utvecklingen mot de långsiktiga delmålen. En mer detaljerad och analyserande beskrivning av måluppfyllelsen återfinns i kapitlet om de verksamhetsområden som finns inom politikområdet.

**Tabell 4.1 Samlad bedömning av måluppfyllelsen av transportpolitiken**

Delmål	Utveckling mot långsiktigt delmål under 2001	Finns etappmål?	Uppfylls etappmål med dagens beslut?	Kommentar till utveckling i förhållande till delmålet under 2001
Tillgänglighet	Osäkert	Ja, för funktionshindrades tillgänglighet	-	Fler har gångavstånd till en järnvägsstation, men bilrestiderna är längre och tillgängligheten med flyg är sämre.
Transportkvalitet	Ja	Ja	Nej	Kvaliteten på vägarna är oförändrat hög, men det finns stora störningar i järnvägstrafiken
Trafiksäkerhet	Vägar: nej Övriga trafikslag: osäkert	Ja	Nej	Oförändrat antal döda i trafiken
<b>Miljö</b>				
Klimatpåverkan (CO <sub>2</sub> )	Nej	Ja	Nej	Ökade utsläpp från vägtrafiken, Minskade utsläpp från flyg. Brister i utsläppsstatistik.
Luftföroreningar (S, NO <sub>x</sub> , VOC)	Ja	Ja	Ja, sannolikt	Brister i utsläppsstatistik
Buller	Ja	Ja	Nej	För långsam förbättring i befintlig bebyggelse jämfört med riktvärden.
Kretsloppsanpassning	Osäkert	Nej	-	Långsam förbättring
Påverkan på natur- och kulturmiljö	Osäkert	Nej	-	Svårbedömt
<b>Regional utveckling</b>	Osäkert	Nej	-	Se tillgänglighet

### Tillgänglighet och positiv regional utveckling

De investeringar som gjorts i det statliga vägnätet har förbättrat tillgängligheten till vägtransportssystemet. Detta motverkas dock av att hastighetsgränserna sänkts på många vägar av trafiksäkerhetshänsyn. Totalt sett har restiderna på det statliga vägnätet minskat något, medan restiderna i hela nätverket ökat något.

Tillgängligheten till järnvägstransportssystemet har förbättrats. Antalet avgångar ökar trendmässigt och fler bor inom gång- och cykelavstånd till en järnvägsstation eftersom antalet stationer där tågen stannar har blivit fler.

För flyget har tillgängligheten försämrats under året, eftersom möjligheterna att ta sig till olika destinationer har minskat.

För att förbättra funktionshindrades tillgång till transportssystemet har terminaler och stationer byggts om under året.

### Transportkvalitet

Etappmålen om ökad tillåten axellast och lastprofil på järnväg bedöms nås och kvaliteten på vägarna är alltjämt hög, även om eftersläpningen i underhållet av vägarna är fortsatt stor.

Ökad trafikvolym på järnvägarna och det höga utnyttjandet av fordon och infrastruktur har lett



till ökade störningar av järnvägstrafiken varje år från 1998. Förseningarna har däremot minskat för flyget, främst som en följd av att trafikvolymerna minskat.

#### **En säker trafik**

Antalet döda och skadade i vägtrafiken har inte minskat under året. Den positiva trend som kunde observeras i början av 90-talet är bruten och antalet döda och skadade ligger något över den nivå som etablerades i mitten av 90-talet. Även inom luftfarten är utvecklingen oroande. Inom järnvägssektorn är utvecklingen mer positiv.

#### **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.

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.



## 5 Vägar

### 5.1 Omfattning

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

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

Den sammanlagda verksamhetsvolymen inkl. externa intäkter och lånefinansierad verksamhet uppgick 2001 till ca 19 miljarder kronor för Vägverket.

Vägverket har under 2001 direkt och indirekt innehaft flera bolag som bedriver verksamhet som faller inom verkets uppgifter. SVEDAB (Svensk-Danska Broförbindelsen AB) ägs av staten och förvaltas till vardera 50 procent av Vägverket och Banverket. Bolagets uppgift är 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, Syd- och Sydostasien samt Östeuropa. Konsulttjänsterna kundfinansieras eller finansieras genom internationellt bistånd.

### 5.2 Utgiftsutveckling

Anslagsförbrukningen 2001 för verksamhetsområdet Väg underskred anslagen med ca 191 miljoner kronor. Utgiftsprognosen för 2002 för verksamhetsområde Väg bedöms däremot överstiga anslagen med ca 58 miljoner kronor.

För anslaget 36:1 Vägverket: Administration för 2002 beräknas prognosen underskrida anslaget. Dock var det ingående anslagsöverskridandet 2002 ca 23 miljoner kronor.

För anslaget 36:2 Väghållning och statsbidrag beräknas utgiftsprognosen 2002 överskrida anslaget med ca 60 miljoner kronor. Det ingående anslagssparandet var ca 180 miljoner kronor vilket bidrar till ett ackumulerat anslagssparande. Inom anslaget 36:2 Väghållning och statsbidrag är det främst verksamheter avseende investeringar i nationell plan som förväntas få en anslagsförbrukning som blir högre än tidigare beräknat.

Regeringens förslag till anslag 2003 är högre än anvisade anslag 2002, dock når den inte upp till den nivå som krävs för att kunna genomföra fastställda infrastrukturplaner för vägar och regional kollektivtrafik i planerad omfattning. Anslagen för verksamhetsområde Väg beräknas öka ytterligare 2004 jämfört med beslutade anslag för 2002 för att bättre möta kraven på en tillfredsställande väghållning.

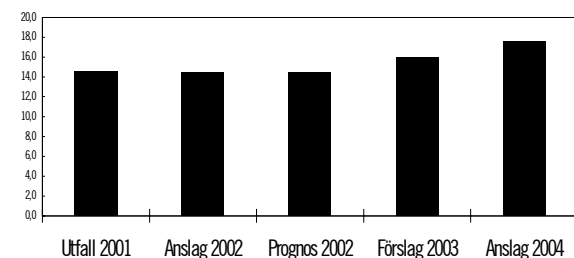
**Tabell 5.1 Utgiftsutveckling**

Tusental kronor (löpande priser)

	Utfall 2001	Anslag 2002	Prognos 2002	Förslag anslag 2003	Beräknat anslag 2004
36:1 Vägverket; Administration	1 008 738	1 029 923	1 011 675	<b>1 010 555</b>	1 021 950
36:2 Väghållning och statsbidrag	13 492 329	13 370 143	13 431 519	<b>14 923 449</b>	16 550 835
36:6 Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk <sup>1</sup>	0	85 000	100 000	<b>75 000</b>	75 000
<b>Summa</b>	<b>14 501 067</b>	<b>14 485 066</b>	<b>14 543 194</b>	<b>16 009 004</b>	<b>17 647 785</b>

**Diagram 5.1 Utgiftsutveckling**

Miljarder kronor



### 5.3 Politikens inriktning

Ett väl fungerande vägnät är en viktig förutsättning för att tillgodose människors behov av att bo och bedriva näringsverksamhet i hela landet.

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 högfördälat gods produceras och konsumeras, vilket ökar efterfrågan på lastbilstransporter.

Under de senaste 10–15 åren har stora insatser gjorts för att förbättra och modernisera vägnätet i landet. Uppgiften att sköta det befintliga vägnätet har inte getts samma prioritet. Som en följd av detta har vi fått ett ökat missnöje med vägstandarden samt stora problem med vägvstängningar 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.

I infrastrukturpropositionen (prop. 2001/02:20, bet. 2001/02:TU2, rskr.

2001/02:126) och 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, bärighet och rekonstruktion att genomföras. Satsningarnas syfte är att varaktigt höja vägens funktionalitet till nybyggnadsstandard.

Omställningen till ett långsiktigt hållbart transportsystem är utgångspunkten för utveckling och modernisering av vägtransportssystemet. Regeringen föreslog därför en kraftig höjning av investeringsanslaget för den kommande planeringsperioden. Vägledande för prioritering av åtgärder för att utveckla och modernisera vägtransportssystemet 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.

### 5.4 Insatser

#### Statliga insatser inom verksamhetsområdet

Under 2001 har drift och underhåll genomförts på ca 98 000 km statliga vägar. Därmed har de befintliga infrastrukturåtgärkningarna kunnat nyttjas för att bidra till att säkerställa en sam-

hällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet.

Investeringarna i vägnätet 2001 var ca 6,4 miljarder kronor. I första hand har inriktningen varit att satsa på riktade trafiksäkerhetsåtgärder. 250 km mötesfri landsväg har färdigställts under året. Investeringarna på väg 45 i inlandet har fortsatt och bärighetsåtgärder, inkl. tjälsäkring, har prioriterats.

Fyra stora investeringsprojekt har pågått under året: E4 Rotebro–Upplands Väsby, E6 Hogdal–Nordby (norra Bohuslän), Södra Länken i Stockholm och Götatunneln i Göteborg.

Ytillståndet på de belagda högtrafikerade vägarna, i form av ojämnheter i längsled i vägen, har varit bra. Däremot är ojämnheterna högre på vägar med mindre än 2 000 fordon per dygn. Tillståndet har successivt blivit allt mer lika i skogslänen och i övriga landet för båda kategorierna.

På högtrafikerade vägar beror skador i tvärlid huvudsakligen på dubbdäcksslitage. I skogslänen har andelen vägar med mer än 2 000 fordon per dygn och med spår djup över 15 mm stadigt minskat det senaste decenniet från över 10 procent och ligger nu under 6 procent. I övriga län har andelen legat strax över 6 procent under hela denna period. Antalet km väg under 2001 med mer än 2 000 fordon per dygn och med ett spår djup över 15 mm var i skogslänen 225 km och i övriga län 857 km. Andelen trafikanter som är nöjda med det belagda vägnätet är dock fortfarande lågt.

Under 2001 har antalet km grusväg kunnat minskas jämfört med 2000 och antalet km har minskat kontinuerligt sedan 1996. Andelen grusvägar på det statliga vägnätet minskade från 21,6 procent 2000 till 21,4 procent 2001.

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 2000 hade 91,9 procent av det statliga vägnätet denna bärighetsklass och 2001 hade denna andel ökat till 92,2 procent. Andelen statliga vägar med högsta bärighetsklass i skogslänen har också ökat kontinuerligt sedan 1996 och ökade från 88,5 procent 2000 till 88,8 procent 2001.

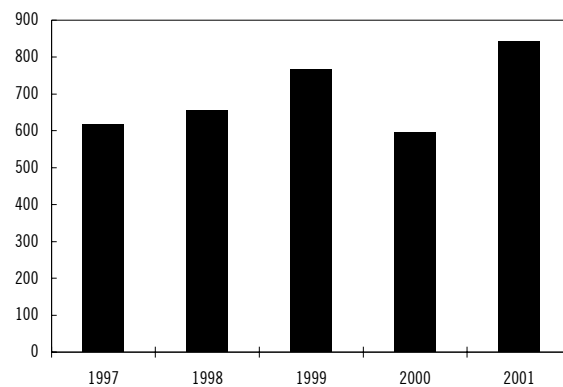
Antalet dygnskilometer på det statliga vägnätet som varit avstängt för tung trafik på grund

av tjällossning 2001 har ökat med över 30 procent jämfört med 2000. Det myckna regnandet sommaren och hösten 2000 ledde till att grundvattennivån låg långt över det normala med åtföljande problem i samband med tjälning och tjällossning. Antalet km väg som har varit avstängt för tung trafik på grund av tjällossning under 2001 är 17 062 km. Det överstiger 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 avstängt för tjällossning årligen).

I diagrammet nedan anges antalet dygnskilometer på det statliga vägnätet som varit avstängt för tung trafik på grund av tjällossning 1997–2001 (antalet km väg multiplicerat med antalet dygn med begränsningar för tung trafik).

**Diagram 5.2 Avstängt för tung trafik på det statliga vägnätet på grund av tjällossning**

*Tusental dygnskilometer*



Trafiksäkerhetsaspekter beaktas alltid i samband med åtgärder på det statliga vägnätet. De ingår därmed alltid som en del av beslutsunderlaget. Av investeringarna 2001 gjordes 30 procent, ca 1 907 miljoner kronor, primärt av trafiksäkerhetsskäl enligt nedanstående tabell.

**Tabell 5.2 Riktade trafiksäkerhetsåtgärder på det statliga vägnätet 2001**

Miljoner kronor

Sidoområdesåtgärder	374
Vägutbyggnad	278
Korsningsåtgärder	346
Åtgärder för oskyddade	272
Separering av körriktningar	550
Övrigt	87
<b>Summa</b>	<b>1 907</b>

De sammanlagda bedömda trafiksäkerhets-effekterna av åtgärder under 2001 redovisas i tabellen nedan. Genom åtgärder i vägtransport-systemet har totalt antal dödade minskats med 18 personer och antalet svårt skadade minskats med 100 personer. De riktade trafiksäkerhetsåtgärderna utgör en delmängd av Vägverkets åtgärder och bedöms minska antalet dödade i vägtrafiken med tio personer och minska antalet svårt skadade i vägtrafiken med 60 personer.

**Tabell 5.3 Bedömda trafiksäkerhetseffekter 2001**

	Dödade	Svårt skadade
Nybyggnation på statliga vägnätet	5	30
Riktade trafiksäkerhetsåtgärder	10	60
Generella hastighetsänkringar	1	3
Automatisk hastighetsövervakning	3	7
<b>Totalt</b>	<b>18</b>	<b>100</b>

Vägverket har under 2001 haft som mål att genomföra Vägverkets del av regeringens 11-punktsprogram för ökad trafiksäkerhet. För att genomföra kostnadseffektiva trafiksäkerhetsåtgärder på hela det statliga vägnätet där flest svåra olyckor sker har Vägverket upprättat en lista över vägar med hög olycksbelastning. Denna lista anger ca 390 mil väg. Av den särskilda riktade trafiksäkerhetsåtgärden på sammantaget 1 907 miljoner kronor har 95 procent använts för att åtgärda dessa vägar. En av de åtgärder Vägverket genomfört under 2001 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 500 km väg varav 250 km 2001. 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 t.o.m. 2007 års utgång. Ungefär 90 km gång- och cykelvägar har byggts. Vägverket har också byggt ytterligare rastplatser och poliskontrollplatser.

För att verka för säkrare trafik i kommunerna har Vägverket gjort insatser på både på kort och lång sikt. På kort sikt påverkas kommunerna att låta bygga om korsningar, övergångsställen för att hastigheten skall dämpas, hastighetsgränser sänks etc. På lång sikt klassificeras gatunätet och gatorna byggs om eller anpassas på andra sätt till kraven på säkerhet. Genom att entusiasmera och informera kommunerna med hjälp av bl.a. seminarier och expertmöten har Vägverket bidragit till åtgärderna på kort sikt. För att stimulera den långsiktiga utvecklingen har Vägverket givit ekonomiskt stöd till demonstrationsprojekt. Totalt har 33 utvecklings- eller demonstrationsprojekt genomförts på det kommunala vägnätet under 2001 till en kostnad av 15,2 miljoner kronor. Ett viktigt demonstrationsprojekt har varit På väg till nollvisionen i Trollhättan. Projektet visade hur en kombination av kostnads-effektiva åtgärder ger stora trafiksäkerhetsvinster. I ett samarbete med Svenska kommunförbundet har en databas med goda exempel tagits fram. Databasen skall främja kunskaps- och erfarenhetsutbyte om utformning av trafikmiljön i tätort.

För att verka för en förbättrad efterlevnad av regler i trafiken har insatser skett både inom övervakning och inom information. Under 2001 har polisen med stöd av Vägverket bedrivit försöksverksamhet med automatisk hastighetsövervakning. Övervakningen har kombinerats med omfattande information. Försöksverksamheten håller på att utvärderas, men redan nu pekar erfarenheterna på positiva resultat.

För att verka för en säker cykeltrafik har Vägverket i samarbete med kommuner och frivilligorganisationer genomfört lokala projekt om säker cykling för att öka hjälmanvändning.

För kvalitetssäkring av transporter avseende trafiksäkerhet och miljöpåverkan har i stort sett alla landsting, hälften av landets kommuner, ett nittiotal företag samt ett antal andra organisationer börjat arbeta med att kvalitetssäkra sina transporter. Krav ställs och följs upp på den som utför transporten. Vägverket har aktivt informerat andra aktörer via seminarier, informationsmaterial och rådgivning hur kvalitetssäkringsar-

betet av transporter bör bedrivas. För Vägverkets egna transporter har trafiksäkerhets- och miljökrav ställts i alla verkets entreprenad-upphandlingar.

För att verka för användandet av ny teknik i trafiksäkerhetssyfte har Vägverket agerat inom en rad områden. I ett demonstrationsprojekt har ca 300 taxibilar, bussar och lastbilar utrustats med alkolås. Försöken har varit framgångsrika och alkolåsen införs successivt i 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 fortsätter under 2002 i mindre skala samtidigt som projektet utvärderas.

Antalet körprov och kunskapsprov under året var 179 200 respektive 196 500, vilket är en ökning av antalet körprov med 13 600 och antalet kunskapsprov med 16 700 jämfört med 2000. Efterfrågan på prov har ökat och eftersom godkännandefrekvensen var på samma nivå som 2000 har det lett till långa väntetider.

### Insatser utanför verksamhetsområdet

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

Målet för polisens trafikövervakning är att skapa säkerhet och trygghet i trafiken. Under 2001 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 väghållare för det kommunala väg- och gatunätet. De allra flesta kommuner har i dag trafiksäkerhetsprogram, som beskriver de lokala problemen och inom vilka problemområden som kommunen koncentrerar sina insatser. Svenska kommunförbundet har under 2001 arrangerat ett antal konferenser och publicerat tre skrifter inom området trafiksäkerhet.

Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF) har med hjälp av statliga medel

under året bl.a. givit stöd till 421 opinionsgrupper och 40 enskilda personer. NTF har också deltagit i 22 kommunala nätanalyser och arbetat med 25 egna opinionsaktiviteter. Genom konsumentupplysning av trafiksäkra produkter, tjänster, väg- och gatumiljöer har föreningen skapat opinion.

Länsstyrelserna ansvarar bl.a. för tillståndsgivning och tillstånd för den yrkesmässiga trafiken, körkortsadministration, frågor som rör lokala trafikföreskrifter, överlastavgifter, hastighetsbestämmelser, miljöfarliga transporter samt upprättande och fastställande av länsplaner för regional infrastruktur. Länsstyrelserna skall se till att utvecklingen inom kommunikationssektorn på regional och lokal nivå sker i överensstämmelse med de av riksdag och regering beslutade transportpolitiska målen. Riksdagen beslutade 1997 om en ny form för länsbaserad regional investeringsplanering. Länsstyrelserna och i förekommande fall självstyrelseorganen fick därmed ett större ansvar i arbetet med upprättandet av planer för åren 1998–2007 jämfört med vad man hade inför föregående planer avseende åren 1994–2003. Från 2003 blir det möjligt för de län som väljer att bilda kommunala samverkansorgan, i enlighet med riksdagens beslut i 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.

## 5.5 Resultatbedömning

### 5.5.1 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.

Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) har fått i uppdrag att utarbeta och lämna förslag till etappmål inom delmålet ett Jämställt transportsystem. SIKA skall också utarbeta och lämna förslag till etappmål inom delmålet Tillgängligt transportsystem i förhållande till målen för handikappolitiken. Arbetet skall ske i nära samarbete med Vägverket.

## 5.5.2 Resultat

**Tabell 5.4 Anslag och utfall 1999–2001**

*Miljoner kronor*

	Spar/ kredit 1999	Anslag 2000	Utfall 2000	Spar/ kredit 2000	Anslag 2001	Utfall 2001	Spar/ kredit 2001
36:1 Vägverket; Administration	20	1 248	1 070	198	787	1 009	-24
36:2 Statlig väghållning och statsbidrag <sup>1</sup>	-144	12 915	13 001	-230	13 905	13 492	183
36:6 Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	110	45	99	56	105	0	161
A6 Nationellt investeringsprogram för infrastrukturutveckling	0	1 600	1 600	0	0	0	0
<b>Summa</b>	<b>-14</b>	<b>15 808</b>	<b>15 771</b>	<b>24</b>	<b>14 797</b>	<b>14 501</b>	<b>320</b>

<sup>1</sup>36:2 Väghållning och statsbidrag inkluderar även diverse äldreanlag.

Regeringen gör följande övergripande bedömning av resultatet inom verksamhetsområdet Väg för 2001. Vägverkets resultat för årets verksamhetsmål är balanserat och sammantaget uppfyller redovisningen regleringsbrevets återrapporteringskrav.

På det statliga vägnätet (98 000 km) har trafiken ökat med 1,4 procent 2001 jämfört med föregående år. Restiden på det statliga vägnätet beräknas till ca 560 miljoner fordonstimmar. Jämfört med 2000 är det en minskning med 0,1 miljoner fordonstimmar. Investeringar större än 5 miljoner kronor under 2001 har medfört en årlig restidsminskning med ca 0,3 miljoner fordonstimmar. Förändrade tillåtna hastigheter på det totala vägnätet, exkl. vintersänkningar, beräknas ha ökat restiden med 0,4 miljoner fordonstimmar, varav 0,2 på det statliga vägnätet.

Tillgängligheten på det statliga vägnätet har inte förbättrats under 2001. I bedömningen inkluderas tillgänglighet via kollektiva färdmedel, funktionshinder och barns möjlighet att använda transportsystemet samt trängsel i tätorter.

Hög transportkvalitet för näringslivet är ett viktigt mål för ett väl fungerande transportsystem. Andelen belagd väg har ökat under året, liksom andelen väg med högsta tillåten bärighet. Vägytornas kvalitet på det statliga vägnätet har legat på en konstant nivå under flera år. De stora tjällossningsproblemen i vissa län har drabbat näringslivet. Transportkvaliteten visar därför blandat resultat för 2001.

Transportsystemet skall främja den regionala utvecklingen genom att utjämna skillnader i möjligheterna för olika delar av landet att utvecklas och motverka nackdelar av långa transportavstånd. Vissa delar av resultatet pekar på en

utjämning mellan skogslänen och övriga landet. Målet bedöms endast delvis uppfyllt.

Trafiksäkerheten innefattar flera mål. Åtgärderna uppvisar också ett blandat resultat. En del av målen har uppfyllts medan andra har uppfyllts delvis samt mål som inte har uppfyllts alls.

Resultatet kopplade till delmålet en god miljö är till övervägande del positivt. För flera mål går utvecklingen i rätt riktning men i några fall alltför långsamt.

Mål kopplade till flera verksamhetsområdesmål anses uppfyllda. Målen omfattar nationella stamvägnätet, länsplaner, samverkan för att utveckla trafikledning och driften av det statliga vägnätet.

Myndighetsspecifika mål avser verksamhet som är förankrad i offentlighetsregler. Resultatet av åtgärderna för att uppnå målen uppvisar ett blandat resultat.

Regeringen har brutit ned de transportpolitiska delmålen till verksamhetsmål för Vägverket. Vägverkets resultat för 2001 i förhållande till uppsatta mål detaljredovisas nedan.

### Ett tillgängligt transportsystem

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



*Verksamhetsmål med koppling till målet om ett tillgängligt transportsystem:*

- Andelen funktionshindrade som kan utnyttja vägtransportsystemet skall öka.

*Resultat:* De allra flesta människor (85 procent), personer med funktionshinder som personer utan funktionshinder lämnar sitt hem och åker någonstans med bil eller kollektivt minst en gång i veckan. Av antalet funktionshindrade med rörelsehinder i Sverige gjorde 56 procent minst en resa per genomsnittlig dag under 2001. Motsvarande andelsvärde för 2000 var 57 procent. Genomförda åtgärder under året borde dock ha förbättrat möjligheterna för funktionshindrade. Exempel på åtgärder är ny- och ombyggnad av resecentrum, terminaler och busshållplatser samt utbyggda gång- och cykelvägar. Målet anses därmed delvis uppfyllt.

- Andelen barn som på egen hand kan utnyttja vägtransportsystemet skall öka.

*Resultat:* Relevant statistik och kunskap om barns möjligheter att på egen hand utnyttja vägtransportsystemet är bristfälliga. Det finns inget som tyder på att barns tillgänglighet att nyttja vägtransportsystemet har förbättrats. Mått har börjat utvecklas för hur stor andel av skolbarnen som kan ta sig till skolan på egen hand. Målet anses ej vara uppfyllt.

- Andel och antal resande till fots, med cykel och med buss skall sammantaget öka.

*Resultat:* Gångtrafikens och cykeltrafikens andel av persontransportarbetet är vardera 2 procent, vilket innebär i stort sett en oförändrad nivå jämfört med 2000. Busstrafikens andel av persontransportarbetet uppgår till 8 procent vilket innebär att andelen ökat med 2 procent jämfört med 2000. Verksamhetsmålet att sammantaget öka dessa tre transportkategoriers andel av transportarbetet har uppnåtts. Förändringarna får dock anses ligga inom felmarginalen vilket bidrar till att målet endast uppfyllts delvis.

- Bidragsverksamheten till enskilda vägar skall säkerställa att standard och tillgänglighet på enskilda vägar som erhåller statsbidrag upprätthålls.

*Resultat:* Vägarna har hållits öppna för trafik. Däremot är det tveksamhet om standarden har upprätthållits. Målet anses därför endast delvis uppfyllt.

### En hög transportkvalitet

Transportkvalitet bedöms utifrån transportsystemets utformning och funktion.

*Verksamhetsmål med koppling till målet om en hög transportkvalitet:*

- Vägverket skall genom sina samlade åtgärder under 2001 förbättra tillståndet på det statliga vägnätet, jämfört med 2000.

*Resultat:* Andelen belagd väg har ökat under året. Av de statliga vägarna i skogslänen (Norrland, Dalarna och Värmland) var 68,0 procent belagda 2001 jämfört med 67,8 procent 2000. I övriga landet var andelen 86,7 procent vilket är en ökning med 0,4 procent jämfört med 2000. Vägarnas bärighet har också ökat. Den procentuella ökningen var av samma storleksordning i skogslänen som i övriga landet. Tjällossningsproblemen var dock mycket besvärliga i stora delar av landet till följd av de höga grundvattennivåerna, vilket innebar både restriktioner och avstängningar. Målet är därför endast delvis uppfyllt.

### En säker trafik

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

**Tabell 5.5 Antalet dödade och allvarligt skadade i vägtrafik 1992–2001**

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Antalet dödade <sup>1</sup>	759	632	589	572	537	541	531	580	591	583
Antalet allvarligt skadade	4 705	4 334	4 221	3 965	3 736	3 917	3 833	4 043	4 104	4 100

<sup>1</sup>Inkluderar sjukdomsfall

Under perioden 1994–2000 ingick ca 25 personer per år som bedöms ha avlidit på grund av sjukdom. Antalet dödade i vägtrafiken 2001 beräknas därför oförändrad jämfört med 2000. Det finns inget trendbrott som tyder på att etappmålet för 2007 om högst 270 dödade i trafiken kommer att uppnås.

Regeringens handlingsprogram med 11-punkter för ökad trafiksäkerhet pågår och skall genomföras. Vägverkets insatser inom detta område redovisas under rubriken 5.5 ”Statliga insatser inom verksamhetsområdet”

## En god miljö

Transportsystemets utformning och funktion skall anpassas till krav på en 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.

### Verksamhetsmål med koppling till en god miljö:

- Vägverkets samlade åtgärder skall leda till en minskning av utsläppen av koldioxid från vägtransportsektorn 2001 jämfört med om Vägverket inte vidtagit några åtgärder.

*Resultat:* Flera projekt har genomförts under 2001 för att bidra till att utsläppen av koldioxid minskar. Vägverket har på flera håll genomfört t.ex. utbildning i sparsamt körsätt och kvalitets-säkring av transporter samt sänkt hastigheten på vissa sträckor. Trots att Vägverkets samlade insatser bidragit till en minskning av koldioxidutsläppen med ca 11 000 ton har det inte varit tillräckligt för att klara de koldioxidökningar som den ökade trafiken fört med sig.

- De totala utsläppen för vart och ett av ämnena kväveoxider och flyktiga, organiska ämnen (VOC) från vägtransportssystemet skall minska 2001 jämfört med 2000.

*Resultat:* Utsläppen av kväveoxider fortsätter att minska. Jämfört med 2000 var minskningen 6 procent 2001. De största förklaringarna till minskningen är att fordonen har allt bättre miljöegenskaper samt att bränslenas miljöegenskaper har förbättrats.

- År 2001 skall halterna av vart och ett av ämnena kolmonoxid, kvävedioxid och svavel-dioxid samt sot och partiklar minska jämfört med 2000.

*Resultat:* Halterna av kvävedioxid och svavel-dioxid har fortsatt att minska. För kolmonoxid är minskningen inte lika tydlig och lätt att mäta. Vad gäller sot och partiklar har det inte skett någon minskning. Målet har delvis uppfyllts.

- Vägverket skall vidta åtgärder, samt utveckla och sprida kunskap för att minska hälsopåverkan av luftföroreningar i tätort.

*Resultat:* Både direkta och indirekta åtgärder har genomförts för att minska hälsopåverkan av luftföroreningar i tätort.

- Färre antal boende skall exponeras för vägtrafikbuller överstigande 65 dBA ekvivalentnivå utomhus vid fasad 2001 än 2000.

*Resultat:* Längs med de statliga vägarna är ca 18 500 personer utsatta för trafikbuller över 65 dBA utomhus vid utgången av 2001. Även om åtgärder vidtagits så har också bullerutsatta tillkommit. Totalt sett är antalet bullerutsatta 2001 oförändrad jämfört med 2000.

- Vattentäkter och vattenskyddsområden som påverkas av vägsalt skall minska.

*Resultat:* Saltförbrukningen har minskat 2001. Det har genomförts vissa åtgärder för att skydda vattentäkter. Problemet med vägsaltets förorening av brunnar och större vattentäkter är dock

inte löst. Dessutom är nuvarande uppföljning alltför grov för att påvisa någon trendriktning.

- Vid anläggning av vägar samt vid drift och underhåll av vägar skall miljöfarliga material inte införas i infrastrukturen, användandet av icke förnyelsebara material minimeras och material återanvändas.

*Resultat:* År 2001 förbrukades i den statliga väghållningen 10,6 miljoner ton ballast jämfört med 9,8 miljoner ton året innan. Uttaget av naturgrus har ökat 2001 till 4,0 miljoner ton naturgrus jämfört med 3,1 miljoner ton 2000. Under 2001 har 97 procent av upprivna beläggningsmassor återvunnits.

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

*Resultat:* Metoder, mål och mått för natur- och kulturvärden har under 2001 testats i vägprojekt. Länsstyrelser och andra berörda verk har deltagit. Vägverket antog även en policy för vägarkitektur under 2001 som också varit utgångspunkt för skriften God vägarkitektur.

### En positiv regional utveckling

Utgångspunkten är att transportsystemet skall främja en positiv regional utveckling genom att dels utjämna skillnader i möjligheterna för olika delar av landet att utvecklas, dels motverka nackdelar av långa transportavstånd.

- Vägverket skall genom sina samlade åtgärder under 2001 arbeta för att utvecklingsmöjligheterna mellan olika delar av landet utjämnas jämfört med 2000.

*Resultat:* Av landets grusvägar finns 64 procent i skogslänen. Av alla resurser som satsats på grusvägar har 76 procent hamnat i skogslänen.

Utjämning har skett mellan skogslänen och övriga landet gällande vägytestandard. Vägtransportörer i skogslänen svarade för 25 procent av landets totala restid och reskostnad. Minskningen av restid och reskostnad blev dock endast 14 procent respektive 16 procent av landets totala minskning. Lika stor andel av respektive länsplan beräknas vara genomförd när en ny plan träder i kraft 2004. Sammantaget anses målet delvis uppfyllt.

### Mål kopplade till flera verksamhetsområdesmål

För 2001 finns det verksamhetsmål som berör mer än ett av de ovan nämnda transportpolitiska målen. Målen redovisas därför separat utan specifik kategorisering.

- Vägverket skall, med hänsyn till anvisade medel, fullfölja pågående investeringar och förbättringsåtgärder på det nationella stamvägnätet i enlighet med den nationella väghållningsplanen. På det statliga vägnätet i övrigt skall med hänsyn till anvisade medel, investeringar och förbättringsåtgärder genomföras i enlighet med länsplaner för regional infrastruktur.

*Resultat:* Det nationella stamvägnätet omfattar ca 810 mil och utgörs av de vägstråk som är mest betydelsefulla ur ett riksperspektiv. Investeringarna enligt nationell plan har under året varit 1 854 miljoner kronor och ytterligare 152 km väg har nått målstandard enligt den nationella väghållningsplanen för 1998–2007. Målet för perioden 1998–2003 är att 4,5 miljarder kronor av anslaget till nationell plan skall avsättas för trafiksäkerhetsprojekt. Ackumulerat 2001 har 2,2 miljarder kronor avsatts och förutsättningarna att nå målet bedöms som goda. Jämfört med de gällande regionala planerna har en stor del av resurserna, 1 115 av 2 666 miljoner kronor satsats på bärighets- och tjälsäkringsåtgärder under året. Bidragen till olika åtgärder i kommunerna har under året uppgått till 17 procent av den totala volymen i de regionala planerna.

**Tabell 5.6 Uppföljning av åtgärder i nationell väghållningsplan (exkl. storstadsöverenskommelsen)**

	Flera syften	Åtgärds-kategorier i nationell plan				Summa
		Fysiska trafik-säkerhetsåtgärder	Riktade åtgärder	Väg-information	Övriga åtgärder	
Volym verksamhet 2001, mkr	505	1 057	12	44	234	1 852
Volym verksamhet 1998–2001, mkr	7 198	2 223	93	160	602	10 276
Andel verksamhet av total i % 1998–2001	70	21	1	2	6	100
Planen 1998–2001	8 362	2 410	200	340	380	11 692
Andel plan i % av total	72	20	2	3	3	100
Differens i mkr verksamhet – plan 1998–2001	-1 164	-187	-107	-180	222	-1 416
Differens i % verksamhet – plan 1998–2001	-14	-8	-54	-53	58	

Totalt för åtgärds-kategorierna, enligt tabellen ovan, uppvisar Vägverket ett ackumulerat utfall som underskrider väghållningsplanen (-1 416 miljoner kronor). Det är framför allt de åtgärder som har flera syften som uppvisar ett underskridande jämfört med plan. För 2001 har planerade

åtgärder genomförts på fysiska trafiksäkerhets-åtgärder men ackumulerat 1998–2001 når man inte upp till avsatta medel i planen. Regeringen räknar med fortsatta kraftiga satsningar inom området de närmaste åren.

**Tabell 5.7 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 2001, mkr	653	1 115	323	109	0	466	2 666
Volym verksamhet 1998–2001, mkr	3 068	2 531	942	391	24	1 447	8 403
Andel verksamhet av total i % 1998–2001	37	30	11	5	0	17	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 tabellen ovan är det ackumulerade utfallet för flera syften högre än den planerade ramen medan bärighet och rekonstruktion är lägre. Dock visar tabellen att kraftiga satsningar inom

bärighet och rekonstruktion har genomförts för verksamhetsåret 2001. Även för de kommande åren förväntas kraftiga satsningar inom området.

**Tabell 5.8 Uppföljning av länsfördelning i regional plan (exkl. länsjärnvägar)**

Kostnader i miljoner kronor

	Utfall 2001	Utfall 1998–2001	Plan 1998–2007	Utfall 98-01 av plan 98-2007 %	Exkl. bärighet och tjälsäkring %
Stockholm	252	984	2 884	34	31
Uppsala	93	269	857	31	25
Södermanland	110	300	817	37	30
Östergötland	114	320	1 048	30	31
Jönköping	79	315	930	34	36
Kronoberg	41	198	649	31	32
Kalmar	93	210	527	40	43
Gotland	7	41	138	29	29
Blekinge	18	124	376	33	32
Skåne	189	771	1 979	39	40
Halland	51	159	549	29	27
Västra Götaland	316	1 043	3 434	30	32
Värmland	89	394	977	40	50
Örebro	86	212	786	27	19
Västmanland	57	200	741	27	39
Dalarna	184	530	1 776	30	27
Gävleborg	162	356	1 153	31	36
Västernorrland	210	476	1 723	28	42
Jämtland	136	335	997	34	53
Västerbotten	193	571	1 772	32	48
Norrbottn	188	536	1 563	34	50
<b>Summa</b>	<b>2 666</b>	<b>8 342</b>	<b>25 676</b>	<b>32</b>	<b>35</b>

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

- Vägverket skall i samverkan med berörda parter fortsätta att utveckla vägtrafikledning i storstäder och på landsbygden för en effektivare och säkrare användning av vägtransportsystemet.

*Resultat:* Utveckling av vägtrafikledning har varit starkare under 2001 än under 2000. Under 2001 har 125 km väg med trafikdetektering tillkommit, vilket är en fördubbling av öknings-takten jämfört med föregående år. Skyltar med variabla meddelanden (VMS) tas i bruk på flera håll i landet.

- Driften av det statliga vägnätet skall genomföras på ett effektivt sätt samtidigt som ställda krav på tillgänglighet, trafiksäkerhet

och god miljö enligt nationell väghållningsplan tillgodoses.

*Resultat:* En metod för att mäta om standardkraven i den nationella väghållningsplanen uppfylls är under utveckling. För 2001 finns endast små avvikelser redovisade mot standardkraven i den nationella väghållningsplanen. En jämförelse av drift och underhållskostnader med Norge och Finland har genomförts 2000. Den visar att Sverige låg på samma nivå som Finland och lägre än Norge.

### Myndighetsspecifika mål

Myndighetens befogenheter innefattar bl.a. bestämmelser av förmåner, rättigheter, skyldigheter och disciplinpåföljder för enskilda personer inom området. Samtidigt skall myndigheten göra det så enkelt som möjligt för enskilda att uppfylla sina skyldigheter och att kontakta myndigheten.

- Vägverket skall säkerställa en rättssäker myndighetsutövning med hög effektivitet och hög servicenivå för medborgarna.

*Resultat:* Under året har flera Internettjänster utvecklats. Kötiderna för körkortsprov har dock ökat samt å priser för flera typer av ärenden.

- Vägverket skall minska kötiderna till kunskapsprov och körprov jämfört med kötiderna 2000.

*Resultat:* Den genomsnittliga sammanlagda kötiden har ökat med en vecka jämfört med året innan.

- Vägverket skall fastställa standard för produkter och tjänster inom den avgiftsbelagda verksamheten.

*Resultat:* Serviceåtaganden har fastställts internt och finns dokumenterade i styrhandböcker för respektive verksamhet.

- Vägverkets offentligrättsliga avgiftsbelagda verksamhet skall uppvisa ett nollresultat fr.o.m. 2001, när hänsyn tagits till att avgifter för del av verksamheten betalats i förskott för inkomsttitel före 2001.

*Resultat:* Målet att uppvisa nollresultat har ej uppnåtts. Verksamheten uppvisar ett negativt resultat på 20 miljoner kronor.

- Vägverkets registerverksamhet skall tillhandahålla ett användaranpassat och aktuellt fordons- och körkortsregister samt yrkes- trafikregister med hög informationstillgänglighet till lägsta möjliga kostnad.

*Resultat:* Kundanpassningen mäts i nöjdhetsindex (NKI). Resultatet 2001 blev att ca 60 procent var nöjda kunder jämfört med 58 procent året innan.

- Den reala prisnivån per registrerad enhetstransaktion inom Vägverkets offentligrättsliga verksamhet skall trendmässigt minska.

*Resultat:* Det reala priset visar blandat resultat mellan olika typer av registreringar.

- Vägverkets produktivitet inom verksamhetsgrenen myndighetsutövning skall öka.

*Resultat:* Produktiviteten har minskat jämfört med föregående år. Prestationsvolymen har ökat det sista året men kostnaderna har ökat mer.

- Produktivitet för drift och underhåll inom verksamhetsgrenen statlig väghållning skall öka vid oförändrad kvalitet.

*Resultat:* Produktiviteten har ökat 2001 jämfört med 2000. Dock skall nämnas att 2000 hade en negativ trend vad gäller produktivitet.

- Vägverket skall minska sina kvalitetsbristkostnader inom statlig väghållning med 50 procent gällande upphandlad verksamhet jämfört med 2000.

*Resultat:* Mätmetod saknas då definitionsfrågan ej är fastlagd.

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

*Resultat:* Vägverket Produktion bedöms uppfylla kravet på lönsamhet för 2001 medan Vägverket Konsult inte uppfyller kravet.

**Tabell 5.9 Resultaträkning i sammandrag**

Vägverket Produktion	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Räntabilitet på eget kapital %	Neg	6,1	4,4	3,3	Neg	1,9
Räntabilitet på sysselsatt kapital %	Neg	8,5	6,3	4,6	Neg	2,6
Soliditet	35	37	32	35	32	34
Årets resultat efter finansiella poster och skatt i mkr	-3	58	42	30	-4	20
Vägverket Konsult	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Räntabilitet på eget kapital %	Neg	36	30	24	1	19
Räntabilitet på sysselsatt kapital %	Neg	36	30	24	1	19
Soliditet %	16	37	39	47	43	44
Årets resultat efter finansiella poster och skatt i mkr	-27	9	13	12	0	10

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

*Resultat:* Det reala priset för administration av bidragsverksamheten till enskilda vägar har minskat jämfört med 2000. Prisutvecklingen och indexering från 1997 till 2001 redovisas nedan.

**Tabell 5.10 Kostnader för administration för enskilda vägar**

	1997	1998	1999	2000	2001
Å-pris: kostnad för administration och rådgivning per väg-hållare och år, kr.	1 029	1 075	1 057	1 152	1 113
Index med 1997 som utgångspunkt	100	104	103	112	108

- Vägverkets administration skall öka i effektivitet under 2001 jämfört med 2000.

*Resultat:* Administrationskostnaden per årsarbetskraft har ökat 2001 jämfört med 2000. Målet är därmed inte uppfyllt.

### 5.5.3 Analys och slutsatser

I förhållande till de transportpolitiska delmålen har Vägverket till stor del uppnått förbättringar av delar inom miljömålet. För de övriga transportpolitiska delmålen, tillgänglighet, transportkvalitet och regional utveckling, varierar resultaten och den sammantagna bedömningen är att förväntningar inte har infriats. Inom målet för

trafiksäkerhet har kraftiga satsningar genomförts och vi kan se förbättringar inom flera områden, men samtidigt minskar inte antalet omkomna i trafiken. Det tidigare säkerhetsarbetet har varit framgångsrikt och lett till att Sverige i ett internationellt perspektiv är världsledande i trafiksäkerhet. Under första halvåret 2002 har 267 personer omkommit att jämföras med 238 förra året. Situationen är mycket allvarlig och den kommer inte att lösa sig av sig själv utan ytterligare kraftfulla åtgärder. En viktig orsak till att antalet omkomna inte minskar, trots de stora satsningarna på ökad trafiksäkerhet, är den starka trafiktillväxten under 2001. Risken att dödas eller skadas allvarligt i en trafikolycka har visserligen minskat men inte det faktiska antalet.

Produktiviteten för drift och underhåll har ökat under 2001. Dock visar kartellavslöjandena under 2002 att det finns anledning att kontinuerligt ifrågasätta kostnadsbilden. Enligt den utredning som offentliggjordes våren 2002 hade Vägverket Produktion samverkat med konkurrenter vid anbudsgivning inom asfaltsbranschen. Omfattande åtgärder har vidtagits såväl inom Vägverket Produktion som hos beställaren Vägverket. Åtgärderna kommer framför allt att påverka framtida upphandlingsrutiner.

Som ett led att förbättra uppföljningen av drift och underhållsstrategierna har regeringen initierat ett uppdrag. Uppdragets syfte är att i en förstudie bedöma förutsättningarna för att ta fram en modell som möjliggör en enhetlig och tillståndsrelaterad värdering av statens vägnät.

Regeringen bereder för närvarande ett förslag om att införa en vägtrafikinspektion i Vägverkets organisation. Inspektionen är tänkt att börja sitt

arbete innan 2002 års utgång. Inspektionens bemanning beräknas till ca 15–20 personer. Inspektionen förutses vara oberoende i förhållande till Vägverkets övriga organisation. Om Vägtrafikinspektionen införs kommer regeringen att utse inspektionens chef för att säkerställa dess självständiga roll. Huvuduppgiften, vid ett eventuellt införande, blir att främja och utvärdera arbetet med att skapa ett säkert vägtransportsystem.

För att ytterligare stärka arbetet gällande trafiksäkerhet har regeringen gett Vägverket i uppdrag att samordna samspelet mellan folkrörelser och myndigheter. Fokus ligger på trafiken och trafikanten och ett program skall presenteras våren 2003.

Väntetiderna till förarprov har haft en negativ trend med allt längre väntetider. Förutom att rekryteringen till nya trafikinspektörer har fördubblats under 2001 har Vägverket bl.a. effektiviserat sina administrativa rutiner för att undvika långa handläggningstider. Dessutom har regeringen godkänt att Vägverket får ta ut en högre avgift för prov som utförs under kvälls- och helgtid. Beslutet innebär en större tillgänglighet till Vägverkets tjänster för aspiranterna samtidigt som det är en åtgärd för att minska kötiderna.

## 5.6 Revisionens iakttagelser

Riksrevisionsverket (RRV) har genomfört revision för myndighetens verksamhetsår 2001. RRV bedömer att årsredovisningen i allt väsentligt är rättvisande. RRV har även granskat Vägverkets delårsrapport för första halvåret 2002. RRV anser att det inte framkommit något som tyder på att delårsrapporten inte uppfyller fastställda krav.

Sedan budgetåret 1994/95 fastställer Ekonomistyrningsverket (ESV) ekonomiadministrativa värden (EA-värden) för bl.a. myndigheter under regeringen. Vägverket har av Ekonomistyrningsverket (ESV) för 2001 erhållit EA-värde BA. Vägverket erhöll B som koncernvärde med 31 poäng av 34 möjliga och A som myndighetsvärde med 59 poäng av 64 möjliga, vilket ger EA-omdömet Tillfredsställande.

## 5.7 Budgetförslag

### 5.7.1 36:1 Vägverket: Administration

**Tabell 5.11 Anslagsutveckling**

Tusental kronor				
2001	Utfall	1 008 738	Anslags-sparande	-23 480
2002	Anslag	1 029 923	Utgifts-prognos	1 011 675
<b>2003</b>	<b>Förslag</b>	<b>1 010 555</b>		
2004	Beräknat	1 021 950 <sup>1</sup>		

<sup>1</sup> Motsvarar 1 000 345 tkr i 2003 års prisnivå.

Med anslaget finansieras kostnader för ledning, den tilltänkta vägtrafikinspektionen, ekonomiadministration, personaladministration, planering och uppföljning av verksamheten, internt expertstöd, intern utveckling. Andra transportpolitiska utredningar med högst 20 miljoner kronor är ytterligare kostnader som belastar anslaget men som inte är direkt hänförliga till Vägverkets produkter och tjänster.

### Regeringens överväganden

Kostnaden för administration exkl. resultatenheter har minskat med 76 miljoner kronor sedan 1999 i nominella tal. För 2001 ökade kostnaden med 7 miljoner kronor i nominella tal jämfört med 2000. Kostnadsutvecklingen 2001 beror delvis på ökade insatser inom väginformatikområdet men också på kostnader som är av engångskaraktär. Under 2001 har ett antal aktiviteter genomförts som har till syfte att finna mer effektiva rutiner i sättet att arbeta. Regeringen bedömer därmed att det finns förutsättningar för att ytterligare minska administrationskostnaderna och föra över medel till förmån för den verksamhet som finansieras med anslaget 36:2 Väghållning och statsbidrag. Därutöver har anslagsnivån justerats i syfte att begränsa statlig konsumtion, se volym 1, avsnitt 6.2.1.

Regeringens förslag till anslagstilldelning förutsätter att Vägverket även 2003–2004 fortsätter att reducera verkets administrativa kostnader.



**Tabell 5.12 Härledning av anslagsnivå 2003–2004 för 36:1 Vägverket: Administration**

Tusental kronor

	2003	2004
<b>Anvisat i 2002 års statsbudget</b>	1 029 923	1 029 923
<i>Förändring till följd av:</i>		
Pris- och löneomräkning <sup>1</sup>	25 150	47 937
Beslut	-7 124	-7 278
Överföring till/från andra anslag	-37 394	-48 632
Övrigt		
<b>Förslag/beräknat anslag</b>	<b>1 010 555</b>	<b>1 021 950</b>

<sup>1</sup>Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2002 års statsbudget. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning.

### 5.7.2 36:2 Vaghållning och statsbidrag

**Tabell 5.13 Anslagsutveckling**

Tusental kronor

2001	Utfall	13 492 329	Anslags-sparande	182 488
2002	Anslag	13 370 143	Utgifts-prognos	13 431 519
<b>2003</b>	<b>Förslag</b>	<b>14 923 449</b>		
2004	Beräknat	16 550 835 <sup>1</sup>		

<sup>1</sup>Motsvarar 16 200 640 tkr i 2003 års prisnivå.

Anslaget bekostar

- sektorsuppgifter (samlade, stödjande och pådrivande insatser inom trafiksäkerhet och miljö, kollektivtrafik, handikappfrågor, fordon, yrkesmässig trafik, väginformatik, sektors-FoU, bidrag till ideella organisationer som utför sektorsuppgifter),
- myndighetsutövning (trafikregister, utarbetande och tillämpning av föreskrifter, m.m.),
- statlig vaghållning (vägplanering, byggande, drift, underhåll och fysiska trafiksäkerhetsåtgärder på det statliga vägnätet, räntor och amortering på upptagna lån för byggande av broar som ersätter färjor, tidigare lagda väginvesteringar och anläggningstillgångar, kostnader för ränta och amorteringar av upptagna lån),
- bidrag (de statsbidrag som Vägverket administrerar till kollektivtrafik inkl. handikappanpassningsbidrag och särskilda bidrag till storstädernas trafiksystem, enskilda vägar, bidrag till omprövningsförrättningar för enskilda vägar med statsbidrag, förbättring av miljö och trafiksäkerhet på kommunala vägar, kompensation för kommunerna för lokal och regional busstrafik).

Vägverket får använda anslaget för 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. Samverkansområdet redovisas under utgiftsområde 6 Försvar samt beredskap mot sårbarhet.

### Regeringens överväganden

Det totala anslaget till statlig vaghållning och statsbidrag under 2001 var ca 13 900 miljoner kronor. Av riksdagen anvisade medel för budgetåret 2002 har av regeringen fördelats på anslags- och delposter enligt nedanstående tabell. I följande tabell redovisas också det beräknade utfallet per anslagspost.

#### Överväganden för 2003

Nedanstående överväganden för 2003 är i enlighet med det beslut som riksdagen fattade angående infrastrukturpropositionen (prop. 2001/02:20). Den riktade trafiksäkerhets-satsningen, det s.k. 11-punktsprogrammet skall fullföljas genom prioritering av riktade trafiksäkerhetsåtgärder på stamvägnätet. 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 1 295 miljoner kronor tas upp i Riksgäldskontoret 2003. Förslaget är i enlighet med närtidssatsningen i infrastrukturpropositionen.

För investeringar och förbättringsåtgärder på stamvägar är regeringens uppfattning att medel måste först och främst ställas till förfogande för fysiska trafiksäkerhetsåtgärder och åtgärder med hög samhällsekonomisk lönsamhet. Regeringen bedömer att en ökning av anslaget är nödvändigt för att fullfölja pågående vägutbyggnadsprojekt.

När det gäller väginvesteringar i regional plan bedömer regeringen att anslaget bör fortsätta att ligga på en hög nivå. Regeringen vill säkerställa och bevara nuvarande infrastruktur och därför skapa förutsättningar för en fortsatt satsning för ökad bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion av det regionala vägnätet.

Regeringens bedömning är att medel för drift och underhåll bör ökas för att tillgodogöra det ökade behov som uppstått i och med trafikökningen. Drift och underhåll av vägar bidrar till en hög transportkvalitet och god tillgänglighet.

För drift och byggande av enskilda vägar kommer regeringen att genomföra en utredning av kostnadsbild. Initiativet till utredningen beror på den kostnadsfördyring som Vägverket har aviserat.

### Regeringens förslag

Mot bakgrund av de överväganden som redovisats ovan föreslår regeringen att riksdagen för 2003 anvisar ett anslag för väghållning och statsbidrag på 14 923 miljoner kronor. I infrastrukturpropositionen (prop. 2001/02:20) aviserade regeringen en nivåhöjning med 1 400 miljoner kronor för 2004 i den s.k. närtidssatsningen. Det beräknade anslaget om 16 551 miljoner kronor för 2004 inkluderar denna höjning av anslaget. Av tabell 5.15 framgår en preliminär fördelning på olika anslagposter för 2003–2004. Det ankommer dock på regeringen att slutligt besluta om medlens fördelning på poster.

För 2003 beräknar regeringen följande fördelning på anslagposter. För sektorsuppgiften beräknas en oförändrad anslagsnivå, vilket motsvarar 534 miljoner kronor. Även för myndighetsutövning beräknas en oförändrad anslagsnivå vilket motsvarar 278 miljoner kronor. Anslagsposten statlig väghållning innefattar investeringar i nationell och regional plan, drift och underhåll, räntor och amorteringar. Posten beräknas till 12 479 miljoner kronor. Delposten investeringar i nationell plan beräknas till 2 759 miljoner kronor för fullföljande av pågående vägutbyggnadsprojekt och för riktade trafiksäkerhetsåtgärder. Delposten investeringar i regional plan beräknas av regeringen till 2 564 miljoner kronor. Beloppet motiveras av att regeringen vill säkerställa och bevara nuvarande infrastruktur och därför skapa förutsättningar

för en fortsatt satsning för ökad bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion. För investeringar i fysiska trafiksäkerhetsåtgärder bedömer regeringen att satsningen skall fortsätta som planerat för perioden 2002–2004. Delposten beräknas till 428 miljoner kronor. Delposten drift och underhåll beräknar regeringen till 6 294 miljoner kronor. För räntor och amorteringar bedöms behovet till 434 miljoner kronor. De räntor och återbetalningar av lån som finansieras av delposten avser Vägverkets lånefinansierade investeringsprojekt som riksdagen har beslutat om.

Posten bidrag innefattar drift och underhåll av enskilda vägar, storstadsöverenskommelsen samt bidrag i regionala planer. Det totala anslaget för bidrag beräknas till 1 613 miljoner kronor. Delposten drift och byggande av enskilda vägar beräknas till 604 miljoner kronor. I avvaktan på den utredning som regeringen initierat angående kostnadsfördyringen kan posten komma att justeras. Det särskilda bidraget till storstädernas trafiksystem beräknas under 2003 uppgå till 405 miljoner kronor och avser statsbidrag till utbyggnader av kollektivtrafiksystemet i enlighet med de s.k. storstadsöverenskommelserna. 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 behovet av medel med utgångspunkt för gällande länstransportplaner till 604 miljoner kronor.

Anslaget till Rikspolisens disposition beräknas till 17 miljoner kronor.

Anslagsnivån har justerats i syfte att begränsa statlig konsumtion, se volym 1, avsnitt 6.2.1.

**Tabell 5.14 Fördelning av anslaget Vaghållning och statsbidrag på anslagposter 2002**

Tusental kronor

	Anvisat i RB 2002	Prognos Utfall 2002
Sektorsuppgifter	516 000	563 849
Myndighetsutövning	268 000	273 220
Statlig vaghållning		
Investeringar i nationell plan	1 208 000	1 404 637
Investeringar i regionala planer	2 983 000	2 853 437
Investeringar i fysiska trafiksäkerhetsåtgärder	414 000	405 424
Drift och underhåll	6 002 343	5 967 449
Räntor och återbetalning av lån för vägar	370 000	337 516
Drift och byggande av enskilda vägar	584 000	582 296
Storstadsöverenskommelsen	485 000	485 018
Bidrag i regionala planer inkl. handikappåtgärder	521 000	539 873
Till Regeringskansliets disposition	1 800	1 800
Till Rikspolisens disposition	17 000	17 000
<b>Summa</b>	<b>13 370 143</b>	<b>13 431 519</b>

**Tabell 5.15 Anslaget 36:2 Vaghållning och statsbidrag**

Miljoner kronor

	Utfall 2000	Utfall 2001	Anslag 2002	Prognos 2002	Förslag 2003	Beräknat 2004
Sektorsuppgiften	492	469	516	564	534	544
Myndighetsutövningen	653	255	268	273	278	283
Investeringar i nationell plan	2 210	1 773	1 208	1 405	2 759	2 088
Investeringar i regionala planer	1 295	2 140	2 983	2 853	2 564	3 760
Investeringar i Södra länken	400	148				
Investeringar i fysiska trafik-säkerhetsåtgärder	412	433	414	405	428	437
Drift och underhåll	5 744	6 009	6 002	5 967	6 294	6 561
Räntor och återbetalning av lån för vägar		815	370	338	434	1 489
Drift och byggande av enskilda vägar	571	574	584	582	604	617
Storstadsöverenskommelsen	803	319	485	485	405	136
Bidrag i regionala planer	420	555	521	540	604	617
Kostnader för kameror för hastighetskontroll			17	17	17	17
Till Regeringskansliets disposition	2	2	2	2	2	2
<b>Summa</b>	<b>13 002</b>	<b>13 492</b>	<b>13 370</b>	<b>13 432</b>	<b>14 923</b>	<b>16 551</b>

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

**Tabell 5.16 Härledning av anslagsnivå 2003-2004 för 36:2 Vaghållning och statsbidrag**

Tusental kronor

	2003	2004
<b>Anvisat i 2002 års statsbudget</b>	13 370 143	13 370 143
<i>Förändring till följd av:</i>		
Pris- och löneomräkning <sup>1</sup>	454 585	753 422
Beslut	415 209	1 719 002
Överföring till/från andra anslag	568 322	590 588
Övrigt	115 190	117 680
<b>Förslag/beräknat anslag</b>	<b>14 923 449</b>	<b>16 550 835</b>

<sup>1</sup>Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2002 års statsbudget. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning.

### Lån som tas upp av Vägverket

Inom Vägverket finns lån upptagna för att finansiera anläggningstillgångar, broar som ersätter färjor och vissa specifika vägprojekt. När det gäller anläggningstillgångar skall dessa enligt budgetlagen finansieras med lån eller krediter i Riksgäldskontoret. Vägverkets omsättningstillgångar finansieras med verkets räntekontokredit. Vid utgången av 2001 var Vägverkets skuld för anläggningstillgångar 1 118 miljoner kronor, för broar 211 miljoner kronor, för specifika vägobjekt 1 799 miljoner kronor, kapitaltäckningsgaranti för SVEDAB 88 miljoner kronor och för de s.k. storstadspaketen 5 474 miljoner kronor.

Regeringen bedömer att lånen för anläggningstillgångar kommer att öka något 2003 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 kommer att vara ca 102 miljoner kronor vid utgången av 2010.

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 2001 till 870 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 2010 beräknas till ca 609 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 vaghållningsplan. De fyra vägobjekten är E18/20 delen Örebro–Arboga, E4 delen Stora Åby–Väderstad, E22 Söderåkra–Hossmo samt E4 trafikplats Hallunda. Vid utgången av 2001 var skulden för dessa projekt 929 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 2005. 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 1 295 miljoner kronor tas upp i Riksgäldskontoret 2003. Förslaget är i enlighet med närtids-satsningen i infrastrukturpropositionen.

Regeringen har 2002 undertecknat ett avtal 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 under 20 år, i första hand med framtida vägavgifter och i andra hand med medel från anslaget 36:2 Vaghållning och statsbidrag. Den totala låneramen för Svinesundsbron beräknas till 782 miljoner kronor. Nettouplåningen beräknas minska först efter 2006. 115 miljoner kronor avser en delfinansiering av väg E6 på etappen *Hogdal–Nordby*. Riksdagen har bemyndigat regeringen att låta Vägverket ta upp lån i Riksgäldskontoret intill ett belopp av 100 miljoner kronor (prop. 2000/01:100, bet. 2000/01:FiU27, rskr. 2000/01:279) för att inleda utbyggnaden av väg E6 delen *Hogdal–Nordby*. Låneramen föreslås utökas med 15 miljoner kronor till totalt 115 miljoner kronor för att inkludera räntekostnader för delen *Hogdal–Nordby*. Övrig del av detta projekt finansieras med anslag.

Inom ramen för de s.k. storstadspaketen har vissa väginvesteringar i Stockholm och Göteborg lånefinansierats. Vid utgången av 2001 var 2 487

miljoner kronor upplånade för Södra länken, 1 806 miljoner kronor för övriga vägprojekt i Stockholm samt 1 181 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 Riksgäldskonto-

ret under 2003. Satsningen är i enlighet med avsnittet om närtidssatsningen i infrastrukturpropositionen (prop. 2001/02:20). I tabellen nedan redovisas nettoupplåningen med utgångspunkt från nu fattade beslut och förslag om anslag för amortering.

**Tabell 5.17 Beräknad nettoupplåning för vägar 2002–2010**

<i>Miljoner kronor</i>											
Objekt	Skuld 2001-12-31	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Skuld 2010-12-31
Vägverkets anläggningstillgångar	1 118	82	124	126	102	32	31	33	33	33	1 714
Broinvesteringar	211	-6	-13	-13	-13	-13	-13	-12	-13	-13	102
Väg E6	870	-29	-29	-29	-29	-29	-29	-29	-29	-29	609
Fyra vägobjekt (E4, E18/20, E22)	929	0		-666	-263						0
Kapitaltäckningsgaranti för SVEDAB 2001	88	5	5	6	6	7	7	7	8	8	147
E6 Svinesundsförbindelsen (inkl. Hogdal–Nordby)	100	202	218	235	142	-10	-14	-18	-23	-27	805
Investering i närtid		1 100	1 295	1 410	-346	-346	-346	-346	-346	-346	1 729
<b>Summa lån hos Riksgäldskontoret</b>	<b>3 316</b>	<b>1 354</b>	<b>1 600</b>	<b>1 069</b>	<b>-391</b>	<b>-359</b>	<b>-364</b>	<b>-365</b>	<b>-370</b>	<b>-374</b>	<b>5 106</b>
Södra länken	2 487	1 675	1 309	793	-17	-101	-94	-109	-124	-145	5 674
Övriga Stockholmsprojekt	1 806	85	73	32	33	-26	-31	-38	-38	-38	1 858
Göteborgspaketet	1 181	1 032	900	929	159	11	-68	-76	-81	-94	3 893
<b>Totalt</b>	<b>8 790</b>	<b>4 146</b>	<b>3 882</b>	<b>2 823</b>	<b>-221</b>	<b>-475</b>	<b>-557</b>	<b>-588</b>	<b>-613</b>	<b>-651</b>	<b>16 531</b>

Av tabellen nedan redovisas Vägverkets ackumulerade skuld 2001–2010, vilken är en konsekvens av nettoupplåningen ovan.

**Tabell 5.18 Beräknad låneskuld för vägar 2001–2010**

Miljoner kronor

Objekt	Skuld 2001	Skuld 2002	Skuld 2003	Skuld 2004	Skuld 2005	Skuld 2006	Skuld 2007	Skuld 2008	Skuld 2009	Skuld 2010
Vägverkets anläggningstillgångar	1 118	1 200	1 324	1 450	1 552	1 584	1 615	1 648	1 681	1 714
Broinvesteringar	211	205	192	179	166	153	140	128	115	102
Väg E6	870	841	812	783	754	725	696	667	638	609
Fyra vägobjekt (E4, E18/E20, E22)	929	929	929	263						
Kapitaltäckningsgaranti för SVEDAB 2001	88	93	98	104	110	117	124	131	139	147
E6 Svinesundsförbindelsen (inkl. Hogdal–Nordby)	100	302	520	755	897	892	878	860	837	810
Investering i närtid		1 100	2 395	3 805	3 459	3 113	2 767	2 421	2 075	1 729
<b>Summa lån hos Riksgäldskontoret</b>	<b>3 310</b>	<b>4 670</b>	<b>6 270</b>	<b>7 339</b>	<b>6 938</b>	<b>6 584</b>	<b>6 220</b>	<b>5 855</b>	<b>5 485</b>	<b>5 106</b>
Södra länken	2 487	4 162	5 471	6 264	6 247	6 146	6 052	5 943	5 819	5 674
Övriga Stockholmsprojekt	1 806	1 891	1 964	1 996	2 029	2 003	1 972	1 934	1 896	1 858
Göteborgspaketet	1 181	2 213	3 113	4 042	4 201	4 212	4 144	4 068	3 987	3 893
<b>Totalt</b>	<b>8 790</b>	<b>12 936</b>	<b>16 818</b>	<b>19 641</b>	<b>19 420</b>	<b>18 945</b>	<b>18 388</b>	<b>17 800</b>	<b>17 187</b>	<b>16 531</b>

De lån som Vägverket har i Riksgäldskontoret samt övriga lån skall återbetalas genom att Vägverkets anslag belastas med kostnader för räntor och återbetalning av skuld. Det enda undantaget utgörs av nya Svinesundsförbindelsen som återbetalas med vägavgifter. I nedanstående tabell redovisas det årliga anslagsbehovet 2002–2010 för räntor och amortering av dessa lån. 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. Återbetal-

ningstiden 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 *Väghållning och statsbidrag* samt 36:4 Banverket: *Banhållning och sektorsuppgifter inom utgiftsområde 22* redovisa i vilken utsträckning som framtida anslagsutrymme intecknas av redan fattade beslut. För Vägverkets verksamhet görs det i tabellen nedan.

**Tabell 5.19 Anslagsbehov för räntor och återbetalning av lån för vägar 2001–2010**

Miljoner kronor

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Lån i Riksgäldskontoret										
Räntor	155	120	188	228	237	225	219	197	174	151
Amorteringar	639	29	29	695	638	375	375	375	375	375
<b>Summa anslagsbelastning Riksgäldslån</b>	<b>794</b>	<b>149</b>	<b>217</b>	<b>923</b>	<b>875</b>	<b>600</b>	<b>594</b>	<b>572</b>	<b>549</b>	<b>526</b>
Övriga lån										
Södra länken	148			348	378	450	438	447	455	468
Övriga Stockholmsprojekt	27	139	116	118	119	139	142	147	139	143
Göteborgspaketet		14			251	259	303	306	307	315
Riskavgift Öresundsbron	100		100	100	100	100	100	100	100	100
<b>Totalt anslagsbelastning</b>	<b>1 069</b>	<b>302</b>	<b>433</b>	<b>1 489</b>	<b>1 723</b>	<b>1 548</b>	<b>1 577</b>	<b>1 572</b>	<b>1 550</b>	<b>1 552</b>

Av tabellen nedan framgår hur stor del av anslaget 36:2 Vaghållning och statsbidrag som kommer att behöva användas för räntor och återbetalning av lån t.o.m. 2004.

**Tabell 5.20 Andel av anslaget in-tecknat för räntor och amortering**

*Miljoner kronor*

	2001	2002	2003	2004
Anslaget 36:2 Vaghållning och statsbidrag	13 905	13 370	14 923	16 551
<b>Andel anslags-belastning för räntor och återbetalning av lån</b>	<b>8 %</b>	<b>2 %</b>	<b>3 %</b>	<b>9 %</b>

### Budget för avgiftsbelagd verksamhet

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

- Försäljning av informationsuttag ur bilre-gistret.
- Administration av felparkeringsavgifter
- Försäljning av personliga skyltar.
- Försäljning av informationsuttag ur nationell vägdata-bas.
- 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 ut-bildningscentrum VUC).
- Försäljning av trafikdata.

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

**Tabell 5.21 Intäkter som Vägverket disponerar**

*Tusental kronor (löpande priser)*

	2003	2004
<b>Vägverket Produktion, Konsult, Färjerederi och VUC</b>		
Intäkter	1 872 600	2 047 800
<b>Kostnader efter finans-netto</b>	<b>1 855 700</b>	<b>2 030 000</b>
Resultat efter finansnetto	16 900	17 800
Kostnadstäckning i %	101	101
<b>Övriga avgifter</b>		
Intäkter	73 900	74 000
Kostnader	64 500	66 200
Resultat	9 400	7 800
<b>Kostnadstäckning i %</b>	<b>115</b>	<b>112</b>
Offentligrättsliga avgifter		
Avgifter	607 700	695 000
Kostnader	593 700	666 300
Resultat	14 000	28 700
Kostnadstäckning i %	102	104

Från och med 2001 finansieras delar av myndig-hetsutövningen via avgifter: registerhållning, re-gistreringsskyltar, körkortstillverkning och prov inom yrkestrafik- och körkortsområdet.

De offentligrättsliga avgifterna och kostna-derna för denna verksamhet framgår av Vägver-kets budgetunderlag 2003–2005. De offentlig-rättsliga avgifter som Vägverket inte disponerar är ansökningsavgifter för främst transportdis-penser. De redovisas nedan.

**Tabell 5.22 Intäkter som inte Vägverket disponerar**

*Tusental kronor (löpande priser)*

	2003	2004
Offentligrättsliga avgifter		
Avgifter	13 000	13 000
Kostnader	13 000	13 000
Resultat	0	0
<b>Kostnadstäckning i %</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

### Investeringsplan

Vägverkets investeringsvolym bestäms av an-visade anslag, de lån Vägverket tar upp och de tillskott som erhålls via externa bidrag. In-vesteringarna omfattar i princip de investeringar som fastställts av regeringen i nationell vaghåll-ningsplan och av länsstyrelserna i regionala pla-

nerna. Därutöver omfattar Vägverkets investeringar broar som ersätter färjor, tidigarelagda vägprojekt och andra särskilt godkända vägprojekt som helt eller delvis finansieras med lån och/eller externa bidrag. Vägverket beräknar under 2003 att genomföra investeringar för 10 066 miljoner kronor.

**Tabell 5.23 Investeringsplan***Miljoner kronor*

	Total kostnad	Utfall 2001	Prognos 2002	Budget 2003	Beräknat 2004
Investering i nationell plan	11 226	2 032	2 737	4 164	2 293
Investering i regional plan	11 291	1 728	2 873	2 933	3 757
Utökade trafiksäkerhetsåtgärder	1 627	403	405	388	431
Södra länken och Götatunneln	8 441	1 681	2 549	2 141	2 070
Investeringar i anläggningstillgångar	1 583	303	400	440	440
<b>Summa investeringar</b>	<b>34 168</b>	<b>6 147</b>	<b>8 964</b>	<b>10 066</b>	<b>8 991</b>
Anslag	20 143	4 232	4 913	5 912	5 086
Lån	12 412	1 711	3 682	3 492	3 527
Myndighetsinterna resultat	19	19			
Externa bidrag och förskottering	1 594	185	369	662	378
<b>Summa finansiering</b>	<b>34 168</b>	<b>6 147</b>	<b>8 668</b>	<b>10 066</b>	<b>8 991</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 ge ut bidrag för olika ändamål. För dessa bidrag måste många gånger bidragsmottagaren veta i förväg att bidraget kommer till avsedd nytta. Vägverket sluter även fleråriga FoU-avtal. Regeringen bör därför ges bemyndigande att ingå sådana ekonomiska förpliktelser. Detta bemyndigande bör avse all

upphandlad verksamhet och bidrag där fleråriga avtal sluts, som inte faller under 13 § lagen (1996:1059) om statsbudgeten, oavsett om avtalen avser Vägverkets interna resultatenheter eller externa leverantörer. Regeringen föreslår att bemyndigandet avser det totalbelopp som regeringen får ha bundit upp i avtal vid budgetårets utgång.

Beräkningen av bemyndigandet omfattar inte de framtida amorteringar och räntekostnader för investeringar som finansierats med lån. Regeringen kommer senare att återkomma till riksdagen med ett slutligt förslag till hur beställningsmyndigheterna skall beräknas.

Den föreslagna omfattningen för bemyndigandet framgår av tabellen för 2003 nedan.



**Tabell 5.24 Beställningsbemyndiganden om ekonomiska åtaganden**

Tusental kronor

	Utfall 2001	Prognos 2002	Beräknat 2003	Beräknat 2004
Utestående åtaganden vid årets början		28 500	28 500	
Nya åtaganden		5 263	10 304	
Infriade åtaganden		- 5 263	- 4 904	- 8 202
Utestående åtaganden vid årets slut	19 144	28 500	33 900	
<b>Erhållen/föreslagen bemyndiganderam</b>	<b>28 500</b>	<b>28 500</b>	<b>33 900</b>	

## 5.8 Förslag till lag om ändring i lagen (1997:620) om upphävande av lagen (1939:608) om enskilda vägar

**Regeringens förslag:** För samfälligheter som har inrättats enligt lagen om enskilda vägar och vars deltagande fastigheters andelstal grundas på taxeringsvärden skall nya andelstal fastställas i enlighet med anläggningslagen med verkan senast fr.o.m. den 1 januari 2005.

För andra samfälligheter inrättade enligt lagen om enskilda vägar skall bestämmelserna om beräkning av andelstal i lagen om enskilda vägar gälla till dess nya grunder för fördelning av kostnaderna för gemensamhetsanläggningen har fastställts enligt anläggningslagen.

**BREV-utredningens förslag:** Överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag.

**Remissinstanserna:** Samtliga remissinstanser som yttrat sig i frågan tillstyrker förslaget. *Malmö tingsrätt* föreslår dock att omprövning av andelstal enligt anläggningslagen skall ske även för samfälligheter vars andelstal grundas på annan norm än taxeringsvärdet.

**Skälen för regeringens förslag:** Regeringen tillkallade 1999 en särskild utredare med uppdrag att analysera och överväga ändringar av vissa bestämmelser om enskilda vägar. Utredningen, som antog namnet Utredningen om Bidrag och Regler för Enskilda vägar (BREV-utredningen), överlämnade i juli 2001 betänkandet *Enskild eller allmän väg?* (SOU 2001:67). I betänkandet lämnades flera förslag till förändringar i lagstiftningen som rör vägar. I denna proposition behandlas endast det förslag som berör 2 § lagen (1997:620) om upphävande av lagen (1939:608) om enskilda vägar (upphävandelagen). Utredningens förslag vad avser 2 § i nämnda lag finns

tillgängligt i Näringsdepartementet (dnr N2001/7063/IR). BREV-utredningens betänkande har remissbehandlats. Endast ett fåtal remissinstanser tog i sina svar upp de lagändringar som föreslås i denna proposition. En sammanställning av dessa remissyttranden finns tillgänglig i Näringsdepartementet (dnr N2001/7063/IR).

### Lagrådet

Regeringen beslutade den 22 augusti 2002 att inhämta Lagrådets yttrande över lagförslaget. Det remitterade lagförslaget samt Lagrådets yttrande i sin helhet finns tillgängligt i Näringsdepartementet (dnr N2002/7845/RS). Lagrådet hade i sak inte något att invända mot de föreslagna ändringarna i 2 § upphävandelagen. Däremot förordade Lagrådet en annan ikraftträdandetidpunkt för lagändringen än den som regeringen föreslagit i lagrådsremissen. Regeringen har i propositionen inte följt Lagrådets förslag. Lagrådets synpunkter behandlas i avsnittet *Ikraftträdande m.m.* Därutöver har vissa redaktionella ändringar gjorts i lagtexten.

*Omprövning av andelstal för samfälligheter inrättade enligt lagen (1939:608) om enskilda vägar*  
Propositionen behandlar två förslag till ändringar i 2 § andra stycket upphävandelagen. Det ena förslaget rör samfälligheter vars andelstal grundas på bestämmelserna om beräkning av andelstal i lagen (1939:608) om enskilda vägar (EVL). Det andra förslaget rör tidpunkten när nya andelstal i enlighet med anläggningslagen (1973:1149) (AL) skall fastställas för dessa samfälligheter. EVL upphörde att gälla vid utgången av 1997 med de begränsningar som följer av upphävandelagen. Sedan 1998 är enbart AL och lagen (1973:1150) om förvaltning av samfälligheter (SFL) tillämpliga vid inrättande och förvaltning av samfälligheter för enskilda vägar (se särskilt 2 § första stycket och 9 § upphävande-

lagen). Genom upphävandelagen gäller dock EVL övergångsvis i vissa hänseenden.

EVL:s bestämmelser om andelstal har sålunda fortfarande betydelse för vissa samfälligheter. Enligt huvudregeln i 76 § EVL bestämdes andelstalen i en vägförening i förhållande till de senast fastställda taxeringsvärdena. Andelstalen var rörliga eftersom de uppdaterades i takt med förändringar av taxeringsvärdena. I undantagsfall fick dock andelstalen fastställas enligt en annan norm än taxeringsvärdena. Undantagsregeln innebär att hänsyn togs till fastigheternas nytta av vägarna samt till fastigheternas förmåga att bära kostnader för väghållningen. Undantagsregeln var, enligt förarbetena till upphävandelagen (prop. 1996/97:92, s. 58), generellt sett avsedd att utnyttjas restriktivt.

Enligt AL:s bestämmelser skall andelstal bestämmas som grund för att fördela kostnaderna för gemensamhetsanläggningen (15 §). Dessa andelstal fastställs för varje fastighet vid en för rättning. Grunderna för fördelning av kostnaderna för anläggningens utförande bestäms efter vad som är skäligt med hänsyn främst till den nytta fastigheten har av anläggningen. När det gäller kostnaderna för anläggningens drift skall andelstalen bestämmas efter vad som är skäligt med hänsyn främst till den omfattning i vilken fastigheterna beräknas komma att använda anläggningen.

I fråga om andelstal skall enligt upphävandelagen bestämmelserna om beräkning av andelstal i EVL gälla till dess att en omprövning sker enligt AL, se 2 § andra stycket första meningen. Av 2 § andra stycket andra meningen upphävandelagen framgår att nya grunder för fördelningen av kostnaderna för gemensamhetsanläggningen skall fastställas i överensstämmelse med AL:s regler med verkan senast fr.o.m. den 1 januari 2003. Bestämmelsen, som fick sin slutliga utformning på inrådan av Lagrådet, medför alltså att samtliga samfälligheter vars deltagande fastigheter har andelstal grundade på reglerna i EVL måste ombesörja att andelstalen omprövas genom förrättning enligt AL. Av förarbetena till upphävandelagen (prop. 1996/97:92, s. 84 och 91) framgår att bestämmelsen i första hand var tänkt att avse sådana vägföreningar som har taxeringsvärden som grund för andelstalen. Bestämmelsen omfattar dock, som nyss nämnts, även sådana samfälligheter vars andelstal grundas på annan norm än taxeringsvärden.

För att underlätta och påskynda att omprövning sker till följd av bestämmelserna i upphävandelagen föreslog regeringen i budgetpropositionen för 2001 (prop. 2000/01:1), vilket förslag riksdagen sedan antog, att bidrag för kostnader för omprövningsförrättningar får ges under 2001–2003 om sammanlagt 25 miljoner kronor. Bidraget ingår i anslagsposten Byggnad och drift av enskilda vägar i Vägverkets anslag 36:2 för Väghållning och statsbidrag.

Av 2 § andra stycket andra meningen upphävandelagen framgår sålunda att nya andelstal enligt AL skall fastställas med verkan senast fr.o.m. den 1 januari 2003. Beträffande vägföreningar där taxeringsvärden utgör grund för andelstalen är det fortsatt angeläget att en sådan omprövning sker. Såsom utredningen och bl.a. *Lantmäteriverket* har framhållit kommer emellertid omprövningsförrättningarna för dessa föreningar inte att hinna slutföras innan årets slut. Om nya andelstal inte fastställs inom utsatt tid, synes vägföreningarna kunna hamna i den besvärliga situationen att laglig grund saknas för att utdebitera bidrag för kostnader från medlemmarna. Den tid inom vilken nya andelstal skall ha fastställts bör därför förlängas. Regeringen föreslår att tiden förlängs med två år, dvs. till den 1 januari 2005.

Endast en remissinstans – *Malmö tingsrätt* – har ansett att även sådana samfälligheter för vilka andelstalen inte grundas på taxeringsvärden bör omfattas av krav på obligatorisk omprövning av andelstalen även efter utgången av 2002. Regeringen delar inte den uppfattningen. Andelstal som har fastställts enligt undantagsregeln i 76 § EVL torde vara bättre kopplade till fastigheternas nytta av gemensamhetsanläggningen än andelstal som grundas på taxeringsvärden och baseras således redan i dag på principer som ligger nära de nuvarande bestämmelserna i AL om fastställelse av andelstal. Något starkt intresse av att obligatoriskt ompröva andelstalen för dessa samfälligheter föreligger således inte. Den ändrade tidsramen inom vilken andelstalen skall ha omprövats enligt AL:s regler bör därför, som BREV-utredningen har funnit, gälla enbart för samfälligheter vars andelstal grundas på taxeringsvärden.

Nya regler bör i så stor utsträckning som möjligt resultera i förenklingar för berörda målgrupper. Förslagen i detta ärende medför att kravet på omprövning av andelstal i 2 § andra stycket upphävandelagen kommer att omfatta en

mindre krets samfälligheter än vad som omfattas av nu gällande bestämmelse.

Sammanfattningsvis innebär ändringen i 2 § upphävandelagen följande: I *andra stycket* anges vissa undantag från första stycket. Ändringarna, som anges i andra stycket sista meningen, innebär dels att kravet på omprövning av andelstal enligt AL begränsas till samfälligheter som har taxeringsvärden som grund för andelstalen, dels att fristen för omprövning för dessa samfälligheter förlängs från den 1 januari 2003 till den 1 januari 2005. De samfälligheter vars andelstal, enligt den numera upphävda EVL, grundar sig på annan lämplig norm än taxeringsvärden omfattas efter utgången av 2002 därmed inte av någon obligatorisk skyldighet att ompröva sina andelstal enligt bestämmelsen. För dessa samfälligheter gäller, enligt andra stycket första meningen, de andelstal som har fastställts enligt EVL till dess nya grunder för fördelning av kostnaderna för gemensamhetsanläggningen har fastställts enligt AL.

*Ikraftträdande m.m.*

Lantmäteriförrättningar finansieras genom avgifter från sakägarna. För den nu aktuella särskilda typen av omprövningsförrättningar finns,

som nämnts ovan, en möjlighet att få statsbidrag för förrättningskostnaderna. Förslagen medför således inte några ytterligare kostnader för det allmänna.

Regeringen föreslog i lagrådsremissen att lagändringen skall träda i kraft den 1 januari 2003. *Lagrådet* har ifrågasatt tidpunkten för ikraftträdande och anser det otillfredsställande att de samfälligheter, som genom lagändringen kommer att befrias från skyldigheten att fastställa nya andelstal, under återstoden av 2002 alltjämt är underkastade en sådan skyldighet. Lagrådet förordar i stället att den nya lydelsen av 2 § upphävandelagen träder i kraft så snart som möjligt och i vart fall tidigare än den 1 januari 2003. Regeringen delar i princip Lagrådets uppfattning. Lagförslaget skall emellertid överlämnas till och behandlas av en nyvald riksdag, där riksmötet i år kommer att inledas vid en senare tidpunkt än vanligt. Med hänsyn till detta, till den tid riksdagsbehandlingen av lagförslaget beräknas ta och till den tid som därefter återstår till den 1 januari 2003, anser regeringen det inte meningsfullt att föreslå en tidigare ikraftträdandetidpunkt än den 1 januari 2003.

## 6 Järnvägar

### 6.1 Omfattning

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

*Banverket* är central förvaltningsmyndighet med ett samlat ansvar, sektorsansvar, för hela järnvägstransportsystemet i Sverige. Sektorsansvaret omfattar även tunnelbane- och spårvägs-system. Verket 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 järnvägs-säkerhetslagen (1990:1157) samt undersöker vissa olyckor. *Tågtrafikledningen* beslutar i frågor om trafikeringsrätt, banfördelning och tilldelning av tåglägen m.m. *Trafikledningsrådet* är en nämnd för frågor om banfördelning och trafikledning. Den är rådgivande åt direktören för Tågtrafikledningen. *Affärsverket Statens järnvägar* förvaltar egendom och ansvarar för verksamhet som ingick i Statens järnvägars verksamhet vid

utgången av 2000, men som inte förts över till aktiebolag då. Denna verksamhet beskrivs i avsnitt 6.8.

Den sammanlagda verksamhetsvolymen inkl. externa intäkter och lånefinansierad verksamhet uppgick 2001 till ca 10,2 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. *Svensk-Danska Broförbindelsen AB (SVEDAB)* ägs av staten. Aktierna förvaltas av Banverket och Vägverket med 50 procent vardera. Bolagets uppgift är att förvalta de svenska intressena i det hälftenägda Øresundsbro Konsortiet som svarar för kust- till kustförbindelsen samt att förvalta väg- och järnvägsanslutningarna på den svenska sidan av Øresundsförbindelsen. 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 2008.

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

driften av Arlandabanan och den del av anläggningen som byggts för intercitytrafik samt följa återbetalningen av det statliga villkorsslånet. 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 rätt att fram till 2040 bedriva flygpendeltrafik mellan Stockholms central och Arlanda flygplats. A-Train AB kommer under koncessionsperioden att vara spårinnehavare på järnvägssträckan Rosersberg–Arlanda flygplats–Odensala samt har rätt att bedriva persontrafik på sträckan Stockholm C–Rosersberg. A-Train AB bedriver trafiken under namnet Arlanda Express.

## 6.2 Utgiftsutveckling

**Tabell 6.1** Utgiftsutveckling inom verksamhetsområdet

miljoner kronor

	Utfall 2001	Anslag 2002	Utgiftsprognos 2002	Förslag anslag 2003	Beräknat anslag 2004
36.3 Banverket: Administration	664	740	732	754	771
36.4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter	6 930	7 047	7 183	7 064	8 508
36.5 Ersättning till Statens järnvägar i samband med utdelning från AB Swedcarrier m.m.	64	25	54	45	15
36.6 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk <sup>1</sup>	23	70	82	100	100
<b>Summa</b>	<b>7 681</b>	<b>7 882</b>	<b>8 051</b>	<b>7 963</b>	<b>9 394</b>

<sup>1</sup> Avser den del av anslaget som finansierar järnvägar.

Den föreslagna satsningen på järnvägen i propositionen Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem (prop. 2001/02:20) innebär att anslagen för järnvägsinvesteringar ökar med ca 18 procent 2004 jämfört med 2001. Till detta kommer den s.k. närtidssatsningen som innebär att Banverket får ta upp lån om totalt 4 169 miljoner kronor under perioden 2001–2004 för att genomföra investeringar. Utgifterna för drift och underhåll ökar med ca 30 procent. Detta är en satsning som är föranledd av att tillståndet på järnvägsanläggningarna försämrats och störningarna i trafiken ökat. Även utgifterna för sektorsuppgifter ökar med ca 30 procent under perioden 2001–2004. En orsak till detta är att Banverkets sektorsansvar utvidgats till att omfatta även tunnelbana och spårvägs, en annan är att störningarna i järnvägstrafiken ställer större krav på Banverket att vara aktiv i dess roll som sektorsmyndighet.

Vid utgången av 2001 var anslagsförbrukningen för hela verksamhetsområdet 7 681 miljoner kronor. Det innebär att 110 miljoner kronor av anslagen inte utnyttjades. Det fanns vid ingången av 2001 ett anslagssparande om 198

miljoner kronor. Sammantaget underskred alltså anslagsförbrukningen det totalt tillgängliga anslagen med 308 miljoner kronor. Ungefär hälften av detta hänförs till anslagssparande på affärsverket Statens järnvägars anslag.

Prognosen för utnyttjandet av anslagen inom verksamhetsområdet 2002 är ca 8 051 miljoner kronor vilket är ca 196 miljoner kronor högre än tillgängliga anslag. Det är framför allt den del av Banverkets verksamhet som hänförs till drift, underhåll och trafikledning samt affärsverket Statens järnvägars verksamhet som bedöms ha en utgiftsnivå som överstiger anslaget.

## 6.3 Politikens inriktning

Väl fungerande järnvägstransporter är en viktig förutsättning för att tillgodose näringslivets behov av långväga transporter och för effektiv och konkurrenskraftig kollektivtrafik. Ett välutvecklat järnvägssystem innebär snabba, säkra och miljövänliga transporter med hög kapacitet och tillförlitlighet.

### Järnvägspolitik

De senaste femton åren har den svenska järnvägssektorn genomgått en stor förändring. Från att ha dominerats av ett produktionsinriktat järnvägsmonopol med ansvar för både spår och trafik har järnvägssektorn till stora delar avreglerats och fått en alltmer marknads- och kundorienterad inriktning. En liknande utveckling har skett i många andra europeiska länder. Regeringen anser att det påbörjade reformarbetet bör fortsätta både i Sverige och på gemenskapsnivå.

På senare tid har nya regler antagits inom Europeiska gemenskapen och på internationell nivå. Det gäller såväl det s.k. första järnvägspaketet och direktivet om driftskompatibilitet för transeuropeiska järnvägar, som den nya konventionen om internationell järnvägstrafik (COTIF). Förändringarna i EG:s regelverk syftar till att förnya, vitalisera och harmonisera den europeiska järnvägen. Kommissionen har fortsatt detta arbete genom att lägga 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. Sveriges hållning är att aktivt stödja de 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.

I infrastrukturpropositionen och regeringens planeringsdirektiv till Banverket har följande beslutats. Uppgiften att bevara och säkerställa befintliga järnvägar är prioriterad under den kommande planeringsperioden. En utökad satsning på drift och underhåll skall genomföras i syfte att förbättra möjligheten att genomföra effektiva, tillförlitliga och säkra järnvägstransporter. Omställningen till ett långsiktigt hållbart transportsystem är utgångspunkten för utveckling och modernisering av järnvägstransportsystemet.

Med anledning av infrastrukturpropositionen (prop. 2001/02:20, bet. 2001/02:TU2, rskr. 2001/02:126) och planeringsdirektiven till Banverket har följande beslutats. Uppgiften att bevara och säkerställa befintliga järnvägar är prioriterad under den kommande planeringsperioden. En utökad satsning på drift och underhåll skall genomföras i syfte att förbättra möjligheten att genomföra effektiva, tillförlitliga

och säkra järnvägstransporter. Omställningen till ett långsiktigt hållbart transportsystem är utgångspunkten för utveckling och modernisering av järnvägstransportsystemet. Regeringen föreslog därför en kraftig höjning av investeringsanslaget för den kommande planeringsperioden som syftar till att avhjälpa kapacitetsproblem och inleda utvecklingen mot ett nytt modernt järnvägssystem för 2000-talet.

Fyra stora strategiska järnvägsprojekt har pekats ut som bör ingå i planeringsramen för perioden 2004–2015. Dessa är tunnel genom Hallandsås, Botniabanan, Citytunneln i Malmö samt spårkapacitet genom centrala Stockholm. Mot bakgrund av förslagen i infrastrukturpropositionen har regeringen även tillsatt en granskningsgrupp som har i uppdrag att granska Banverkets metoder, beslutsunderlag och beslut som rör teknik, ekonomi och miljö när det gäller byggandet av tunnel genom Hallandsås.

Den 1 juli 2002 har Banverkets sektorsansvar utvidgats till att omfatta även tunnelbana och spårväg. Även ett allmänt förtydligande av sektorsansvaret gjordes i detta sammanhang.

## 6.4 Insatser

### 6.4.1 Insatser inom verksamhetsområdet

#### *Banhållningen*

Banverkets drift- och underhållsverksamhet har omfattat drift, avhjälpande underhåll, förebyggande underhåll och reinvesteringar. Under 2001 uppgick kostnaderna totalt till 2 910 miljoner kronor vilket är en höjning med ca 300 miljoner kronor jämfört med 2000.

**Tabell 6.2 Kostnader för drift och underhåll**

*miljoner kronor*

	1999	2000	2001
Drift	447	431	605
Avhjälp. und.	524	626	607
Förebygg. und.	771	691	858
Övrigt und.	43	46	0
Reinvest.	520	827	855
<b>Summa</b>	<b>2 305</b>	<b>2 621</b>	<b>2 895</b>

Driftkostnaderna ökade med 40 procent under 2001. Det beror främst på införandet av tågradiosystemet SIR under 2001 och ökade kost-

nader för signaltelefoner. Kostnaderna för det avhjälpande underhållet ökade kraftigt under 2000. Efter en satsning på det förebyggande underhållet minskade kostnaderna för det avhjälpande underhållet 2001. Däremot har kostnaderna för akut felavhjälpning ökat under 2001 beroende på en kraftig ökning av antalet funktionsstörningar. Spårbyten har gjorts på Södra stambanan vid Mjölby–Sommen, på Västra stambanan vid Falköping–Floby och på Godsstråket vid Mariedamm–Godegård. Ett signalställverk för sträckan Flens övre–Oxelösund har bytts ut. Banverket fick under 2001 extra anslagsmedel för spår- och slipersbyten.

Under 2001 öppnades två nya dubbelspårsträckor för trafik; Helsingborg–Kävlinge och Kallhäll–Kungsängen. Dessutom har två nya mötesstationer tagits i bruk. Drygt 170 kilometer fjärrblockering har färdigställts på sträckorna Sölvesborg–Karlskrona och Alvesta–Emmaboda. Andelen bana som tillåter 25 tons axellast och största lastprofil uppgår till 18,2 respektive 14,5 procent vilket är en ökning med 19 respektive 6 procent jämfört med 2000. Investeringar i stom- och länsjärnvägarna redovisas närmare under avsnittet 6.5.1 Resultat.

Elinvesteringarna uppgick till 245 miljoner kronor 2001. En större elinvestering var förstärkningen av kraftförsörjningen på Malm-banan för trafiken med 30 tons axellast. Under året har 239 miljoner kronor investerats i tele-nätet.

#### *Sektorsarbetet*

På uppdrag av regeringen har Banverket i samarbete med sektorns aktörer utarbetat ett sektorsprogram för järnvägen. I sektorsprogrammet presenteras strategier och handlingsplaner för att skapa ett effektivare och mer konkurrenskraftigt järnvägssystem.

Banverket har under 2001 satsat ca 62 miljoner kronor på forskning och utveckling. Som exempel på projekt som stöds kan nämnas Hela Resan där Banverket deltar tillsammans med övriga trafikverk under ledning av Rikstrafiken. Syftet att utveckla en modell för att säkerställa tillgänglighet för funktionshindrade.

#### *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 de nya 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 2003. 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*

Riksdagen har tidigare beslutat om regeringens proposition Ändrad verksamhetsform för SJ (prop. 1999/2000:78, bet. 1999/2000:TU11, rskr. 1999/2000:238). Statens järnvägar är i dag ett affärsverk som förvaltar den egendom och ansvarar för den verksamhet som före utgången av 2000 ingick i Statens järnvägars verksamhet men som inte överfördes till aktiebolag vid årsskiftet 2000/01. Arbetet inriktades under 2001 främst mot att successivt avveckla verksamheten eller föra över den till andra huvudmän. Detta arbete har fortsatt med inriktning på att en betydande del av verksamheten skall vara avvecklad under 2002.

#### *Banavgifterna*

Regeringen uppdrog under 2001 till Banverket och Statens institut för kommunikationsanalys att föreslå justeringar av banavgifterna så att de bättre speglar de kortsiktiga marginalkostnaderna så att de uppfyller EG-lagstiftningens krav. Myndigheterna redovisade uppdraget i en rapport den 3 april 2002 (SIKA 2002:2). Rapporten har remitterats. Eventuella justeringar av banavgifterna bör vara genomförda senast den 15 mars 2003.

#### *Åtgärder för förbättrad punktlighet*

Tågförseningarna ökade under 2001 vilket till stor del berodde på att även trafiken ökade under året vilket medförde ett högre utnyttjande av och slitage på fordon och spår. En störning i systemet påverkade därmed en större mängd trafik samtidigt som marginalerna i systemet minskat. Även vädret orsakade stora störningar i trafiken. Näringsministern kallade i januari 2002 till sig företrädare för järnvägssektorn för att

informera sig om störningarna och för att utreda förbättringsåtgärder på kort sikt. Mot bakgrund av att kostnaderna för det felavhjälpande underhållet ökade bedömde regeringen att anslaget för drift och underhåll skulle höjas med ca 300 miljoner kronor. Denna nya nivå kommer att ligga fast tills vidare. Höjningen finansieras med en motsvarande sänkning av medlen för investeringar.

#### *Trafikledningen*

I vårpropositionen för 2001 föreslog regeringen att den operativa trafikledningen skulle föras till Banverket från Tågtrafikledningen. Riksdagen beslutade i enlighet med förslaget (prop. 2000/01:100, bet. 2000/01:FiU27, rskr. 2000/01:279). Författningsändringar till följd av förslaget har trätt i kraft. Banverket har under 2001 inrättat Banverket Trafik som ansvarar för upprättande av tidtabeller, trafikledning, ban-driftledning och information till trafikanterna.

#### **6.4.2 Insatser utanför verksamhetsområdet**

##### *Nya EG-direktiv*

Den 15 mars 2001 trädde EG-direktiven i det första järnvägspaketet i kraft. Direktiven innehåller regler om järnvägens ansvars- och befogenhetsfördelning, principer för tillträde till och utnyttjande av infrastrukturen samt normering av teknisk utformning och handhavande av materiel. Under 2002 har Europeiska kommissionen lämnat förslag till nya direktiv inom järnvägsområdet, bl.a. ett nytt säkerhetsdirektiv.

### **6.5 Mål och resultatbedömning**

I avsnitt 4.4 redogörs för det övergripande transportpolitiska målet och för delmålen. I regleringsbrev till Banverket kommer dessa att brytas ned i för verksamhetsområdet Järnväg specifika verksamhetsmål och resultatindikatorer anges. Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) har fått i uppdrag att utarbeta och lämna förslag till etappmål inom delmålet Jämställt transportsystem. SIKA skall också utarbeta och lämna förslag till etappmål inom delmålet Tillgängligt transportsystem i förhållande till

målen för handikappolitiken. Arbetet skall ske i nära samarbete med trafikverken.

#### **6.5.1 Resultat**

##### *Sammanfattande bedömning*

Banverket har i huvudsak uppfyllt sina mål. Målet Tillgängligt transportsystem nås. Transportkvalitetsmålet bedöms endast delvis nås. Trafiksäkerhetsmålet nås. Målet för en god miljö uppnås delvis, detsamma gäller målet Regional utveckling.



**Tabell 6.3 Anslag och utfall 1999–2001**

Miljoner kronor (löpande priser)

	Spar/ kredit 1998	Anslag 1999	Utfall 1999	Spar/ kredit 1999	Anslag 2000	Utfall 2000	Spar/ kredit 2000	Anslag 2001	Utfall 2001	Spar/ kredit 2001
36:3 Banverket: Administration	124	787	902	9	935	800	125	568	664	30
36:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter	-92	6 690	7 113	-505	6 279	5 991	-146	6 936	6 930	-41
36:5 Ersättning till Statens järnvägar i samband med utdelning från AB Swedcarrier m.m.	374	5	0	377	50	170	124	140	64	158
36:6 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk <sup>1</sup>	23	70	72	72	70	86	47	70	23	94
A6 Nationellt investerings- program för infrastruktur- utveckling	-	50	40	0	50	49	1	-	-	-
<b>Summa</b>	<b>429</b>	<b>7 602</b>	<b>8 127</b>	<b>-47</b>	<b>7 384</b>	<b>7 096</b>	<b>151</b>	<b>7 714</b>	<b>7 680</b>	<b>241</b>

<sup>1</sup>Avser endast den del av TEN-anslaget som kan disponeras av Banverket.*Ett tillgängligt transportsystem*

Målet är ett tillgängligt transportsystem, där järnvägstransportsystemet utformas så att medborgarnas och näringslivets grundläggande transportbehov kan tillgodoses. Regeringen bedömer sammanfattningsvis att de insatser som gjorts verkat i riktning mot att målet uppnås. 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.

Persontransportarbetet på järnväg har ökat med 1,5 procent under 2001. Järnvägens marknadsandel av persontransporterna ökade med 6 procent. Godstransportarbetet har däremot minskat med ca 3 procent. Järnvägen behöll dock sin andel, 24 procent, av det långväga godstransportarbetet.

Infrastrukturen har förbättrats genom att flera nya spår och dubbelspår har byggts. Även fjärrblockeringen har byggts ut och andelen bana dimensionerad för 25 tons axellast har ökat. Antalet tåg som trafikerar nätet har också ökat sedan 2000. Regeringen bedömer att målet i denna del uppnåtts.

När det gäller målet för personer med funktionshinder och med särskilda behov konstaterar regeringen att mätmetoder saknas. Måluppfyllelsen går därför inte att bedöma. Ett uppdrag har lämnats till Statens institut för kommunika-

tionsanalys (SIKA) att ta fram förslag till etappmål inom delmålet Tillgängligt transportsystem i förhållande till riksdagens mål för handikappolitiken.

*En hög transportkvalitet*

Målet är en hög transportkvalitet, där järnvägstransportsystemets utformning och funktion skall medge en hög transportkvalitet för näringslivet. Regeringen bedömer att målet inte har uppnåtts i den del som gäller tågförseningar. Målet att förbättra förutsättningarna för godstrafiken bedöms dock ha uppnåtts.

De verksamhetsmål som regeringen satt upp för Banverket syftar till att minska tågförseningarna i allmänhet och att minska störningstillfällena för godstrafik i synnerhet. Vidare skall förutsättningarna för godstrafiken förbättras genom att lastprofilen och de tillåtna axellasterna ökas. Effektiviteten avseende banunderhållet skall öka.

Verksamhetsmålet att tågförseningarna på stom- och länsjärnvägsnätet skall minska har inte uppnåtts. I stället har antalet tågförseningstimmor ökat med 5 procent. För persontrafiken har även punktligheten minskat, det gäller särskilt snabbtågen. Punktligheten för all tågtrafik var 88 procent under 2001, vilket är 1 procentenhet lägre än för 2002. Persontrafikens punktlighet var 90 procent vilket är 2 procentenhet lägre än föregående år. Snabbtågens punktlighet sjönk med 10 procentenhet.

Godstrafikens punktlighet ökade med 1 procentenhet till 71 procent. Orsakerna till tåg förseningarna kan härledas till infrastrukturen, drygt 20 procent, operatörerna, drygt 40 procent, fordonen, ca 10 procent och trafikledningen, ca 10 procent. I ca 16 procent av fallen har förseningen inte kunnat härledas till någon enskild orsak. Under 2001 har förseningar orsakade av infrastrukturen ökat medan förseningar orsakade av operatörerna har minskat.

Antalet bankilometer med högsta tillåtna axellast och större lastprofil har ökat med ca 5 procentenheter sedan 1999 (se tabell 6.2). Exempelvis har sträckan Borlänge–Kil–Göteborg uppgraderats och arbeten pågår på sträckan Luleå–Borlänge. Antalet förseningstimmar för godstrafiken ökade på de flesta stråken utom Malmbanan där antalet förseningstimmar halverats. Regeringen bedömer att målet i den del som rör hög kvalitet för godstransporterna delvis har uppnåtts.

**Tabell 6.4 Största tillåtna axellast 25 ton och större lastprofil på stom- och länsjärnvägar**

*Km och andel<sup>1</sup>*

	1999		2000		2001	
	Km	andel	Km	andel	Km	andel
Största tillåtna axellast 25 ton	1 370	13,6 %	1 814	15,4 %	2 157	18,2 %
Större lastprofil (4,83x3,6 m)	986	9,8 %	1 615	13,7 %	1 717	14,5 %

<sup>1</sup>Uppgifterna för 2001 och 2002 avser spårkilometer, uppgifterna för 1999 avser bankilometer.

### *En säker trafik*

Målet är en säker trafik, där ingen dödas eller allvarligt skadas inom spårbunden trafik. Den spårbundna trafikens utformning och funktion skall anpassas till de krav som följer av detta. Regeringen bedömer att målet uppnås.

Det totala antal dödade eller allvarligt skadade i spårtrafiken var återigen lägre än föregående år. Under perioden 1998–2001 har antalet dödade och allvarligt skadade varit ca 70 personer per år. För 2001 är den siffran lägre. Ungefär lika många omkommer eller skadas allvarligt varje år genom självmord eller självmordsförsök.

Banverket har under en följd av år systematiskt arbetat med åtgärder för att bygga bort plankorsningar eller göra dem säkrare. Detta arbete har gett resultat i form av ett stadigt minskande antal plankorsningsolyckor. Sedan 1988 har plankorsningsolyckorna minskat från ca 100 personer per år till ca 30. Under 2001 dödades eller skadades allvarligt sju personer i plankorsningsolyckor.

### *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 att miljömålet kommer att nås i den del som rör energianvändning, medan målet för buller inte kommer att nås.

Under 2001 har bullersänkande åtgärder i form av bl.a. fönsterbyten och bullerplank vidtagits för ca 2 800 bostäder. Fortfarande utsätts ca 9 100 bostäder för bullernivåer som överstiger 55 dB(A) (maximal nivå i sovrum nattetid). Mer omfattande åtgärder har vidtagits under 2001 än under föregående år. Trots detta kommer inte målet att inga bostäder 2004 skall utsättas för buller från järnvägstrafik som överstiger 55 dB(A) vid fler än fem tillfällen per natt att uppnås. En förklarande faktor är att länen i sina pla-

ner för regional transportinfrastruktur inte har prioriterat bulleråtgärder.

Målet att energianvändningen i förhållande till transportarbetet skall minska har däremot uppfyllts. Energianvändningen har under året minskat med 1 procent mätt som kilowattimmar per tågkilometer. Enligt den energisparplan som Banverket lämnat till regeringen finns det potential att minska energianvändningen med ytterligare 3 procent per år under fem år. Regeringen har satt som mål att negativ miljöpåverkan av banhållning skall minska jämfört med föregående år. Den miljöpåverkan som bedöms är dels antalet konfliktpunkter med vattentäkter, dels antalet bostadslägenheter som exponeras för vibrationsnivåer över 2,5 mm/s. Banverket har identifierat ca 300 konfliktpunkter med vattentäkter, men bedömer att endast ett fåtal kräver fysiska åtgärder. Vid utgången av 2001 fanns 27 fastigheter som utsattes för högre vibrationsnivåer än 2,5 mm/sekund. Under 2001 löstes en bostad in som var utsatt för höga vibrationsnivåer.

#### *En positiv regional utveckling*

Målet är en positiv regional utveckling, där järnvägstransportsystemet främjar en positiv regional utveckling genom att dels utjämna skillnader i möjligheterna för olika delar av landet att utvecklas, dels motverka nackdelar av stora transportavstånd. Regeringen bedömer att målet delvis har uppfyllts. Länsplanerna för regional transportinfrastruktur har inte genomförts i planerad takt. Investeringarna är också ojämnt fördelade mellan länen. Den bristande måluppfyllelsen hänför sig till att bulleråtgärder samt några större projekt inte genomförts som planerat. Ett skäl är att planeringen av åtgärderna tagit längre tid än beräknat. Några projekt har försenats för att de skall samordnas med objekt i stamnätsplanen. Regeringen bedömer dock att de investeringar som gjorts på stamjärnvägsnätet bidragit till att målet nås.

#### *Stamnätsplanen*

Inom ramen för anvisade medel skall Banverket genomföra åtgärder i enlighet med stamnätsplanen för perioden 1998–2007. Regeringen bedömer att målet är uppnått.

Under perioden 1998–2007 ingår investeringar för totalt 36 miljarder kronor i stamnätsplanen. Planen är dock framtung. Hela 57 procent av investeringarna, motsvarande 20,4 miljarder kronor, var planerade att genomföras

under de fyra första åren. Utfallet för perioden 1998–2001 är 13,9 miljarder kronor, vilket vid en jämförelse med den framtunga planen kan tyckas magert. Anvisade medel för nyinvesteringar var 13,5 miljarder kronor.

Om man i stället antar en jämn takt för genomförandet av hela stamnätsplanen ligger investeringarna i rätt nivå. Utfallet borde då ha varit ca 14,4 miljarder kronor för perioden 1998–2001. Denna jämförelse visar att 39 procent av planen är genomförd när 40 procent av tiden för att genomföra den har gått. Den visar också att utfallet är 96 procent av de planerade kostnaderna. En uppföljning av genomförandet per stråk framgår av tabellerna 6.5 och 6.6.

#### *Länsplaner för regional transportinfrastruktur*

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 1998–2001 ingick nyinvesteringar för totalt 1 605 miljoner kronor i länsplanerna. Anvisade medel för nyinvesteringar under perioden var 1 385 miljarder kronor. Investeringarna i länsplanerna har uppgått till 1 107 miljoner kronor vilket motsvarar 69 procent av vad som planerats. Ett skäl till att målet inte har nåtts är att planeringen av åtgärderna tagit längre tid än beräknat. Några projekt har dessutom försenats för att de skall samordnas med objekt i stamnätsplanen som i sin tur har försenats, bl.a. beroende på en lägre medelstilldelning till investeringar än vad som antogs när stamnätsplanen fastställdes. Exempel på investeringar som pågår är upprustning av Blekinge kustbana, upprustning och elektrifiering av banan Malmö–Ystad–Simrishamn samt banupprustning av sträckan Lycksele–Storuman.

**Tabell 6.5 Uppföljning av åtgärder i stornätsplanen 1998–2001**

	Kostnad enligt plan	Utfall	Diff %
Västra stambanan	519	160	-69
Södra stambanan	1 093	280	-74
Västkustbanan	6 205	3 607	-42
Kust till kustbanan	373	179	-52
Ostkustbanan	854	741	-13
Dalabanan	49	44	-10
Stambanan genom Övre Norrland	339	332	-2
Norra stambanan	652	616	-6
Godsstråket genom Bergslagen	1 327	664	-50
Bergslagsbanan	382	397	4
Norge/Vänerbanan	861	341	-60
Värmlandsbanan/Jönköpingsbanan och Älvsborgsbanan	171	286	67
Skånebanan och Godsstråket genom Skåne	311	123	-60
Mälarbanan, Svealandsbanan, Sala–Oxelösund och Nynäsbanan	2 438	2 062	.15
Mittbanan, Malmbanan, Haparandabanan	965	1 021	6
Stockholm, Göteborg, Malmö och rangerbangårdar	2 014	1 095	-46
Länsjärnvägar (Ådalsbanan)	200	0	-100
Övrigt	1 688	1 924	14
<b>Totalt</b>	<b>20 441</b>	<b>13 872</b>	<b>-32</b>
<b>Jämförelse med jämn nivå</b>	<b>14 400</b>	<b>13 872</b>	<b>4</b>

**Tabell 6.6 Uppföljning av åtgärder i stornätsplanen 2001**

	Kostnad enligt plan	Utfall	Diff %
Västra stambanan	118	23	-81
Södra stambanan	475	177	-63
Västkustbanan	1 045	228	-78
Kust till kustbanan	109	37	-66
Ostkustbanan	129	50	-61
Dalabanan	0	0	-
Stambanan genom Övre Norrland	20	34	70
Norra stambanan	199	142	-29
Godsstråket genom Bergslagen	486	41	-92
Bergslagsbanan	98	97	-1
Norge/Vänerbanan	195	0	-100
Värmlandsbanan/Jönköpingsbanan och Älvsborgsbanan	20	124	520
Skånebanan och Godsstråket genom Skåne	132	13	-90
Mälarbanan, Svealandsbanan, Sala–Oxelösund och Nynäsbanan	230	353	53
Mittbanan, Malmbanan, Haparandabanan	144	262	82
Stockholm, Göteborg, Malmö och rangerbangårdar	570	373	-35
Länsjärnvägar (Ådalsbanan)	200	0	-
Övrigt	399	707	77
<b>Totalt</b>	<b>4 569</b>	<b>2 661</b>	<b>-42</b>

*Västra stambanan:*

Endast smärre investeringar, främst plankorsningsåtgärder, har under året genomförts på stråket. Järnvägsplanen för linjerätningen i Finnerödja har vunnit laga kraft. Bangårdsombyggnaden i Flen respektive Vårgårda och Floda har senarelagts.

*Södra stambanan:*

I väntan på ombyggnader av bangården i Norrköping har temporära investeringar gjorts för att upprätthålla trafiken. Kapacitetsförstärkning mellan Åkarp och Malmö har senarelagts.

*Västkustbanan:*

På stråket genomförs omfattande investeringar. Arbetet med tunnel genom Hallandsås har koncentrerats till att lösa kvarstående vattenförsörjningsproblem hos fastighetsägare som drabbats av sinande brunnar eller dålig vattenkvalitet på grund av byggnadsarbetena. Liningen, som innebär att tunnarna klätts med betong, har färdig-

ställets i norra tunneldelen och en utredning om konstruktionen för återstående delar har genomförts. På sträckan Helsingborg–Kävlinge, som öppnades för provtrafik 2000, har efterarbeten genomförts. Utbyggnaden av dubbelspår på sträckan Frillesås–Löfta fortsätter. Utbyggnaden av resterande del av Förslöv–Ängelholm är senarelagd både till följd av dels försenade beslut om detaljplaner, dels att full kapacitet inte nås förrän tunneln genom Hallandsås är färdigställd.

*Kust till kustbanan:*

Utbyggnaden av fjärrblockering och satsningen på ökad plankorsningssäkerhet har fortsatt. I Rödeberg, mellan Göteborg och Borås, har arbetet med en ny tågmötesplats färdigställts.

*Ostkustbanan:*

Förberedelser för att bygga dubbelspår mellan Uppsala och Svartbäcken har pågått under året. I Gävle har ett nytt resecentrum börjat byggas. I övrigt har åtgärderna i huvudsak bestått av efterarbeten av tidigare större investeringar. Bangårdsombyggnaden i Uppsala är senarelagd.

*Dalabanan:*

På stråket har mindre investeringar för kapacitetshöjningar genomförts.

*Stambanan genom Övre Norrland:*

Arbetet med ökad plankorsningssäkerhet har fortsatt. Bangårdsombyggnader mellan Vännäs och Boden är senarelagda.

*Norra stambanan:*

Snabbtågsanpassningen mellan Gävle och Östersund har fortsatt och arbetet för ökad plankorsningssäkerhet pågår.

*Godsstråket genom Bergslagen:*

Under året har första etappen av bangårdsombyggnaden i Mjölby påbörjats. Norr om Motala, på sträckan Degerön–Stenstorp, har efterarbeten utförts. Dubbelspårsutbyggnaden mellan Mjölby och Motala har senarelagts, liksom andra etappen av bangårdsombyggnaden i Mjölby.

*Bergslagsbanan:*

Under året har spårbyten och kontaktledningsbyten genomförts på sträckan mellan Kil och Hällefors. På sträckan mellan Ludvika och Frövi har arbetet med att byta samtliga ställverk fortsatt. Samtidigt förbättras kapaciteten och plan-

korsningssäkerheten höjts. För att klara trafik med högre axellast förstärks broarna på sträckan mellan Kil och Hällefors.

*Norge/Vänernbanan:*

Arbeten pågår med signal- och plankorsningsåtgärder. För att klara tyngre godstransporter byggs bl.a. en ny svängbro över Dalslands kanal i Köpmannebro. I Trollhättan har en 80 meter lång dubbelspårsbro över Göta älv färdigställts. Dubbelspår mellan Trollhättan och Öxnered och bangårdsombyggnaden i Öxnered har senarelagts.

*Jönköpingsbanan, Värmlandsbanan och Älvsborgsbanan:*

På Älvsborgsbanan genomförs spårbyte och kontaktledningsbyten på delar av sträckan mellan Öxnered och Herrljunga. Arbeten på Värmlandsbanan möjliggör nu transporter av tyngre godstrafik.

*Skånebanan och Godsstråket genom Skåne:*

Satsningen på ökad plankorsningssäkerhet och fjärrblockering har fortsatt. I Önnestad mellan Hässleholm och Kristianstad har en ny mötesstation färdigställts.

*Mälardalensbanan, Svealandsbanan, Sala–Oxelösund och Nynäsbanan:*

Dubbelspåret mellan Kallhäll och Kungsängen invigdes under augusti månad. Byggandet av dubbelspår pågår mellan Valskog och Arboga. I Köping byggs en ny infart till hamnen. På Svealandsbanan påbörjades under senhösten 2001 utbyggnad till dubbelspår mellan Eskilstuna och Folkesta. I Oxelösund byggs bangården om och ett nytt ställverk installeras. Arbeten för att möjliggöra tyngre godstransporter mellan Borlänge och Oxelösund har påbörjats på sträckan mellan Eskilstuna och Oxelösund.

*Mittbanan, Malmbanan och Haparandabanan:*

På Mittbanan pågår spårbyte, utbyggnad av fjärrblockering och trafiksäkerhetsåtgärder mellan Storflon och Storlien. När projektet är klart kommer restiden mellan Östersund och Storlien att kunna minskas med 20-30 minuter beroende på vilken tågtyp som används. Malmbanans upprustning till 30 tons axellast pågår.

*Stockholm:*

Utbyggnaden av nya spår mellan Stockholm södra och Årsta (inkl. Årstabron) har fortsatt.

*Göteborg:*

Ombyggnad av Olskrokens bangård har fortsatt. Det ger effektivare tågtrafik till bl.a. Norge/Vänern- och Bohusbanorna.

*Rangerbangårdar:*

I Hallsberg har efterarbeten genomförts för de delar av den ombyggda rangerbangården som togs i bruk under 2000. Övriga delar av projektet inkl. utbyggnad av rangerställverket har senarelagts. Ombyggnaden av bangården i Trelleborg har senarelagts.

*Övriga åtgärder:*

I stomnätplanen avsattes medel för uppgradering till 25 tons axellast och utökad lastprofil. Investeringar i tågradiosystemet SIR uppgår till 166 miljoner kronor under 2001. Drifftagandet av systemet har påbörjats under 2001 och systemet förvaltas av Banverket Telenät. Utöver dessa större satsningar har en mängd smärre åtgärder utförts.

**Tabell 6.7 Uppföljning av länsfördelning i regional plan 1998–2001**

Län	Antal objekt i plan	Prognos genomförda/ påbörjade objekt	Belopp enl. plan mkr	Utfall förbrukade medel mkr	Andel av plan, %
Stockholm	4	4	33	10	30
Uppsala	2	1	22	2	9
Södermanland	2	2	18	7	39
Östergötland	7	6	73	47	64
Jönköping	7	8	139	65	47
Kronoberg	3	1	36	10	28
Kalmar	10	7	45	28	62
Blekinge	3	3	24	56	233
Skåne	9	9	289	186	64
Halland	7	4	58	26	45
Västra Götaland	14	12	310	267	86
Värmland	7	8	63	66	105
Örebro	5	4	20	17	85
Västmanland	9	5	32	12	38
Dalarna	13	11	124	56	45
Gävleborg	5	6	42	28	67
Västernorrland	16	11	61	53	87
Jämtland	4	2	10	3	30
Västerbotten	18	12	149	119	80
Norrbottnen	9	7	57	49	86
<b>Summa</b>	<b>154</b>	<b>123</b>	<b>1 605</b>	<b>1 107</b>	<b>69</b>

### Efterkalkyler

När en samhällsekonomisk kalkyl använts som beslutsunderlag för en banhållningsåtgärd utförs en efterkalkyl. I tabellerna 6.8–6.10 redovisas efterkalkyler för åtgärder som avslutats 2001 och 1996. För de åtgärder som avslutats 2001 redovisas beräknad och uppföljd anläggningskostnad respektive beräknad och reviderad lönsamhet. Lönsamheten anges som en nettonuvärdeskvot. Om nettonuvärdeskvoten är positiv är åtgärden lönsam. För de åtgärder som avslutades 1996 görs dessutom en uppföljning av relevanta effekter, såsom turtäthet, restidsvinst och godsmängd. I efterkalkylerna har den verkliga anläggningskostnaden räknats om till den prisnivå som gällde då den ursprungliga kalkylen utfördes.

Efterkalkylerna för de tre större anläggningsprojekt som färdigställdes 1996 visar att kostnaden för projekten också blivit högre än beräknat. Samtidigt har persontrafiken blivit lika stor eller högre än beräknat. Den uppföljda nettonuvärdeskvoten är i ett fall mindre än beräknat och i

två fall större. Efterkalkylerna för sju mindre projekt färdigställda 1996 visar att anläggningskostnaden i de flesta fall blivit lika stor eller högre än beräknat. I ett fall har lönsamheten blivit högre och i två fall lägre än beräknat. För fyra av objekten har man inte kunnat fastställa lönsamheten. Efterkalkylerna för tre projekt som färdigställdes under 2001 visar en god överensstämmelse mellan uppföljd och beräknad anläggningskostnad. Detsamma gäller nettonuvärdeskvoten.

**Tabell 6.8 Efterkalkyl för objekt färdigställda 2001 (Beräknad/uppföljd)**

Stråk	Objekt	Åtgärd	Anläggningskostnad mnkr	Lönsamhet nnk
Västkustbanan	Helsingborg–Kävlinge	Utbyggnad till dubbelspår	2 400/2 438	0,35/0,33
Dalabanan	Morgongåva	Regionaltågstation	8/6,6	>10/>10
Mälardalbanan	Kallhäll–Kungsängen	Utbyggnad till dubbelspår	1 430/1 473	-0,38/-0,40

**Tabell 6.9 Efterkalkyl för investeringar färdigställda 1996, < 75 mnkr**

Antal objekt	Anläggningskostnad i förhållande till planen			Utfall/lönsamhet			Effekter		
	Lägre	Lika	Högre	Lägre	Lika	Högre	Lägre	Lika	Lägre
7	1	3	3	2	-	1	-	3	-

**Tabell 6.10 Efterkalkyl för investeringar, färdigställda 1996, < 75 mnkr (Beräknad/uppföljd)**

Stråk	Objekt	Åtgärd	Persontrafik, antal person- tåg/dygn	Restidsvinst persontåg, min/tåg	Antal resande, 1000-tal/år	Godstra- fik antal gods- tåg/dygn	Anläggnings- kostnad, mnkr	Lönsamhet nnk
Västra stambanan	Katrineholm	Bangårds- ombyggnad	82/122	0,2-2,6/0,2-2,6	-	37/30	111/171	2,2/1,8
Södra stambanan	Malmö– Sommen	Anpassning för 200 km/h	44/44	49/60 <sup>1</sup>	4 230/?	90/60	1 155/1 450	3,2-4,0/4,2
Ystadsbanan	Malmö– Ystad	Upprustning och elektrifiering	32/46	12/12	998/1 310	5/2	380/398	-0,2/-0,1

<sup>1</sup>Avser snabbtåg

## Myndighetsspecifika mål

### Inre effektivitet

Regeringen har satt upp som mål att externa uppdrag inom Banverkets resultatenheter i genomsnitt skall generera minst 5 procents rörelsemarginal. Målet har uppnåtts. Under 2001 genererade den externa produktionsverksamheten 20,7 procents rörelsemarginal att jämföra med 17,4 procent 2000. Det är framför allt Banverket Telenäts externa försäljning som bidragit till att målet nåtts.

Regeringen bedömer att målet att produktiviteten skall öka inom Banverkets resultatenheter har uppnåtts. Produktiviteten mäts genom olika nyckeltal. Trenden för flertalet nyckeltal är positiv. Det totala resultatet för resultatenheterna 2001 var 206 miljoner kronor vilket är en förbättring jämfört med såväl 1999 och 2000 (160 respektive 79 miljoner kronor). Nedan re-

do visas det interna och externa resultatet 2001 per resultatenhet.

Resultatet för Banverket Produktion före jämförelsestörande poster uppgick till 48 miljoner kronor 2001 vilket är en förbättring jämfört med 2000 då motsvarande resultat var 13 miljoner kronor. Produktområdet ny- och ombyggnad inom Banverket Produktion är sedan halvårsskiftet 2001 utsatt för konkurrens. Under 2001 beslutade Banverkets ledning att minska produktionspersonalen med 500 personer till utgången av 2003. Banverket har infört ett besparingsprogram för att minska rörelsens kostnader.

Industridivisionens resultat uppgick till 83 miljoner kronor 2001 att jämföra med 2000 då resultatet var 17 miljoner kronor. Det är framför allt de extra anslagen till spårförnyelse som bidragit till resultatökningen. Under 2001 minskade personalen med 43 personer.

Resultatet för Banverket Telenät uppgick till 122 miljoner kronor 2001 vilket är en förbättring



jämfört med 2000 då resultatet var 74 miljoner kronor. Utvecklingen går mot att operatörer säger upp kontrakt med externa leverantörer och flyttar över sina förbindelser till egna nät.

Resultatet för Banverket Projektering var 7 miljoner kronor 2001 vilket är en försämring jämfört med 2000 då resultatet var 9 miljoner kronor. Sedan halvårsskiftet 2001 är hela verksamheten utsatt för konkurrens. Resultatet har påverkats av 15 miljoner kronor i omställningskostnader som huvudsakligen avser kostnader för avsättning till framtida pensioner.

Banverket Data och Banverket Materialservice hade båda positiva resultat 2001 medan Banskolan hade ett negativt resultat.

Regeringen har satt upp som mål för 2001 att kostnaden för fjärrtågklarering och tågklarering per tågilometer skall minska jämfört med kostnaden 2000. Mätt som ett rullande treårsvärde har kostnaden minskat något. Kostnaden för den operativa trafikledningen har dock inte minskat i förväntad utsträckning. Skälet är framför allt att fjärrblockeringen inte byggts ut i den takt som planerats.

#### *Miljöledningssystem*

Uppbyggnaden av miljöledningssystem skall vara slutförd under 2003. Regeringen har uppdragit åt Banverket att rapportera om utvecklingen av verkets miljöledningssystem. Banverket har genomfört miljöutredningar där olika miljöaspekter värderats och prioriterats. Övergripande miljömål för verksamheten har lagts fast. Banverkets styrelse har antagit en miljöpolicy som gäller från den 1 januari 2002.

#### *Kompetensförsörjning*

Banverket redovisar årligen mål och insatser för att säkra den långsiktiga kompetensförsörjningen. Inom tio år beräknas en femtedel av den nuvarande personalen gå i pension, dessutom råder brist på arbetskraft med teknisk kompetens. Andelen anställda med enbart förgymnasial utbildning minskar dock. Sammanfattningsvis tyder redovisningen på att arbetskrafttillgången kommer att bli en begränsande faktor för Banverket. I det program för järnvägssektorn som Banverket upprättat tillsammans med sektorns aktörer har flera mål för kompetensförsörjningen i sektorn formulerats.

## **6.5.2 Analys och slutsatser**

Persontransporterna på järnvägen fortsätter att öka. Godstransporterna minskade däremot under förra året. Totalt sett behåller dock järnvägstransporterna sin marknadsandel – detta trots att förseningarna ökat och punktligheten försämrats något. Detta tyder sammantaget på att det finns en god efterfrågan på järnvägstransporter och att det finns en potential för ökad järnvägstrafik.

Störningarna i tågtrafiken måste minska. Orsakerna till störningarna står att finna hos såväl infrastrukturen som järnvägsmaterielen och operatörerna. Efter problemen runt årsskiftet 2001/2002 kallade näringsministern till sig Banverket och tågoperatörerna för att informera sig om situationen. Sektorns aktörer gjorde där efter gemensamma åtaganden som syftar till att minska förseningarna och att förbättra punktligheten. Järnvägstransportsystemet har länge präglats av ett produktionsinriktat synsätt där resenärer och godskunder inte alltid stått i fokus. Regeringen har därför tillsatt Järnvägsutredningen som har sin utgångspunkt i konsumentintresset och som skall lämna förslag om organisation och lagstiftning inom järnvägssektorn. Det är också viktigt att de störningar som beror på brister i infrastrukturen och som Banverket ansvarar för minskar. Järnvägsanläggningarnas tillstånd har försämrats på senare år vilket lett till att kostnader för avhjälpande underhåll ökat. Därför anser regeringen att det krävs ytterligare riktade satsningar i form av förebyggande drift och underhåll.

Trots att infrastrukturen förbättrats genom att nya spår och dubbelspår byggts råder kapacitetsbrist många håll. I infrastrukturpropositionen aviserades för åren 2002–2004 en satsning i närtid på järnvägsnätet. Denna satsning har påbörjats genom att Banverket utnyttjat möjligheten att genom upptagande av lån påskynda genomförandet av investeringsprojekt. Under 2004 kommer också anslaget för investeringar att förstärkas rejält. Regeringen har för avsikt att återkomma i 2003 ekonomiska vårproposition rörande de ambitionshöjningar som aviserades i infrastrukturpropositionen.

## 6.6 Revisionens iakttagelser

Riksrevisionsverket (RRV) har granskat Banverkets årsredovisning för 2001 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 Banverket bör utreda omfattningen och förekomsten av olika leasingavtal samt ta fram rutiner för dessa. Vidare bör Banverket klarlägga de redovisningsprinciper som skall gälla för avsättningar och då särskilt miljöskulder. RRV lämnar också rekommendationer avseende beställar/utförarorganisationen. RRV har även granskat Banverkets delårsrapport för första halvåret 2002. RRV anser att det inte framkommit något som tyder på att delårsrapporten inte uppfyller fastställda krav.

RRV:s effektivitetsrevision genomförde under 2000 en granskning av Banverkets anskaffningsverksamhet (RRV2000:27). Regeringen uppdrog i regleringsbrevet för 2002 åt Banverket att redovisa vilka åtgärder man vidtagit med anledning av rapporten. De åtgärder som redovisats är bl.a. införandet av ett Banverksgemensamt program för effektivitet och konkurrens. Vidare har Banverket beslutat om en ny upphandlingspolicy och nya regler för hur ramavtal skall användas. Organisatoriska förändringar har gjorts och utbildningsinsatser har genomförts.

RRV granskade under 2001 konsumentskyddet för tågresenärer (RRV2001:21). Rapporten har överlämnats till Järnvägsutredningen (N2001:09).

I Ekonomistyrningsverkets ekonomiadministrativa värdering för 2001 har Banverket erhållit EA-omdömet BB, dvs. Tillfredsställande. Omdömet är oförändrat jämfört med 2000.

## 6.7 Budgetförslag

### 6.7.1 36:3 Banverket: Administration

**Tabell 6.11 Anslagsutveckling**

Tusental kronor				
2001	Utfall	663 784	Anslags-sparande	38 662
2002	Anslag	740 490	Utgifts-prognos	732 364
<b>2003</b>	<b>Förslag</b>	<b>754 161</b>		
2004	Beräknat	771 129 <sup>1</sup>		

<sup>1</sup>Motsvarar 754 161 tkr i 2003 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 transportpolitiska utredningar med högst 10 miljoner kronor samt övriga kostnader som inte är direkt hänförliga till Banverkets produkter och tjänster från anslaget.

Vid utgången av 2001 fanns ett totalt anslags-sparande om 38 662 000 kronor på anslaget.

### Regeringens överväganden

Utfall och prognoser har legat lägre än anslagsnivån. Banverkets verksamhetsvolym bedöms dock öka till följd av större investeringsverksamhet och utvidgat sektorsansvar. Detta medför att kostnader för ledning, planering och intern utveckling kommer att öka. Regeringen bedömer därför att anslagsnivån bör vara oförändrad. Anslaget har justerats i syfte att begränsa statlig konsumtion, se volym 1, avsnitt 6.2.1.

**Tabell 6.12 Härledning av anslagsnivån 2003–2004, för 36:3 Banverket: Administration**

	2003	2004
<b>Anvisat i 2002 års statsbudget</b>	740 490	740 490
<i>Förändring till följd av:</i>		
Pris- och löneomräkning <sup>1</sup>	19 487	36 586
Beslut	-5 316	-5 436
Överföring till andra anslag <sup>2</sup>	-500	-511
<b>Förslag/beräknat anslag</b>	<b>754 161</b>	<b>771 129</b>

<sup>1</sup>Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2002 års statsbudget. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning.

<sup>2</sup>Överföring till anslaget 36:10 Rederinnämnden: Administration.

## 6.7.2 36:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter

**Tabell 6.13 Anslagsutveckling**

Tusental kronor

År	Utfall		Anslags-sparande	
2001		6 930 369		-40 582
2002	Anslag	7 046 840	Utgifts-prognos	7 183 386
<b>2003</b>	<b>Förslag</b>	<b>7 063 972</b>		
2004	Beräknat	8 508 178 <sup>1</sup>		

<sup>1</sup> Motsvarar 8 335 158 tkr i 2003 års prisnivå.

Anslaget finansierar myndighetsutövning (Järnvägsinspektionen samt tidtabellläggning och banupplåtelse), bidrag till Inlandsbanan och ersättning till Öresundsbro Konsortiet, bidrag till anläggningar i anslutning till det kapillära bannätet, sektorsuppgifter, investeringar i nationella stomjärnvägar och regionala järnvägsinvesteringar, drift och underhåll av statliga järnvägar, 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 Öresundsbro Konsortiets statliga lånegarantier.

### Regeringens överväganden

Vid utgången av 2001 hade anslagskrediten utnyttjats med 40,6 miljoner kronor. Prognosen för utfallet på hela anslaget tyder på ett överskridande på ca 150 miljoner kronor för 2002. Överskridandet är hänförligt till posterna 4.3 Drift och underhåll respektive 5 Trafikledning. Efter de störningar som uppstod i järnvägstrafiken vid årsskiftet 2001/2002 har järnvägssektorns aktörer tagit fram ett åtgärdsprogram som för Banverkets del innebär en utökad satsning på drift och underhåll. Den operativa tågtrafikledningen blev under 2001 en egen enhet inom Banverket till vilken även bandriftledningen hör. De effektivitetsvinster i form av minskade administrativa kostnader som kunde förväntas när bandriften och trafikledningen slogs ihop har inte uppstått. En annan orsak är att fjärrblockeringen på järnvägsnätet inte byggts ut i den takt som planerats.

Av tabell 6.14 nedan framgår det beräknade utfallet i förhållande till anvisade medel per anslagspost på anslaget för 2002.

**Tabell 6.14 Beräknat utfall 2002 per anslagspost**

Tusental kronor

	i RB 2002	Prognos 2002
1. Myndighetsutövning	54 000	52 000
1.1 Järnvägsinspektionen	27 000	26 000
1.2 Tidtabellläggning och banupplåtelse	27 000	26 000
2. Bidrag till Inlandsbanan och Öresundskonsortiet	304 000	304 000
3. Sektorsuppgifter	141 000	143 000
4. Banhållning	6 153 840	6 684 386
4.1 Investeringar i nationell plan	2 514 840	2 260 386
4.2 Investeringar i regionala planer	306 000	510 000
4.3 Drift, underhåll och trafikledning	2 838 000	3 069 000
4.4 Räntor och återbetalning av lån för järnväg	889 000	845 000
<b>Summa</b>	<b>7 046 840</b>	<b>7 183 386</b>

### 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 intäkterna från uppdragsverksamheten används för att finansiera banhållning och trafikantinformation. För 2003 beräknas avgifterna till 460 miljoner kronor.

Resultatet för uppdragsverksamheten 2001 var 118 miljoner kronor.

Av tabellerna nedan framgår vilka avgifts- och uppdragsintäkter Banverket beräknar för åren 2003–2005.

**Tabell 6.15 Uppdragsverksamhet**

Tusental kronor (löpande priser)

	Utfall 2001	Prognos 2002	Budget 2003
Banverkets resultatenheter			
Intäkter	1 330	1 341	1 531
Kostnader efter finansnetto	1 212	1 316	1 495
Resultat efter finansnetto	118	25	36
Offentligrättsliga avgifter			
Banavgifter	456	458	460

## Investeringsplan

Banverkets investeringsverksamhet omfattar de investeringar som fastställts av regeringen i stornätsplanen och av länsstyrelserna i regionala planerna. 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 under 2003 att genomföra nedanstående investeringar för 4 685 miljoner kronor.

**Tabell 6.16 Banverkets investeringsplan 2002–2004**

*Miljoner kronor*

	Totalt	Utfall 2001	Prognos 2002	Budget 2003	Budget 2004
Investeringar i järnvägar enligt nationell plan	10 051	2 531	2 260	2 010	3 250
Investeringar i järnvägar enligt regionala planer	1 168	346	510	312	-
Tidigarelagda järnvägsinvesteringar	4 169	-	865	1 713	1 591
El- och teleinvesteringar	2 382	402	680	650	650
<b>Summa investeringar</b>	<b>17 770</b>	<b>3 279</b>	<b>4 315</b>	<b>4 685</b>	<b>5 491</b>
Finansiering					
Anslag	11 219	2 877	2 770	2 322	3 250
Lån	6 551	402	1 545	2 363	2 241
<b>Summa Finansiering</b>	<b>17 770</b>	<b>3 279</b>	<b>4 315</b>	<b>4 685</b>	<b>5 491</b>

## Regeringens överväganden

Regeringen föreslår att riksdagen anvisar ett anslag för banhållnings- och sektorsuppgifter på 7 064 miljoner kronor för 2003. Anslaget har justerats i syfte att begränsa statlig konsumtion, se volym 1, avsnitt 6.2.1. I infrastrukturpropositionen aviserade regeringen en nivåhöjning med ca 1 400 miljoner kronor för 2004 i den s.k. närtidssatsningen. Det föreslagna anslaget om 8 508 miljoner kronor för 2004 inkluderar denna höjning av anslaget. Av tabell 6.17 framgår en preliminär fördelning på olika anslagsposter för 2003–2004. Det ankommer dock på regeringen att slutligt besluta om medlens fördelning på poster. För 2003 beräknar regeringen nedanstående fördelning på anslagsposter.

Anslagsposten 1 Myndighetsutövning delas in i delposterna 1.1 Järnvägsinspektionen respektive 1.2 Fastställande av tågplan och järnvägsplan. För 2003 bör anslagsnivån vara oförändrad för Järnvägsinspektionens verksamhet. Från och med 2004 förväntas Järnvägsinspektionens verksamhet öka med anledning av bl.a. det nya

säkerhetsdirektiv som är under utarbetande i Europeiska kommissionen. Delposten 1.1 beräknas till 29 miljoner kronor för 2003. Delposten 1.2 Fastställande av tågplan och järnvägsplan finansierar Tågtrafikledningens verksamhet. Från och med 2003 föreslås posten omfatta även Banverkets verksamhet som rör prövning och beslut om fastställande av järnvägsplaner. För det ändamålet bör 4 miljoner kronor avsättas. Anslagspost 1 beräknas totalt till 33 miljoner kronor för 2003.

Anslagsposten 2 Bidrag till Inlandsbanan och Öresundsbro Konsortiet finansierar dels bidrag till drift och underhåll på Inlandsbanan, dels Banverkets kostnader för trafikavgifter enligt avtalet om Öresundsförbindelsen. Ett utökad behov av bl.a. dikes- och trumrensning på Inlandsbanan föreligger under 2003–2005. Inlandsbanan AB har anmält ett behov av att genomföra slipersbyten till en kostnad av 7 miljoner kronor under 2003 för att kunna upprätthålla godstrafiken på sträckan Mora–Brunflo. Bidraget bör ökas till 73 miljoner kronor för 2003. Långsiktigt bör bidraget vara 66 miljoner

kronor. Kostnaden för trafikavgifter för Öresundsförbindelsen beräknas till 241 miljoner kronor. Anslagsposten 2 beräknas totalt till 314 miljoner kronor för 2003.

Anslagsposten 3 Sektorsuppgifter finansierar Banverkets sektorsarbete. 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. Banverket har även aviserat ett behov av en utökad satsning på forskning och utveckling. Sammantaget bedömer regeringen att anslagsposten kan komma att höjas ytterligare under 2004–2005. Anslagsposten 3 Sektorsuppgifter beräknas till 160 miljoner kronor för 2003.

Anslagsposten 4 Banhållning omfattar investeringar, drift, underhåll och trafikledning samt räntor och återbetalning av lån. För 2003 föreslår regeringen en fortsatt satsning på drift och underhåll i syfte att komma till rätta med problemen med bristande punktlighet och tillförlitlighet. Regeringen anser att denna satsning skall finansieras genom att anslagsposten för investeringar i nationell plan minskas. Genom ändring av regleringsbrevet för 2002 har posten Trafikledning förts till posten Drift och underhåll. Det omfattande arbetet med utbyte av felaktiga sliprar fortgår. Den operativa trafikledningen har införlivats i Banverket och samordnas numera med bandriftledningen. Ett syfte var att effektivitetsvinster skulle uppstå, det har ännu inte skett. Regeringen förväntar sig att de administrativa kostnaderna för bandrift och trafikledning kommer att minska väsentligt under 2003. Vartefter fjärrblockeringen på järnvägsnätet byggs ut bör den lokala tågklareringen kunna minska i omfattning och kostnaderna kunna sänkas. Anslagsposten för drift, underhåll och trafikledning är beräknad utifrån detta. Affärsverket Statens järnvägar förvaltar i dag ca 25 000 fastigheter. Huvuddelen av dessa utgörs av mark som tas i anspråk av spåranläggningar. På många fastigheter finns byggnader och anläggningar av olika slag, totalt ca 1 900 objekt. Som ett led i utvecklingen av affärsverket uppdrog regeringen i november 2001 åt Banverket att redovisa vilka av dessa fastigheter som är oundgängligen nödvändiga för järnvägsverksamhet eller av annat skäl bör förvaltas av Banverket. Banverkets redovisning visar att all mark och ca 70 procent av

byggnaderna är nödvändiga för järnvägsverksamhet eller av annat skäl behöver förvaltas av Banverket. Regeringen anser att förvaltningsansvaret för statens järnvägsfastigheter skall föras från affärsverket Statens järnvägar till Banverket fr.o.m. årsskiftet 2002/2003, inkl. tillgångar och skulder. Banverket övertar därmed också den reserv på drygt 80 miljoner kronor som motsvaras av realiserbara anläggningstillgångar. Kostnaden för förvaltningsansvaret beräknas långsiktigt till ca 25–30 miljoner kronor per år. Affärsverket har i dag ett förvaltningsavtal med Jernhusen AB som löper ut i slutet av 2003. Kostnaden för detta är 18 miljoner kronor.

Banverket har ett flertal större investeringsprojekt som pågår på stomjärnvägarna. Även på länsjärnvägsnätet finns ett antal pågående projekt. Inför 2003 planerar Banverket att starta ett antal mindre projekt. Flera av dessa är kopplade till de större pågående projekten. Banverket, affärsverket Statens järnvägar, Malmö kommun och Region Skåne ingick i augusti 2001 ett nytt projektavtal avseende planering, byggande, finansiering och driftsättande av en ny tågtunnel under Malmö. Banverket är ensam projektägare för Citytunneln sedan den 1 januari 2002. Då avsikten är att avveckla affärsverket Statens järnvägar (se avsnitt 6.8.3) anser regeringen att affärsverkets åtagande avseende Citytunneln i Malmö skall föras till Banverket fr.o.m. årsskiftet 2002/2003. Åtagandet uppgår till 237 miljoner kronor för perioden 2003–2006. Regeringen bedömer att det inte finns utrymme att påbörja några stora projekt utöver Citytunneln i Malmö och tunnel genom Hallandsås under 2003.

Regeringen anser att 1 procent av anslagsposten även under 2003 får användas till investeringar i det kapillära bannätet i samverkan med externa intressenter.

Delposten 4.1 Investeringar i nationell plan beräknas till 2 010 miljoner kronor. Delposten 4.2 Investeringar i regional plan bör vara 312 miljoner kronor. Delposten 4.3 Drift, underhåll och trafikledning beräknas till 3 400 miljoner kronor. Delposten 4.4 Räntor och återbetalning av lån beräknas till 835 miljoner kronor. För 2004 bedömer regeringen att anslagen för sektorsuppgifter, drift och underhåll samt investeringar kommer att kunna förstärkas.

**Tabell 6.17 Fördelning av anslaget på anslagsposter**

Miljoner kronor

	Utfall 2000	Utfall 2001	Anslag 2002	Prognos 2002	Förslag 2003	Beräknad 2004
1. Myndighetsutövning <sup>1</sup>	-	49	54	52	33	34
1.1 Järnvägsinspektionen	23	24	27	26	29	30
1.2 Fastställelse av tågplan och järnvägsplan	-	25	27	26	4	4
2. Bidrag till Inlandsbanan och Öresundsbro Konsortiet	31	303	304	304	314	310
3. Sektorsuppgifter	337	131	141	143	160	170
4. Banhållning	5 991	6 039	6 154	6 684	6 557	7 994
4.1. Investeringar i nationell plan	2 421	2 531	2 515	2 260	2 010	3 250
4.2 Investeringar i regionala planer	230	346	306	510	312	-
4.3 Drift, underhåll och trafikledning <sup>2</sup>	2 406	2 220	2 838	3 069	3 300	3 600
4.4 Räntor och återbetalning av lån	934	842	889	845	835	1 044
4.5 Riskavgift ÖSK	-	100	0	0	100	100
5. Trafikledning	409	408	-	-	-	-
Summa	6 791	6 930	7 047	7 183	7 064	8 508

<sup>1</sup>Åren 2000 och 2001 omfattade anslagsposten delposterna 1.1 Järnvägsinspektionen respektive 1.2 Tidtabellsläggning och banupplåtelse.<sup>2</sup>Åren 2000 och 2001 omfattade anslagsposten endast drift och underhåll, medan trafikledning låg under anslagsposten 5.

Anslaget 36:4 Banhållning och sektorsuppgifter för 2002 har beräknats enligt nedanstående tabell.

**Tabell 6.18 Härledning av anslagsnivån 2003–2004, för 36:4 Banhållning och sektorsuppgifter**

Tusental kronor

	2003	2004
Anvisat i 2002 års statsbudget	7 046 840	7 046 840
Förändring till följd av:		
Pris- och löneomräkning <sup>1</sup>	239 593	390 843
Beslut	-49 796	1 246 743
Överföring till andra anslag	-271 873	-277 516
Övrigt	99 208	101 267
Förslag/beräknat anslag	<b>7 063 972</b>	<b>8 508 178</b>

<sup>1</sup>Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2002 års statsbudget. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning.

### 6.7.3 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.

Regeringen begär ett bemyndigande för byggandet av Botniabanan på 25 miljarder kronor. Bemyndigandet består av två delar. Bolaget Botniabanan AB har av staten fått rätt att ta upp lån i Riksgäldskontoret för att finansiera utbyggnaden. Totalt beräknas byggkostnaden till ca 15 miljarder kronor, inkl. räntor under byggnadstiden, i prisnivå 2004. När Botniabanan är färdigställd skall Botniabanan AB hyra ut den till Banverket. Hyreskostnaden skall motsvara räntekostnaden på hela den återstående skulden och det aktuella årets amortering på lånen. Lånen skall amorteras på 25 år. Med en antagen räntenivå på ca 5 procent blir räntekostnaden under amorteringstiden ca 10 miljarder kronor. Denna kostnad, liksom amorteringar på lånen, kommer att belasta Banverkets anslag. Det begärda bemyndigandet avser dels produktionskostnaden om ca 15 miljarder kronor, dels den totala ränte-

kostnaden under amorteringstiden om ca 10 miljarder kronor.

Regeringen har för avsikt att återkomma till riksdagen med ett förslag om hur beställningsbemyndiganden bör beräknas i fortsättningen. Den nu föreslagna omfattningen av bemyndigandet framgår av tabellen nedan.

**Tabell 6.19 Bemyndigande om ekonomiska åtaganden**

	Utfall 2001	Prognos 2002	Beräknat 2003	Beräknat 2004
Utestående förpliktelser vid årets början	3 249	7 814	8 658	8 898
Nya förpliktelser	5 665	2 128	2 354	-
Infriade förpliktelser				
– anslag	-1 000	-1 166	-1 699	-2 366
– lån	-100	-118	-415	-772
Utestående förpliktelser vid årets slut	7 814	8 658	8 898	-
<b>Summa erhållen/föreslagen bemyndiganderam</b>	<b>6 300</b>	<b>8 700</b>	<b>9 200</b>	<b>-</b>
Botniabanan	-	-	25 000	25 000

## Lån inom Banverket

Riksdagen har begärt redovisning av i vilken utsträckning som statsbudgeten är in-tecknad för att betala framtida räntor och amortering på lån m.m. Inom Banverket finns lån upptagna för att finansiera Banverkets investeringar i vissa järnvägsprojekt som ingår i gällande planer (när-tids-satsningen), eldrifts- och teleanläggningar, tele-nätsutrustning, projekteringslager, samt för statens andel av vissa investeringar i Stockholmsområdet i enlighet med avtal från 1983 mellan Statens järnvägar, Stockholms läns landsting och staten. När det gäller omsättningstillgångar (rörelsekapital) och anläggningstillgångar skall dessa enligt budgetlagen finansieras med lån eller krediter i Riksgäldskontoret. Regeringen föreslår en låneram på 800 miljoner kronor för finansiering av Banverkets anläggningstillgångar.

Riksdagen har beslutat om en låneram på 865 miljoner kronor för angelägna projekt som startas under 2002. För angelägna projekt som startas under 2003 föreslås en låneram på 1 713 miljoner kronor. Förslaget är i enlighet med den av riksdagen beslutade när-tids-satsningen i anledning av infrastrukturpropositionen.

Banverket hade vid utgången av 2001 upptagit lån på 10 075 miljoner kronor i Riksgäldskontoret, varav 1 757 miljoner kronor finansieras med myndighets- och rörelsekapital. Under 2001 upptogs lån på 1 363 miljoner kronor och lån på 1 335 miljoner kronor har amorterats. Räntekostnaderna inkl. avgifter uppgick i genomsnitt till 5,65 procent vilket är något lägre jämfört med 2001 då kostnaden i genomsnitt uppgick till 5,78 procent.

I tabellen nedan redovisas Banverkets netto-upplåning med utgångspunkt från nu fattade beslut och förslag om anslag för amortering av lånen 2003.

**Tabell 6.20 Ändamål och belopp för lån upptagna i Riksgäldskontoret**

Tusental kronor	
Ändamål	Lånebelopp
Övriga krediter, varav	
Eldriftsanläggningar	3 939
Vissa investeringar i Stockholmsområdet 1983	2 607
Teleanläggningar	1 563
Projekteringslager	829
När-tids-satsning	2 578
Anläggningstillgångar	648
Kapitaltillskott SVEDAB avseende 2001	88
<b>Summa</b>	<b>12 652</b>

Av tabellen nedan framgår Banverkets beräknade nettoupplåning samt nettoupplåningen för järnvägsprojekt som hanteras utanför Banverket för perioden 2002–2010.

**Tabell 6.21 Beräknad nettouplåning för Banverket och vissa järnvägsprojekt 2002–2010**

Miljoner kronor

	Skuld 2001-12-31	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Skuld 2010-12-31
Eldriftsanläggningar	3 939	265	254	206	198	190	182	175	168	5 577
Vissa investeringar i Stockholmsområdet	2 607	-128	-128	-128	-128	-129	-129	-129	-128	1 580
Teleanläggningar	1 563	-43	-54	-47	-37	-6	-5	-4	-4	1 363
Projekteringslager	829	130	-439	-520	0	0	0	0	0	0
Kapitaltäckningsgaranti för SVEDAB	88	5	5	6	6	7	7	7	8	139
Närtidssatsningen	0	865	1713	1591	-379	-379	-379	-379	-379	2 274
<b>Summa nettouplåning för övriga krediter hos RGK</b>	9 026	1 094	1 351	1 108	-340	-317	-324	-330	-335	10 933
Anläggningstillgångar	1 048	0	0	0	0	0	0	0	0	1 048
Villkorslån Arlandabanan	1 000	0	0	0	0	0	0	0	0	1 000
<b>Totalsumma</b>	11 074	1 094	1 351	1 108	-340	-317	-324	-330	-335	12 981
Botniabanan	1 175	1 056	2 052	3 169	2 893	2 441	2 170	1 415	-655	15 716

I tabellen nedan redovisas Banverkets ackumulerade skuld samt skulden för järnvägsprojekt som hanteras utanför Banverket för perioden 2001–2010. Skulden är en konsekvens av nettouplåningen ovan.

**Tabell 6.22 Beräknad låneskuld för Banverket och vissa järnvägsprojekt 2001–2010**

Objekt	Skuld 2001	Skuld 2002	Skuld 2003	Skuld 2004	Skuld 2005	Skuld 2006	Skuld 2007	Skuld 2008	Skuld 2009	Skuld 2010
Eldriftsanläggningar	3 939	4 202	4 458	4 664	4 862	5 052	5 234	5 409	5 577	5 739
Vissa investeringar i Stockholmsområdet	2 607	2 479	2 351	2 223	2 095	1 966	1 837	1 708	1 580	1 455
Teleanläggningar	1 563	1 520	1 466	1 419	1 382	1 377	1 372	1 367	1 364	1 360
Projekteringslager	829	959	520	0	0	0	0	0	0	0
Kapitaltäckningsgaranti för SVEDAB	88	93	98	104	110	117	124	131	139	147
Närtidssatsningen	0	865	2 578	4 169	3 790	3 411	3 032	2 653	2 274	1 895
<b>Summa Banverkets lån hos Riksgäldskontoret</b>	9 026	10 118	11 471	12 579	12 239	11 923	11 599	11 268	10 934	10 596
Anläggningstillgångar	1 048	1 048	1 048	1 048	1 048	1 048	1 048	1 048	1 048	1 048
Villkorslån 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>	11 074	12 166	13 519	14 627	14 287	13 971	13 647	13 316	12 982	12 644
Avgår statskapital och rörelsekapital	-1 357	-1 162	-1 162	-1 162	-1 162	-1 162	-1 162	-1 162	-1 162	-1 162
Botniabanan	1 175	2 231	4 283	7 452	10 345	12 786	14 956	16 371	15 716	15 061

De lån som Banverket har i Riksgäldskontoret skall återbetalas genom att Banverkets anslag

belastas med kostnader för räntor och återbetalning av skuld. I nedanstående tabell redovisas det



årliga anslagsbehovet 2001–2010 för räntor och amortering av dessa lån. Räntan är i denna tabell bedömd till 5,5 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. Hyreskostnaden motsvarar räntekostnaden på hela den återstående skulden och det aktuella årets amortering. Banverkets anslagsbehov för denna hyra framgår av nedanstående tabell.

**Tabell 6.23 Anslagsbehov för räntor och återbetalning av lån för järnvägar m.m. 2001–2010**

*Miljoner kronor*

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
<b>Lån i Riksgäldskontoret</b>										
räntor	517	543	616	683	704	685	667	649	630	611
amorteringar	148	662	1 091	1 116	916	924	931	938	1 598	1 601
<i>Summa Banverkets anslagsbelastning Riksgäldslån</i>	719	1 205	1 707	1 799	1 620	1 609	1 598	1 587	2 228	2 212
Villkorslån Arlandabanan	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60
Riskavgift Öresundsbron	-	-	-	100	100	100	100	100	100	100
Hyra för Botniabanan	-	0	0	0	0	0	0	0	1 186	1 162
<b>Total anslagsbelastning</b>	<b>779</b>	<b>1 265</b>	<b>1 767</b>	<b>1 959</b>	<b>1 780</b>	<b>1 769</b>	<b>1 758</b>	<b>1 747</b>	<b>3 574</b>	<b>3 534</b>

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

**Tabell 6.24 Andel av anslaget som är in-tecknat för ränta och amortering**

	2001	2002	2003	2004
36:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter (mkr)	7 036	7 047	7 064	8 508
Total anslagsbelastning för räntor och återbetalning av lån (mkr)	779	1 265	1 767	1 959
<b>Andel anslagsbelastning för räntor och återbetalning av lån (%)</b>	<b>11</b>	<b>18</b>	<b>25</b>	<b>23</b>

## 6.8 Statens järnvägar

### 6.8.1 Omfattning

Statens järnvägar är ett affärsverk som förvaltar den egendom och ansvarar för den verksamhet som före utgången av 2000 ingick i Statens järnvägars verksamhet men som inte överfördes till aktiebolag vid årsskiftet 2000/2001. Det gäller främst leasing- och leaseholdåtaganden, fastigheter, personal, järnvägsmuseum samt åtaganden avseende Citytunneln i Malmö.

Verksamheten inriktades under 2001 främst mot att successivt avveckla verksamheten eller föra över den till andra huvudmän.

### 6.8.2 Mål och resultat

Statens järnvägars uppdrag under 2001 var att verksamheten skulle bedrivas kostnadseffektivt och inriktas mot att avveckla åtagandena affärsmässigt på ett snabbt och effektivt sätt. Under 2001 avvecklades främst en stor del av den personal som fanns kvar i affärsverket efter bolagiseringen. Vid ingången av 2001 uppgick personalen till 1 211 personer och vid årets slut till 297.

### 6.8.3 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 2001 till 9 558 (9 344) miljoner kronor. För affärsverket Statens järnvägar och de verksamheter som numera drivs i bolag uppgick låneramen under 2001 totalt till 16 000 miljoner kronor och den var utnyttjad med 13 730 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 men som inte fördes över till aktiebolag vid årsskiftet 2000/2001. Avsikten är att en plan för avvecklingen av affärsverket skall vara fastlagd och en betydande del av avvecklingen genomförd vid utgången av 2002. Personalen minskar ytterligare under 2002 till ca 170 personer.

Statens järnvägar ansvarar för att förvalta ca 25 000 fastigheter. Banverket tar över samtliga dessa fastigheter vid årsskiftet 2002/2003, inkl. tillgångar och skulder. Banverket övertar därmed också den reserv på drygt 80 miljoner kronor som motsvaras av anläggningstillgångar.

Banverket, Statens järnvägar, Malmö kommun och Region Skåne ingick under 2001 ett nytt projektavtal avseende Citytunneln i Malmö. Statens järnvägars del av kostnaderna för projektet uppgår enligt avtalet till 237 miljoner kronor, exkl. index. Statens järnvägars åtaganden avseende Citytunneln i Malmö förs vid årsskiftet 2002/2003 över till Banverket.

Regeringen föreslår mot denna bakgrund att riksdagen bemyndigar regeringen att ge affärsverket Statens järnvägar finansiella befogenheter för 2003 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. Riks-

dagen har tidigare årligen godkänt en finansieringsplan för Statens järnvägar. Efter omvandlingen av verksamheter 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 de nya aktiebolagen. Utlåning från Riksgäldskontoret till andra än affärsverk och statliga myndigheter kräver riksdagens godkännande.

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

De leasing- och leaseholdåtaganden avseende järnvägsmateriel som förvaltas av Statens järnvägar och där materien för närvarande hyrs av SJ AB, Green Cargo AB och Scandlines AB garanteras av staten genom Riksgäldskontoret. För detta skall av respektive berört bolag tas ut en avgift som fastställs av Riksgäldskontoret.

### 6.8.4 36:5 Ersättning till Statens järnvägar för kostnader i samband med utdelning från AB Swedcarrier m.m.

**Tabell 6.25 Anslagsutveckling**

Tusental kronor				
2001	Utfall	64 089	Anslags-sparande	158 000
2002	Anslag	25 000	Utgifts-prognos	53 594
<b>2003</b>	<b>Förslag</b>	<b>45 000</b>		
2004	Beräknat	15 000		

Regeringen föreslår att anslaget 36:5 Ersättning till Statens järnvägar i samband med utdelning från AB Swedcarrier m.m. liksom under 2002 även skall kunna användas för engångskostnader för arkivering av visst material, kostnader för Sveriges järnvägmuseum till dess ny huvudman har utsetts, tillfälliga kostnader för ett vagnregister samt för stämpelskatt när fastighetstillgångar överförs från staten till aktiebolag.

Regeringen bedömer att den riskavspeglande avgift som avser statens åtaganden gentemot Scandlines AB inte kan belasta bolaget då detta har sålts. Regeringen föreslår att ändamålet för anslaget 36:5 Ersättning till Statens järnvägar för kostnader i samband med utdelning från AB Swedcarrier m.m. skall utvidgas till att användas även för den riskavspeglande avgift som avser Scandlines AB.

De verksamheter som bedrivits på Statens järnvägars nuvarande och tidigare fastigheter har medfört olika former av miljöföroreningar. Genom att Statens järnvägar har varit verksamhetsutövare har man kvar ett visst ansvar för efterbehandling och återställning av förorenade områden. Regeringen föreslår att ändamålet för anslaget 36:5 skall utvidgas till att kunna användas för kostnader på totalt högst 5 miljoner kronor för att åtgärda historiska miljöföroreningar på Statens järnvägars nuvarande och tidigare fastigheter i de fall annan ansvarig saknas.

**Tabell 6.26** Härledning av nivån 2003–2004, för 36:5 Ersättning till Statens järnvägar för kostnader i samband med utdelning från AB Swedcarrier m.m.

Tusental kronor

	2003	2004
Anvisat i 2002 års statsbudget	25 000	25 000
<i>Förändring till följd av</i>		
Pris- och löneomräkning	0	0
Överföring till/från andra anslag	-10 000	-10 000
Beslut	30 000	0
Förslag/beräknat anslag	45 000	15 000

## 6.9 Transeuropeiska Nätverk (TEN)

### 6.9.1 Omfattning

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. Gemenskapsstöd 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 EU-kommissionen.

Inför perioden 2001–2006 har kommissionen utarbetat ett nytt system för budgetfördelning för TEN, s.k. Multiannual Indicative Programme (MIP). Den fleråriga MIP innebär att kommissionen fattar ett beslut om femåriga ramar. Därmed blir det på nationell nivå 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.

### 6.9.2 Resultat

Bland de järnvägsprojekt som beviljats TEN-bidrag kan nämnas uppgradering av sträckan Stockholm–Malmö och anläggande av dubbelspår Malmö–Göteborg. De vägprojekt som beviljats stöd är E6 och E18. Öresundsförbindelsen samt väg- och luftinformatikprojektet VIKING är också projekt som har beviljats stöd. Bidrag till sjöfarten har gått till bl.a. 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 beviljats bidrag under 2001 är:

**Tabell 6.27** Beviljat TEN-stöd 2001

	Belopp i miljoner euro
Citytunneln	2,0
Södra och Västra stambanorna	2,0
Väg E6 i Bohuslän, utbyggnad till motorväg	2,0
Rulltrappförbindelse Arlanda–Arlandabanan	1,0
Botniabanan Nyland–Umeå (studier)	6,5
VIKING trafikledning och trafikinformatik, fas 4	5,5
NUP fas 2	2,5
<b>Summa</b>	<b>21,5</b>

Följande projekt ingår i det femåriga MIP-programmet:

**Tabell 6.28 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>

De projekt som inte ingår i MIP:en och som Sverige under 2002 har ansökt om TEN-bidrag för är:

**Tabell 6.29 Utanför MIP-programmet ansökta TEN-stöd 2002**

	Belopp i miljoner euro
Botniabanan, etappen Nyland–Umeå	2,3
Väg E4 Örkelljunga–Skånes Fagerhult	1,0
Malmö hamn	2,5
Visby hamn	0,8
Övrigt	0,5
<b>Summa</b>	<b>7,1</b>

Essenrådet beslutade 1994 om en lista över särskilt prioriterade projekt i TEN. I Sverige finns två av dessa projekt, Öresundsförbindelsen och den Nordiska Triangeln. Byggandet av Öresundsförbindelsen avslutades 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, Västkustbanan, Vänerlänken, Västra stambanan och Citytunneln. De vägprojekt som ingår är E4, E6 och E18. Även Arlanda flygplats och Göteborgs hamn ingår som delar i den Nordiska Triangeln.

Under 2000 presenterade Europeiska kommissionen ett förslag till begränsad revidering av riktlinjerna för TEN. Kommissionen rapporterar vartannat år till Europaparlamentet, Rådet, ekonomiska och sociala kommittén och regionalkommittén om hur genomförandet fullföljts. Den senaste rapporten lämnades i juli 2002.

**Tabell 6.30 Balans mellan beviljade, ianspråktaga och återstående bidrag, 2002**

	Belopp i miljoner euro
Totalt beviljade medel för 2002	13,6
Till augusti utbetalade bidrag	3,6
Återstår att utbetala från EU	10,1

### Regeringens överväganden

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

Regeringen anser att det är viktigt att trafikverken aktivt deltar i sökandet av bidrag från TEN-budgeten och även slutredovisar 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.

### 6.9.3 36:6 Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk

**Tabell 6.31 Anslagsutveckling**

Tusental kronor				
2001	Utfall	27 827	Anslags- sparande	218 920
2002	Anslag	180 000	Utgifts- prognos	207 270
<b>2003</b>	<b>Förslag</b>	<b>200 000</b>		
2004	Beräknat	200 000		

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

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

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

## Regeringens överväganden

Målsättningen har under flera år varit att söka och erhålla TEN-bidrag om sammantaget 200 miljoner kronor årligen. Inför budgetåret 2002 fanns indikationer på att Sverige inte skulle erhålla så stor utbetalning. Samtidigt fanns ett behov av att hålla nere flera anslag för att klara utgiftstaket. Höjningen av anslaget inför 2003 till 200 miljoner kronor är en återgång till den ursprungliga nivån.

Det ankommer på regeringen att slutligen besluta om fördelningen på anslagsposter.

**Tabell 6.32 Härledning av nivån 2003–2004, för 36.6 Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk**

*Tusental kronor*

	2003	2004
<b>Anvisat i 2002 år statsbudget</b>	180 000	180 000
<i>Förändring till följd av</i>		
Pris- och löneomräkning	0	0
Beslut	0	0
Överföring från andra anslag	20 000	20 000
Övrigt	0	0
<b>Förslag/beräknat anslag</b>	<b>200 000</b>	<b>200 000</b>



## 7 Sjöfart

### 7.1 Omfattning

Verksamheten omfattar sjöfart, farledsverksamhet, sjöfartsinspektion och statligt bidrag till sjöfarten m.m. Ansvarig sektormyndighet inom verksamhetsområdet är Sjöfartsverket. Andra myndigheter som verkar inom området är Rederinämnden, Kustbevakningen och Handelsflottans kultur- och fritidsråd (HKF).

*Sjöfartsverket* har till uppgift att på ett företagsekonomiskt sätt och inom ramen för en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning ansvara för att sjöfarten har tillgång till farleder med god framkomlighet och hög säkerhet året runt på samtliga svenska hamnar av betydelse. Verksamheten skall huvudsakligen bedrivas med inriktning på handelssjöfarten. Fritidsbåttrafikens, fiskets och marinens intressen skall beaktas. Sjöfartsverket är även ansvarig myndighet för sjöräddningen i Sverige. Sjöfartsverket ingår i samverkansområdet Transporter. Samverkansområdet redovisas under utgiftsområde 6 Försvar samt beredskap mot sårbarhet. De huvudsakliga verksamheter som Sjöfartsverket bedriver är farledsverksamhet och sjöfartsinspektion.

*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 det nu gällande sjöfartsstödet.

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

### 7.2 Utgiftsutveckling

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

**Tabell 7.1 Utgiftsutveckling inom verksamhetsområdet**

Tusentals kronor

	Utfall 2001	Anslag 2002 <sup>1</sup>	Prognos 2002	Förslag anslag 2003	Beräknat anslag 2004
36:6 Från EG-budgeten finansierade stöd till Trans-europeiska nätverk <sup>2</sup>	1 338	5 000	5 000	<b>5 000</b>	5 000
36:7 Ersättning för fritidsbåtsändamål	61 000	71 000	71 000	<b>71 000</b>	71 000
36:8 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.	62 660	71 160	71 160	<b>62 660</b>	62 660
36:9 Sjöfartsregistret	-	-	-	<b>4 369</b>	4 465
36:10 Rederinämnden: Administration	-	2 800	2 764	<b>3 047</b>	3 114
2002 36:9 Bidrag till sjöfarten <sup>3</sup>	506 373	212 200	174 775	-	-
<b>Totalt för verksamhetsområde Sjöfart</b>	<b>631 371</b>	<b>362 160</b>	<b>324 699</b>	<b>146 076</b>	<b>146 239</b>

<sup>1</sup> Inklusive beslut till följd av förslag till tilläggsbudget i samband med 2002 års ekonomiska vårproposition och förslag till tilläggsbudget i denna proposition.<sup>2</sup> Avser endast den del av TEN-anslaget som kan disponeras av Sjöfartsverket<sup>3</sup> Anslaget upphör fr.o.m. 2003

Förändringen av utgiftsnivån för 2003 jämfört med 2002 på 209 miljoner kronor beror dels på det nya sjöfartsstödet och dels på förslaget om inrättandet av ett nytt anslag för driften av sjöfartsregistret. Ramen minskar 2003 jämfört med 2002 och stiger därefter med den pris- och löneomräkning som följer med det nya anslaget för Sjöfartsregistret.

### 7.3 Politikens inriktning

Sjöfarten svarar för den dominerande delen av transportererna i utrikeshandeln. Efter många år av oavbruten uppgång i de svenska hamnarna minskade godsomsättningen mätt i ton under 2001 med drygt fyra procent. EU-utvidgningen, en fortsatt positiv utveckling i Östersjöområdet samt en fortsatt liberalisering av handeln är faktorer som talar dock 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-rotrafik i regionala system och containertrafiken i ett integrerat globalt system och denna utveckling förväntas fortsätta. Både farleds- och hamnsystemet har god kapacitet och generellt goda förutsättningar att klara betydande volymökningar utan stora nyinvesteringar. Ökad sjöfart i framför allt Europatrafiken kan bidra till att lätta på kapacitetstrycket för landtransporterna i

Europa, vilket ger säkerhets- och miljövinster för samhället. Sjöfartens infrastruktur i direkt mening består av farledssystemet och hamnarna, men lika viktigt är behovet av goda anslutningar till hamnarna i form av vägar och järnvägar för att effektiva totala transportkedjor skall kunna uppnås. Det är också av stor vikt att dessa anslutningar beaktas i infrastrukturplaneringen. Det har utvecklats en naturlig struktur med en stark koncentration av godsflödena till ett begränsat antal välbelägna och effektiva hamnar. Ett tiotal hamnar står för cirka 80 procent av den totala godsvolymen. Genom en EG-förordning har det beslutats att hamnar med en årlig godsomsättning om minst 1,5 miljoner ton eller minst 200 000 resande skall ingå i det transeuropeiska nätverket. Sverige har 23 hamnar som enligt 2000 års hamnstatistik faller inom denna definition. Av dessa är det 17 hamnar som uppfyller kriteriet för godsomsättning. Sådana hamnar bör också naturligen anses som nationellt viktiga.

Händelserna den 11 september 2001 i Amerikas Förenta Stater har lett till att ett omfattande arbete med skyddet mot brottsliga handlingar (security) inletts inom sjöfartsnäringen. Den Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) har på amerikanskt initiativ påbörjat ett arbete med säkerhetsfrågor och utvecklande av regelverk kring dessa. Arbetet kommer att fortsätta fram till och med IMO:s sjösäkerhetskommittés möte och diplomatkonferens december 2002. Därefter skall medlemsstaterna införa de överenskomna reglerna.



## 7.4 Mål och resultat

Med utgångspunkt i de transportpolitiska delmålen har regeringen i regleringsbrev fastställt verksamhetsmålen för Sjöfartsverket, Kustbevakningen, Rederinämnden respektive HKF. För Sjöfartsverket har det även fastställts ekonomiska mål. Resultatet för 2001 i förhållande till dessa mål framgår av den följande redovisningen.

### 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 2000/2001 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 fortskrider planenligt. Den mellan åren 1960–2000 sjömätta ytan, som inte helt uppfyller kraven enligt den internationella standarden, är 100 000 km<sup>2</sup>. Av detta område är 11 600 km<sup>2</sup> ommätt och arbetet pågår med en takt av ca 3 000 km<sup>2</sup> per år. Digitaliseringen av sjökorten fortgår och i slutet av 2001 innehöll sjökortsdatabasen totalt 99 allmänna sjökort. 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. Om det digitaliserade sjökortet kombineras med det automatiska identifieringsystemet (AIS) erhålls även en förhöjd säkerhetsnivå för sjöfarten. De externa intäkterna i form av försäljning av sjökort, sjömätning och övriga intäkter för sjökarteverksamheten uppgick till 28,9 miljoner kronor (34,8 miljoner kro-

nor) medan kostnaderna uppgick till 71,4 miljoner kronor (76,4 miljoner kronor), vilket innebär att verksamheten är beroende av medel från farledsavgifterna.

Sjöfartsverket deltar i Rikstrafikens projekt Hela resan och har inom projektet genomfört en inventering av handikappanpassningen av passagerarfartygstrafiken. Inventeringen visade att det finns ett behov av en handbok med råd och riktlinjer riktade till beställare och operatörer av passagerarfartygstrafik liksom konstruktörer och byggare av passagerarfartyg. Sjöfartsverket avser att ta fram denna handbok och skall även genomföra utbildningar av nyckelpersoner inom och utom verket avseende vikten och behovet av handikappanpassning. Sjöfartsverket har i dagsläget inte någon metod för att följa upp andelen personer med funktionshinder och personer med särskilda behov som utnyttjar sjöfarten.

Arbetet med att förbättra säkerheten och tillgängligheten till Göteborgs hamn (Projekt Säkrare Farleder) har påbörjats och en generalentreprenör är utsedd, Boskalis Westminster Dredging bv. Under hösten 2002 kommer entreprenören att planera arbetena i farlederna och de fysiska arbetena påbörjas runt årsskiftet 2002/2003.

#### Transportkvalitet

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

*Resultat:* Sjöfartsverket har under 2001 samarbetat med den nederländska sjöfartsmyndigheten för att ta fram mått på transportkvalitet. Syftet med projektet är att presentera värdefull information som kan användas i arbetet med att verka för att medborgare och näringsliv ges en hög transportkvalitet.

Antalet fartyg som har försenats på grund av brister i Sjöfartsverkets resurser eller planering är försumbart.

#### 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 som tillsammans med personal från andra avdelningar inom Sjöfartsverket arbetar för att sjöfart skall kunna bedrivas året runt på samtliga hamnar av betydelse. Under 2001 kunde en nedgång på ca 4 procent av godsvolymen för sjöfarten konstateras. Mätt i godsvolym var nedgången störst på syd- och västkusten och procentuellt sett i Stockholm och på sydkusten. Ett par områden låg över genomsnittet och Bottenvikens sjötrafikområde kunde notera en ökning av godsvolymen med ca 26 procent. De andra sjötrafikområdena hade förhållandevis små förändringar jämfört med föregående år.

## Miljö

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

*Resultat:* Sedan den 1 januari 1998 har Sverige miljödifferenterade farledsavgifter. Och det finns nu 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 och 27 000 ton kväveoxider per år inom Östersjö- och Nordsjöområdet.

## Sjösäkerhet

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

*Resultat:* Redare och befälhavare ansvarar för fartygssäkerheten, men den påverkas även genom det tillsynsansvar som åligger Sjöfartsinspektionen. Med sjösäkerhet avses här säkerheten i svenska farvatten för all sjöfart oavsett fartygens nationalitet och säkerheten för svenska fartyg oberoende av farvatten. Genom flaggstatsansvaret har Sjöfartsinspektionen betydligt större möjligheter att påverka fartygssäkerheten

på svenska fartyg än på de fartyg som inspektionen inspekterar i egenskap av hamnstat.

Antalet allvarliga olyckor inom handelssjöfarten i svenska farvatten har sedan 1990 varierat mellan 7 och 16 fall per år och sedan 1997 har olyckorna varit färre än 10 per år. En olycka definieras av Sjöfartsverket som allvarlig om fartyget förlist eller om någon omkommit/skadats svårt till följd av en olycka. I riksdagens transportpolitiska beslut formulerades målet att under perioden 1998–2007 halvera antalet allvarliga olyckor inom handelssjöfarten samt för fiske- och fritidsbåtar. Vidare skall enligt samma beslut inga allvarliga olyckor ske inom kategorin färje- och passagerarsjöfart. En redovisning av antalet allvarliga olyckor de två åren 1998 och 2001 och av omkomna/skadade visas i nedanstående tabell. En studie över tiden skulle dock visa att antalet olyckor varierar starkt mellan åren vilket gör det problematiskt att redovisa resultat för enskilda år. Det finns dock en tendens att antalet allvarliga olyckor för alla trafik kategorier minskar sedan 1998, och för färje- och passagerarsjöfarten har etappmålet så gott som uppfyllts.

**Tabell 7.2 Antal allvarliga olyckor samt omkomna och skadade i svenska farvatten**

Trafikkategori	1998		2001	
	Allvarliga olyckor	Döda/skadade	Allvarliga olyckor	Döda/skadade
Handels-sjöfarten	8	2	4	3
Fiskefartyg	3	4	3	1
Fritidsbåtar	36	42	42	48
Färje- och passagerar-sjöfart	3	2	1	1

Analysverksamheten har förstärkts genom nyanställning och Sjöfartsinspektionen bedömer att denna resursförstärkning väl tillgodoser inspektionens behov på området.

Enligt "Memorandum of Understanding on Port State Control" (Paris-MoU), som undertecknats av 19 stater däribland Sverige, skall sjöfartsmyndigheterna i respektive stat genomföra s.k. hamnstatskontroller på 25 procent av antalet utländska fartyg som kommer till staten. Under 2001 (2000) genomförde Sjöfartsinspektionen 658 (762) kontroller, vilket motsvarar 23,1 procent (26,7 procent) av de utländska fartygen som anlöpte svenska hamnar. Motsvarande siffror för hela Paris-MoU området var totalt 18

681 (18 559) kontroller vilket gav ett snitt på 27,3 procent (28,6 procent). Statistiken i Paris–MoU omfattar hamnstatskontroller av fartyg från 107 flaggstater.

De svenska fartygen har i en internationell jämförelse klarat sig relativt väl. Under 2001 (2000) genomfördes 258 (288) hamnstatskontroller av svenska fartyg enligt Paris–MoU. I 101 (108) fall hittades brister och i 5 (4) fall belades fartygen med nyttjandeförbud. Av de svenska fartygen klarade sig 58,9 procent (60,8 procent) utan anmärkning. I jämförelse med flaggstater vars fartyg inspekterats mer än 30 gånger och som omfattar 18 299 inspektioner (62 flaggstater) är det 6 flaggstater som har en lägre andel fartyg med nyttjandeförbud än Sverige. Vad avser antalet anmärkta brister har fartyg från två länder en lägre andel anmärkningar än vad Sverige har. Vid kontroller av den utländska trafiken till Sverige har Sjöfartsinspektionen funnit brister i 285 (335) fall och belagt 12 (14) utländska fartyg med nyttjandeförbud. 54,9 procent (54,2 procent) klarade sig utan anmärkning. För att ge en rättvisande bild av den nyttjandeförbudstatistik som inrapporterats från hamnstatskontrollerna har en modell framtagits som bearbetar information från de senaste tre åren och resultatet av den ger att Sverige kommer på tredje plats efter Storbritannien och Finland bland alla länder vars fartyg har kontrollerats.

Det uppställda sjöräddningsmålet att ett fartyg skall 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 har uppfyllts. Detta mål gäller dygnet runt.

### Sjöfartsverkets ekonomiska resultat

*Verksamhetsmål:* Målet för räntabiliteten under perioden 1999–2001 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:* Den genomsnittliga räntabiliteten på justerat eget kapital efter skattemotsvarighet un-

der perioden 1999–2001 har varit 3,37 procent. Soliditeten för 2001 är 34,8 procent. Farledsavgifterna var oförändrade under året. Detta innebär att de ekonomiska målen till viss del har uppnåtts. Resultatet för 2001 efter finansiella poster blev -44,9 miljoner kronor. Jämfört med 2000 innebär detta en resultatförsämring med 78,3 miljoner kronor. Förutom kostnader som klassificeras som jämförelsestörande på 27,6 miljoner kronor har trafikintäkterna på grund av det rådande konjunkturläget minskat med 31,4 miljoner kronor.

Kostnader fördelade sig på verksamhetsgrenarna sektor- och myndighetsverksamheten med 147,8 miljoner kronor och för produktionsverksamheten med 1 213,8 miljoner kronor. Kassaflödet före investeringar var positivt 33,2 miljoner kronor (137,2 miljoner kronor) för att därefter bli negativt efter investeringarna -87 miljoner kronor (47,1 miljoner kronor).

De organisationsförändringar, som i sin helhet genomfördes vid årsskiftet 2000/2001, innebär dels att Sjöfartsverket har en organisation som särskiljer verkets sektors- och myndighetsroll från producentrollen, dels att antalet sjötrafikområden har minskat från tretton till sju. Organisationsförändringarna innebär att Sjöfartsverket kommer att successivt minska antalet anställda på huvudkontoret i Norrköping. Med dessa förändringar anser Sjöfartsverket att en grund har lagts för det fortsatta rationaliseringsarbetet. Åtgärder som övervägs är att efter lämplighetsprövning konkurrensutsätta vissa delar av verksamheten och vidareutveckla behovsanpassningen och organisationen av tjänsterna. Förändringar som redan har genomförts är inrättandet av en rederifunktion med ett samlat driftsansvar för verkets sjömättnings-, arbets- och isbryarfartyg samt ingåendet av ett nytt arbetstidsavtal för lotsar.

Kostnaderna för lotsningen har sedan 1997 ökat med 22 procent och uppgick under 2001 till 436 miljoner kronor. Intäkterna har under samma period ökat med 30 procent och uppgick under 2001 till 174 miljoner kronor. Kostnadsäckningen under 2001 var 40 procent. Avgifterna för lotsningen har under samma period höjts med 48 procent och har den 1 juli 2002 i genomsnitt höjts med ytterligare 23 procent. Efter denna höjning beräknas kostnadsäckningsgraden till 45 procent. Hänsyn har i detta sammanhang tagits till de speciella förhållanden som råder i Väner och Mälaren och lotsavgiften

har därmed nedsatts för lotsning i dessa farvatten. Lotsningverksamheten har genomgått en rationalisering som innebär att antalet lotsar har minskat med 40 personer. Vidare har möjligheten att söka dispens från lotsplikten ökat genom att språkkravet förändrats från enbart svenska till svenska/engelska. Kostnadsökningen beror främst på ökade personalkostnader, där sänkningen av lotsarnas pensionsålder från 65 till 60 år har haft en stor påverkan. Sjöfartsverket har en tvist om upphovsrätten till sjökort över Göta kanal och Trollhätte kanal. Verket har förlorat i hovrätten men har överklagat domen. Motpartens rättegångskostnader om en miljon kronor har bokats upp som skuld.

## 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 såväl sjöräddning som miljöräddningstjänst.

*Resultat:* Kustbevakningens medverkan vid tillsyn av fartyg är reglerad i en särskild överenskommelse mellan Sjöfartsverket och Kustbevakningen. Verksamheten omfattar främst tillsyn av fartyg i form av inspektion avseende bemanning på svenska fartyg, säkring av last i lastbärare samt kontroll av transporter med farligt gods m.m.

Under senare år har det förebyggande arbetet, med bl.a. omfattande information och kontakter med lastägarna, blivit allt viktigare. Myndighetens bedömning är att kunskapen om och respekten för regelverket har ökat. Antalet kontrollåtgärder har sjunkit något i förhållande till föregående år. Myndigheterna har vidare under året gemensamt genomfört ett utbildningsprogram avseende tillsyn av bemanning och behörighet.

Beträffande sjötrafikövervakningen har övervakning och kontroll av att sjöfarten följer bestämmelserna i trafiksepareringsområden haft hög prioritet. Införandet av ny teknik i form av laserhastighetsmätare har bidragit till en effektivisering av hastighetsövervakningen till sjöss. Tillsynen enligt sjöfyllerilagstiftningen har också

förbättrats, som en följd av den effektiviserade sjötrafikövervakningen.

Vidare har Kustbevakningen genomfört drygt 300 sjöräddningsoperationer, vilket motsvarar ca en fjärdedel av det totala antal sjöräddningsinsatser som genomfördes i svenska vatten under 2001. Myndigheten svarade därmed för den största delen av de statliga insatserna.

Målet för verksamheten har uppnåtts. Arbetet med att ta fram en gemensam målformulering för sjösäkerhetsarbetet bör fortsätta. För att ytterligare effektivisera verksamheten har Kustbevakningen fått i uppdrag att i samråd med Sjöfartsverket utveckla ett system för riskanalysbaserad sjösäkerhetstillsyn.

## Resultat Handelsflottans kultur- och fritidsråd

Regeringen bedömer att verksamhetsmålen för HKF:s verksamhet i huvudsak har uppnåtts.

### Meningsfullt och attraktivt fritids- och kulturliv

*Verksamhetsmål:* Handelsflottans kultur- och fritidsråd (HKF) skall så effektivt som möjligt erbjuda sjömän ett meningsfullt och attraktivt fritids- och kulturliv.

*Resultat:* Ett stort antal sjömän har tagit del av HKF:s utbud och verksamheten har fått bra kritik i de enkäter som tidigare gjorts.

### Variation och kvalitet

*Verksamhetsmål:* 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.

*Resultat:* Sjomännen har fått tillgång till ett kulturutbud som motsvarar det som erbjuds i de kommunala biblioteken, SVT och välsorterade videobutiker. Avseende fritidsaktiviteter har verksamheten främst erbjudit klubbverksamhet och diverse motionsaktiviteter bl.a. i form av de stora traditionella idrotterna fotboll, friidrott, löpning och simning.

## Kompensation för utebliven fastlandsservice

*Verksamhetsmål:* Verksamhetsutbudet skall så långt möjligt kompensera för den service som sjöfolket går miste om på grund av tjänstgöring till sjöss.

*Resultat:* Sjömännen får tillgång till nyheter och samhällsinformation, dels genom elektronisk nyhetsdistribution till fartyg, dels genom inspelade TV-program med samhällsinformation och tidningar som överlämnas till fartygen när de angör en hamn där HKF är etablerat. Utveckling pågår för att använda modern satellitbaserad teknologi för att kunna distribuera flera av HKF:s tjänster via Internet.

## Målgruppens storlek

*Verksamhetsmål:* Målet är att en större del av målgruppen än föregående år tar del i HKF:s aktiviteter.

*Resultat:* Efterfrågan på de avgiftsfria tjänsterna har minskat trots ett ökat antal sjömän och fartygsbesök. När det gäller de avgiftsbelagda tjänsterna är efterfrågan i princip oförändrad i förhållande till tidigare år.

## 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 samliga 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 väl tillgängligheten är och har i regleringsbrevet för 2002 gett Sjöfartsverket i uppdrag att med bistånd av SIKKA 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 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 Vänern- och Mälarsjöfarten.

## Miljö

Sedan införandet av miljödifferenterade farleds- och hamnavgifter har luftföroreningar från sjöfarten minskat. Åtgärderna har hittills uppskatt

ningsvis resulterat i en reduktion med omkring 50 000 ton svaveldioxid och 27 000 ton kväveoxider per år inom Östersjö- och Nordsjöområdet. Sjöfartsverket deltar aktivt i den Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) arbete för att främja utvecklingen av en säker och miljöanpassad sjöfart. Detta arbete har givit positiva resultat och ett exempel är de nya regler som införts om att oljetankfartyg skall senast den 1 januari 2015 uppfylla kraven om dubbelskrov, vilket innebär en minskad risk för oljeutsläpp. Ett annat exempel 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 ballastvatten och minska utsläppen av luftföroreningar från fartyg.

### Sjösäkerhet

Tendensen är att antalet allvarliga olyckor avtar. 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 två länder som kommer före Sverige på den s.k. vita listan. Vidare har sjöräddningsarbetet fungerat väl och sjöräddningsmålet har uppnåtts.

### Ekonomiska mål

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

## 7.5 Insatser

### Vänersjöfarten

Regeringen har under 2002 tillsatt en särskild förhandlingsman för Vänersjöfarten. Förhandlingsmannen har till uppgift att överväga åtgärder och lägga förslag i syfte att nedbringa kostnaderna för sjöfarten på Vänern. Resultatet av förhandlingsmannens arbete kommer att redovisas senast den 15 oktober 2002.

### Fritidsbåtsregistret

Frågorna om registrering av fritidsbåtar och om obligatorisk ansvarsförsäkring för ägare av fritidsbåtar behandlades senast i budgetpropositionen för 2002. Regeringen uttalade bl.a. att en särskild utredare skulle ges i uppdrag att utreda de närmare förutsättningarna för en obligatorisk ansvarsförsäkring och hur ett allmänt fritidsbåtsregister bör vara utformat.

Efter kompletterande beredning i Regeringskansliet avser regeringen nu att fullfölja den sedan tidigare aviserade utredningen. En särskild utredare kommer därför under hösten 2002 att ges i uppdrag att utreda hur ett allmänt register för fritidsbåtar bör vara utformat. Regeringen kvarstår vid sin uppfattning att ett sådant register bör bygga vidare på det frivilliga register som i dag administreras av Stöldskyddsföreningen. Utredaren skall vidare ges i uppdrag att bl.a. utreda de närmare förutsättningarna för en obligatorisk ansvarsförsäkring för ägare av fritidsbåtar. Utredningstiden beräknas till 18 månader.

### Översyn av avgifter

Regeringskansliet genomför en översyn av sjöfartsavgifter som inbegriper farledsavgifter och lotsavgifter. En ambition är att avgiftssystemets miljöstyrande effekt skall förbättras. En redovisning avseende sjöfartsavgifter planeras under våren 2003.

### Det nya sjöfartsstödet

Det nya sjöfartsstödet, som innebär att arbetsgivarens skattekonto krediteras ett belopp motsvarande skatteavdrag och arbetsgivaravgifter på sjöinkomst, började tillämpas den 1 oktober 2001. Stödformen omfattar både lastfartyg och passagerarfartyg i internationell trafik. Det huvudsakliga motivet till att sjöfartsstödet infördes var att det skulle skapa goda förutsättningar för den svenska handelsflottan att konkurrera på likvärdiga villkor på sjöfartsmarknaden. Det är ännu för tidigt att se den fulla effekten av stödet men regeringen kan konstatera att den svenska sjöfartsnäringens position stärkts som en direkt följd av stödet, bl.a. genom en ökad inflaggning till det svenska registret.

## 7.6 Revisionens iakttagelser

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

Även för HKF och Rederinämnden har Riksrevisionsverket konstaterat att årsredovisningen i allt väsentligt är rättvisande.

## 7.7 Budgetförslag

### 7.7.1 Sjöfartsverkets ekonomiska mål

Sjöfartsverket skall verka för att de transportpolitiska målen uppnås och detta 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 säkerhetsåtgärder i farleder.

Sjöfartsverket har i sin treårsplan hemställt om nivåer på anslagsmedel, vilka redovisas under respektive avsnitt nedan, utom den verksamhet som bedrivs inom samverkansområdet Transporter som redovisas under utgiftsområdet 6 Försvar samt beredskap mot sårbarhet.

Vidare har Sjöfartsverket i sin treårsplan hemställt att målet för räntabiliteten från och med 2003 ändras till att resultatet efter skattemotsvarighet skall uppgå till 3,5 procent av eget kapital. Verket önskar även att få ett bemyndigande att uppta lång- och kortfristiga lån inom en total ram på 350 miljoner kronor och att få sätta in kassamässigt överskott på räntebärande konto i Riksgäldskontoret eller affärsbank.

### Mervärdesskattetvist

Regeringen har i budgetpropositionerna för 2001 och 2002 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 384 miljoner kronor. I denna summa ingår den ingående mervärdesskatten för åren 1999–2001 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

Sjöfartsverkets verksamhet kommer under en period att ge en lägre räntabilitet än dagens mål på 7 procent av justerat eget kapital. Anledningen är att verket genomför en samhällsekonomisk viktig investering i farlederna till/från Göteborgs hamn, vilket under en period kommer att ge högre kostnader och en sämre resultatutveckling för verket. Med anledning av detta anser regeringen att räntabilitetskravet (som räknas på resultatet efter skattemotsvarighet) för perioden 2003–2005 bör sänkas från dagens 7 procent till 3,5 procent av justerat eget kapital. Det långsiktiga målet för verksamheten bör dock vara att nivån på räntabiliteten skall vara företagsekonomiskt motiverad och därför avser regeringen att noggrant följa lönsamhetsutvecklingen hos Sjöfartsverket och höja avkastningskravet så snart detta är möjligt.

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.

Regeringen föreslår att Sjöfartsverket bemyndigas att uppta lång- och kortfristiga lån inom en total ram av 350 miljoner kronor inom eller utanför riksgäldskontoret under 2003. Vidare föreslår regeringen att Sjöfartsverket får sätta in kassamässigt överskott på räntebärande konto i Riksgäldskontoret eller affärsbank.

Beträffande Sjöfartsverkets avdrag för den ingående moms avser regeringen, innan något ställningstagande görs, att avvakta utfallet av rättsprocessen.

### 7.7.2 Investeringsplan för Sjöfartsverket

Sjöfartsverkets bedömning av investeringsbehoven fördelade på olika verksamhetsgrenar under perioden 2003–2005 räknade i prisläge per den 1 januari 2002 framgår av nedanstående tabell. Som information redovisas också beslutad investeringsbudget för 2002. Investeringarna uppgår totalt för perioden till 468,8 miljoner kronor. Detta är en minskning jämfört med förra årets investeringsplan på 910,6 miljoner kronor för perioden 2002–2004. Det främsta skälet till detta är att investeringarna i Göteborgsprojektet beräknas avslutas 2004.

Under rubriken Farleder/utmärkning redovisas investeringar i nya och förbättrade farleder, nybyggnad, ombyggnad och återanskaffning av fyrar, 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 fyrar beräknas 2 miljoner kronor per år under perioden för att bl.a. tillgodose behovet av isskydd. Under planperioden slutförs arbetet med ombyggnader av fyrar som syftat 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, vilket är en kraftig minskning och ett resultat av tidigare satsningar på 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 SideScanSonarutrustning och sedimentekolod. De tyngsta posterna avseende sjökortsproduktion är systemen för sjökort, publikationer, ärendehantering och distribution av digitala data. Det totala investeringsbeloppet för sjömätning och sjökortsframställning under perioden uppgår till drygt 17 miljoner kronor.

För investeringar i farleder till Göteborgs hamn tas upp 197 miljoner kronor under 2003. Detta motsvarar etapp 1 i projektet Säkra farleder till Göteborg. Enligt avtalet mellan Sjöfartsverket, Göteborgs kommun och Göteborgs Hamn AB finns en option om genomförande av en etapp 2 i projektet (Böttöleden). Sjöfartsverket avser att återkomma till regeringen i denna fråga. 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 2003–2005 har tagits upp 32 miljoner kronor per år. Några medel för eventuella farleds- och kanalprojekten i Stockholm (Furusundsleden, Sandhamnsleden och Dalaröleden), Södertälje kanal och Göteborg, etapp 2 finns inte med i investeringsplanen. Dessa projekt befinner sig ännu i planeringsstadiet, men kan komma att bli aktuella under den kommande femårsperioden och kräva ett ställningstagande av regeringen.

En betydande del av investeringarna i lotsningsverksamheten utgörs av återanskaffning av lotsbåtar. För perioden planerar Sjöfartsverket att anskaffa 15 båtar. Lotsbåtsflottan förnyas med hänsyn tagen till ålder och gångtid. Investeringarna omfattar också förnyelse av lokaler och hamnanläggningar samt utrustning på lotsstationer, bl.a. till följd av anpassning till en rationellare organisation inom sjötrafikområdena. För sjöräddning har tagits upp investeringar om sammanlagt 0,9 miljoner kronor för nyanskaffning av helikopterflottar.



**Tabell 7.3 Investeringsplan**

Tusentals kronor

	Total utgifter under perioden 2003-2005	Utfall 2001	Prognos 2002	Beräknat 2003	Beräknat 2004	Beräknat 2005
Farleder/utmärkning	338 670	72 202	365 082	<b>246 220</b>	48 300	44 150
Lotsning	126 900	52 346	48 115	<b>59 600</b>	33 100	34 200
Sjöräddning	900	2 632	100	<b>300</b>	300	300
Isbrytning	-	0	-	-	-	-
Övrigt	2305	442	770	<b>1 330</b>	400	575
<b>Summa investeringar</b>	<b>468 775</b>	<b>127 622</b>	<b>414 067</b>	<b>307 450</b>	<b>82 100</b>	<b>79 225</b>

## Regeringens överväganden

### Investeringsplan

Regeringen har ingen erinran mot investeringsplanens nivå eller inriktning och föreslår att investeringsplanen i tabell 7.3 godkänns.

### 7.7.3 36:7 Ersättning för fritidsbåtsändamål m.m.

**Tabell 7.4 Anslagsutveckling**

Tusental kronor

2001	Utfall	61 000	Anslags- sparande	0
2002	Anslag	71 000	Utgifts- prognos	71 000
<b>2003</b>	<b>Förslag</b>	<b>71 000</b>		
2004	Beräknat	71 000		

Anslaget är avsett att finansiera tjänster inom Sjöfartsverkets ansvarsområde, bl.a. för fritidsbåtssektorn, som inte finansieras via handelssjöfarten. Från anslaget betalas Sjöfartsverkets kostnader för informationsinsatser för att förbättra sjösäkerheten och för att minska miljöpåverkan, främst avseende fritidsbåtslivet. Vidare ingår vissa kostnader för sjöräddning, farledsverksamhet, bemanning av fyrar 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 2003–2005 hemställt att anslaget 36:7 anvisas medel om 128, 8 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 första uppjustering av anslaget med 17 miljoner kronor och 2001 gjordes en andra justering med 10 miljoner kronor. Med den senaste uppjusteringen är anslaget 36:7 *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 att det inte finns något utrymme för ytterligare en höjning av anslaget utan föreslår att anslaget kvarstår oförändrat.

### 7.7.4 36:8 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.

**Tabell 7.5 Anslagsutveckling**

Tusental kronor

2001	Utfall	62 660	Anslags- sparande	0
2002	Anslag	71 160 <sup>1</sup>	Utgifts- prognos	71 160
<b>2003</b>	<b>Förslag</b>	<b>62 660</b>		
2004	Beräknat	62 660		

<sup>1</sup> Varav 8 500 tkr på tilläggsbudget i samband med den ekonomiska vårpropositionen 2002 och förslag till tilläggsbudget i denna proposition.

Under anslaget utgår bidrag till täckande av underskott för drift av Trollhätte och Säffle kanaler samt ersättning till Vänerens Seglationsstyrelse för utmärkning av fritidsbåtsleder m.m.

Anslaget får användas för utredningar med anknytning till kanaltrafiken. Sjöfartsverket har i treårsplanen för 2003–2005 hemställt att anslaget 36:8 anvisas medel om 70, 4 miljoner kronor.

Under 2002 har Sjöfartsverket tilldelats ett ökat anslag på 8,5 miljoner kronor för att täcka kostnaderna för Sjöfartsregistret. För 2003 föreslår regeringen i denna proposition att ett nytt anslag inrättas 36:9 *Sjöfartsregistret*.

### Regeringens överväganden

Regeringen föreslår att nivån på anslaget återgår till samma nivå som innan extra medel tillfördes Sjöfartsverket som ersättning för Sjöfartsregistret.

#### 7.7.5 36:9 Sjöfartsregistret

**Tabell 7.6 Anslagsutveckling**

Tusental kronor

2003	Förslag	4 369
2004	Beräknat	4 465 <sup>1</sup>

<sup>1</sup> Motsvarar 4 369 tkr i 2003 års prisnivå.

Anslaget är nytt och skall användas för driften av sjöfartsregistret, som flyttades över från Stockholms tingsrätt till Sjöfartsverket den 1 december 2001. Sjöfartsverket har i sin treårsplan för 2003–2005 hemställt att sjöfartsregistret anvisas ett anslag på 6 miljoner kronor för 2003.

### Regeringens överväganden

Som ett led i renodlingen av domstolsväsendet överflyttades Sjöfartsregistret från Stockholms tingsrätt till Sjöfartsverket den 1 december 2001. För att täcka övergångskostnader och kostnader för driften under december månad 2001 överfördes i 2002 års ekonomiska vårproposition 4,1 miljoner kronor från utgiftsområde 4 Rättsväsendet, anslag 4:5 *Domstolsväsendet m.m.* till utgiftsområde 22 Kommunikationer, anslag 36:8 *Ersättning till viss kanaltrafik m.m.* På tilläggsbudget i denna proposition föreslår regeringen att ytterligare 4,4 miljoner kronor överförs till samma anslag för kostnader innevarande år.

Kostnaderna för verksamheten bör täckas av ett särskilt anslag och av de expeditionsavgifter

som Sjöfartsverket erhåller från verksamheten. Från och med 2003 föreslår regeringen att 4,4 miljoner kronor överförs från utgiftsområde 4 Rättsväsendet, anslag 4:5 *Domstolsväsendet m.m.* till utgiftsområde 22 Kommunikationer, anslag 36:9 *Sjöfartsregistret*. Därutöver har anslagsnivån justerats i syfte att begränsa statlig konsumtion, se volym 1, avsnitt 6.2.1.

**Tabell 7.7 Härledning av anslagsnivå 2003-2004, för anslag 36:9 Sjöfartsregistret**

Tusental kronor

	2003	2004
<b>Anvisat i 2002 års statsbudget</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<i>Förändring till följd av:</i>		
Pris- och löneomräkning <sup>1</sup>	0	96
Beslut	-31	-32
Överföring till/från andra anslag	4 400	4 400
Övrigt	0	0
<b>Förslag/beräknat anslag</b>	<b>4 369</b>	<b>4 465</b>

<sup>1</sup> Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2002 års statsbudget. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning.

#### 7.7.6 36:10 Rederinämnden: Administration

**Tabell 7.8 Anslagsutveckling**

Tusental kronor

2001	Utfall	0	Anslags-sparande	0
2002	Anslag	2 800 <sup>1</sup>	Utgifts-prognos	2 764
<b>2003</b>	<b>Förslag</b>	<b>3 047</b>		
2004	Beräknat	3 114 <sup>2</sup>		

<sup>1</sup> Varav 300 tkr på tilläggsbudget i samband med den ekonomiska vårpropositionen 2002.

<sup>2</sup> Motsvarar 3 047 tkr i 2003 års prisnivå.

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

### Regeringens överväganden

Det nu gällande sjöfartsstödet administreras av Rederinämnden. Rederinämnden har i sin anslagsframställning begärt 3,8 miljoner kronor i anslag för administration, arvoden m.m. för budgetåret 2003. Nämnden beräknar att kostnaderna för administration kommer att uppgå till 3,8 miljoner kronor. Av dessa beräknar nämnden att ca 0,8 miljoner kronor kommer att finansieras genom nämndens avgifter för ärendehante-

ringen. Mot bakgrund av att nämndens arbetsuppgifter utökats genom att det nya sjöfartsstödet också omfattar passagerarfartyg i internationell trafik, anser regeringen att anslaget bör höjas. Regeringen föreslår att anslaget höjs med 0,2 miljoner kronor till 3 miljoner kronor och att Rederinämnden får använda de avgifter som tas ut för ärendehantering. Därutöver har anslagsnivån justerats i syfte att begränsa statlig konsumtion, se volym 1, avsnitt 6.2.1.

**Tabell 7.9 Härledning av anslagsnivå 2003-2004, för anslag 36:10 Rederinämnden: Administration**

Tusental kronor

	2003	2004
<b>Anvisat i 2002 års statsbudget</b>	<b>2 500</b>	<b>2 500</b>
<i>Förändring till följd av:</i>		
Pris- och löneomräkning <sup>1</sup>	68	124
Beslut	-21	-21
Överföring till/från andra anslag	500	511
Övrigt	0	0
<b>Förslag/beräknat anslag</b>	<b>3 047</b>	<b>3 114</b>

<sup>1</sup> Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2002 års statsbudget. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning.

### 7.7.7 Bidrag till sjöfarten

**Tabell 7.10 Anslagsutvecklingen**

Tusental kronor

2001	Utfall	506 373	Anslags- sparande	-27 663
2002	Anslag	212 200	Utgifts- prognos	174 775
2003	Förslag	0		
2004	Beräknat	0		

Under anslaget finns medel kvar som var avsett för det stöd som föregick det nuvarande sjöfartsstödet.

Riksdagen beslutade i enlighet med regeringens förslag i budgetspropositionen för 2001 (prop. 2000/01:1) att anvisa 4 miljoner kronor i statligt bidrag till fartygsförlagd utbildning. Bidraget skulle utgå till de rederier som ställde utbildningsplats till förfogande utöver vad som gällde enligt förordningen (1996:1559) om statligt bidrag till svensk sjöfart. Sedan bidraget betalats ut skulle det utvärderas. Utbetalningarna belastade anslaget 36:9 *Bidrag till sjöfarten*, anslagspost 2 Fartygsförlagda utbildningsplatser.

### Regeringens överväganden

Anslaget har avskaffats och ersatts av det nya sjöfartsstödet.

Sjöfartsverket har gjort en utvärdering av bidraget till den fartygsförlagda utbildningen. Av verkets utvärdering framgår att bidraget sannolikt ökat intresset från rederierna att ställa upp med praktikplatser. Verket konstaterar att det med tanke på det nu gällande sjöfartsstödet omfattning kan vara rimligt att betrakta stödet till praktikplatser som en del i det totala sjöfartsstödet och att inte använda sig av ett separat bidrag för denna verksamhet. Vidare anför verket att redan det nuvarande kravet på praktikplatser för att få sjöfartsstöd tillgodoser det behov som finns. En ökning av handelsflottan ger därmed också en ökning av antalet praktikplatser. Regeringen föreslår därför inte några nya medel för bidrag till fartygsförlagd utbildning under 2003.

### 7.7.8 Handelsflottans kultur- och fritidsråds verksamhet för åren 2003–2005

Med utgångspunkt i att verksamheten skall fortsätta med bibehållen omfattning och inriktning hemställer HKF i budgetunderlaget för budgetåren 2003–2005 att bidraget från Sjöfartsverkets farledsavgifter på 18,5 miljoner kronor bibehålls under 2003, men ökas till 21,8 miljoner kronor för vart och ett av åren 2004 och 2005. De förklaringar som ges i budgetunderlaget för det ökade intäktssbehovet är att dagens verksamhet tar i anspråk medel från HKF:s balanserade kapitalförändring och att HKF:s fastigheter behöver genomgå ett mer omfattande underhållsprogram de kommande fem åren. Regeringen gav HKF i uppdrag i regleringsbrevet för 2002 att utreda förutsättningarna att ta ut avgifter för de tjänster som HKF tillhandahåller. I den rapport som inlämnades till regeringen i maj 2002 framför HKF att det föreligger stora svårigheter att ta ut avgifter för HKF:s verksamhet i en vidare utsträckning än vad som i dag är fallet om målsättningen är att bibehålla den nuvarande verksamhetens omfattning och inriktning. HKF beräknar att de egna avgiftsintäkterna för 2003 kommer att uppgå till 4,9 miljoner kronor och kostnaderna till 27,5 miljoner kronor. För 2001 gav verksamheten avgifts-

intäkter på 4,8 miljoner kronor och redovisade kostnader på 26,5 miljoner kronor. Underskottet för HKF:s verksamhet kommer att belasta HKF:s balanserade kapitalförändring, som inför budgetåret 2002 var ca 7 miljoner kronor.

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

### **Regeringens överväganden**

Regeringen föreslår att 18,5 miljoner kronor avräknas farledsavgifterna för HKF:s kostnader för 2003.

HKF har hemställt om beslut om långsiktiga utgångspunkter för verksamheten. De allmänna förutsättningarna för HKF:s verksamhet har sedan några år tillbaka varit inne i en period av

stark omvandling. Andelen utländska sjömän på svenskflaggade fartyg ökar till följd av TAP-avtalet. Vidare ökar inflaggningen genom det nya sjöfartsstödet. Andra omvärldsfaktorer som kan påverka den framtida verksamheten är informationsteknologin och ändrade driftsrutiner hos rederierna, innebärande kortare liggetider m.m. i hamnarna.

Verksamheten har under den senaste tiden varit föremål för ett flertal utredningar. Den senaste behandlade förutsättningarna för att ta ut avgifter för de tjänster som HKF tillhandahåller. HKF framför i rapporten att det föreligger stora svårigheter att göra några större och mer radikala förändringar av det nuvarande avgiftssystemet om önskemålet samtidigt är att behålla en verksamhet som den som bedrivs i dag. Med ledning av bl.a. de utredningar som gjorts av verksamheten avser regeringen att behandla HKF:s hemställan under det kommande budgetåret 2003.

## 8 Luftfart

### 8.1 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 säkert, effektivt och miljöanpassat flyg som kan tillgodose privatpersoners och näringslivets behov av resor och godstransporter.

Luftfartsverkets huvuduppgifter är att främja utvecklingen av den civila luftfarten, ansvara för drift och utveckling av statens 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.

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

### 8.2 Utgiftsutveckling

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

**Tabell 8.1** Utgiftsutveckling inom verksamhetsområdet

Tusental kronor

	Utfall 2001	Anslag 2002	Utgifts- prognos 2002	Förslag anslag 2003	Beräknat anslag 2004
36:6 Från EG-budgeten finansierade stöd till Trans-europeiska nätverk <sup>1</sup>	4 464	20 000	20 000	<b>20 000</b>	20 000
36:11 Driftbidrag till kommunala flygplatser	100 385	99 500	98 356	<b>94 900</b>	81 100 <sup>2</sup>
<b>Totalt för Verksamhetsområde Luftfart</b>	<b>104 849</b>	<b>119 500</b>	<b>118 356</b>	<b>114 900</b>	<b>101 100</b>

<sup>1</sup> Avser endast den del av TEN-anslaget som kan disponeras av Luftfartsverket.

<sup>2</sup> Beräknat anslag 2004 är enligt nuvarande fördelningssystem

Det bidrag till kommunala flygplatser som riksdagen beslutade om 1998 fördelades för första gången 1999. Anslaget till kommunala flygplatser har fördelats under året. En grundlig utvärdering av driftstödet och en eventuell fortsatt finansiering av stödet kommer att göras under

det kommande året. Ett eventuellt reviderat system kommer att vara på plats för budgetåret 2004. Luftfartsverket och Svenska Kommunförbundet har gemensamt påbörjat utvärderingsarbetet för att bl.a. belysa hur stor del av drift-

underskottet hos respektive flygplats som täcks av driftbidraget.

### 8.3 Politikens inriktning

Den redan påbörjade minskningen av flygresandet förstärktes avsevärt i och med terrorattackerna den 11 september 2001. Detta har medfört en kraftig nedgång i antal passagerare. Flygbolagen har anpassat sig till denna utveckling genom att i första hand minska antalet avgångar. Omfattande personalnedskärningar har genomförts hos flygbolag och flygplanstillverkare. Även Luftfartsverket har tvingats säga upp personal.

Det ökade säkerhetstänkandet efter attentaten kommer dessutom att leda till stora extrakostnader för luftfartsskydd vilket i slutänden drabbar resenärerna och därmed hämmar återhämtningen av resandet. Inom EU skapas för närvarande nya regler som fastställer en hög basnivå för säkerhetskontroll i samtliga EU-länder. En viktig förändring blir att säkerhetsnivån för inrikesflyget görs likvärdig med utrikesflygets. Det innebär bl.a. att samtliga passagerare och allt bagage skall kontrolleras. Beslut om detta väntas i december 2002.

Flygmarknadens beroende av utvecklingen inom andra branscher blev tydlig under det gångna året. Det minskade resandet har tvingat de traditionella flygbolagen till stora nedskärningar. Däremot har de s.k. lågprisbolagen visat en positiv utveckling på mindre flygplatser i närheten av storstadsregionerna. De närmaste åren kommer sannolikt att bjuda på betydande omstruktureringar inom flygmarknaden. Konkurrensen mellan de globala allianserna kommer att skärpas under förutsättning att den internationella flygmarknaden fortsätter att liberaliseras. SAS ställning på inrikesmarknaden är fortsatt mycket stark. Dock ser man en starkare koncentration på Köpenhamn än tidigare.

Terrorhandlingarna fick vidare till följd att försäkringsbolagen sade upp den del i flygföretagens och flygplatsernas försäkringar som avser skador på tredje man till följd av krig och terrorhandlingar och begränsade kraftigt sina åtaganden för sådana skador. Kommissionen medgav att länderna införde tillfälliga statliga garanti-system i avvaktan på att en normal kommersiell försäkringsmarknad skulle återuppstå. I olika

omgångar bemyndigade riksdagen regeringen att besluta om försäkringsgarantier för flygbranschen. Med stöd av riksdagens bemyndigande den 14 december 2001 (rskr. 2001/02:127, bet. 2001/02:TU7) beslutade regeringen vid fyra olika tillfällen – den 18 december 2001 samt den 24 januari, den 27 mars och den 30 maj 2002 – att Riksgäldskontoret skulle ställa ut garantier för flygbranschen. Efter den 30 juni 2002 har några statliga garantier inte ställts ut. Regeringen har, i enlighet med riksdagens uttalande, i olika sammanhang i EU-arbetet verkat för en avveckling inom gemenskapen av de statliga åtagandena. En majoritet av medlemsländerna har dock ännu inte avvecklat sina system.

Flygsäkerhets-, miljö- och kapacitetsfrågorna har fortsatt hög prioritet och kräver såväl nationella som internationella åtgärder. En stor del av miljöarbetet kommer att bedrivas inom internationella organisationer, främst inom FN-organet för civil luftfart ICAO, det europeiska samarbetsorganet ECAC och EU. Syftet är att verka för åtgärder på såväl kort som lång sikt för att minska buller och avgaser från flygtrafiken. ICAO ansvarar för det globala ramverket och har stor betydelse i miljöarbetet.

Sverige har under 2002 deltagit i EU:s arbete med att förbereda lagförslag om att skapa ett gemensamt europeiskt luftrum. Det innebär olika åtgärder för att effektivisera den europeiska flygtrafiktjänsten och därmed komma tillrätta med trängsel och förseningar.

### 8.4 Mål och resultat

#### Resultat Luftfartsverket

##### Säkerhet

*Verksamhetsmål:* En säker luftfart, där ingen dödas eller allvarligt skadas inom flygtransport-systemet, genom att flygtransportsystemets utformning och funktion anpassas till de krav som följer av detta.

*Resultat:* Under 2001 inträffade två haverier med svenskregistrerade flygplan inblandade. Det ena haveriet inträffade den 8 oktober på Linate flygplats i Italien där sammanlagt 118 personer omkom. Den italienska haverikommissionens rapport anger att det svenska flygplanet är utan skuld till olyckan och att den inte var påverkad

av det direkta svenska flygsäkerhetsarbetet. Det andra haveriet inträffade i Skien, Norge där flera personer fick allvarliga skador.

För att etappmålet för flygsäkerheten skall kunna uppnås, att halvera haverifrekvensen för perioden 1998–2007, krävs att inget ytterligare haveri med dödlig utgång inträffar under denna period samt att antal övriga haverier blir färre under resterande del av perioden.

För privatflyget inträffade 21 haverier under 2001 varav två med dödlig utgång där sammanlagt tre personer omkom. Detta är under genomsnittet för tioårsperioden som för närvarande ligger på 5,6 omkomna per år, vilket visar på en gynnsam utveckling för privatflyget, samtidigt som det krävs stora insatser från alla inblandade parter för att nå målet att halvera det totala antalet haverier inom privatflyget.

För bruksflyget inträffade sju haverier med helikoptrar. Haverierna medförde inga omkomna eller allvarligt skadade personer. Den relativt stora antalet haverier under 2001 innebär en svagt ogynnsam säkerhetstrend. Däremot är utvecklingen när det gäller antalet haverier med dödlig utgång gynnsam.

## 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:* Vad gäller luftföroreningar kräver målets infriande såväl nationella åtgärder som att miljöfrågorna drivs aktivt i det internationella arbetet. Luftfartsverket bedriver ett aktivt och effektivt miljöarbete. Inom ECAC och ICAO har Sverige genom Luftfartsverket verkat för skärpta regler när det gäller buller och utsläpp av luftföroreningar. Luftfartsverket har under 2001 haft koncernövergripande miljömål och i juni antogs en ny miljöpolicy för Luftfartsverket. Samtliga former av luftburna utsläpp har minskat under 2001.

Sverige ligger långt framme jämfört med andra europeiska länder i fråga om att införa miljöledningssystem. Ett koncernövergripande arbete med att införa miljöledningssystem baserat på den internationella standarden ISO 14001 beräknas vara genomfört 2002. Detta system

kommer att göra det lättare för Luftfartsverket att leva upp till olika miljökrav och ta tillvara kunskap om miljöpåverkan. Luftfartsverket har goda erfarenheter av denna standard från den flygplats där systemet först började införas, Umeå flygplats. Det innebär en bättre framförhållning i miljöarbetet, vilket även gynnar ekonomin. Karlstad, Landvetter och Umeå har infört och certifierats enligt ISO 14001. Arbetet pågår med att på övriga sexton flygplatser under 2002 införa ett miljöledningssystem enligt ISO:s standarder. På dessa flygplatser går man dock för närvarande inte så långt som till en certifiering enligt standarden ISO 14001.

Inom ICAO och EU pågår arbete med att begränsa flygets utsläpp av CO<sub>2</sub>. Luftfartsverket deltar aktivt och har lett ett arbete inom ECAC, som resulterat i förslag på harmonisering av miljörelaterade landningsavgifter. Sverige och Schweiz samarbetar i införandet av detta system.

Målet är att de riktvärden för trafikbuller som anges i regeringens proposition (1996/97:53, bet.1996/97:TU7, rskr.1996/97:174) – Infrastrukturinriktning för framtida transporter – normalt inte bör överskridas vid nybyggnation av bostadsbebyggelse eller vid nybyggnation eller vid väsentlig ombyggnad av infrastruktur. Berörda myndigheter skall genomföra åtgärdsprogram för att leva upp till dessa riktvärden. Målet för Luftfartsverkets del är att enligt programmets första etapp bullerisolera de fastigheter som utsätts för flygbuller enligt de nivåer som anges i regeringens proposition om infrastrukturinriktning för framtida transporter. Luftfartsverket har under året arbetat med att begränsa trafikbuller i befintlig bebyggelse enligt statsmakternas mål.

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. Luftfartsver-

ket deltar tillsammans med övriga trafikverk i projekt Hela Resan under ledning av Rikstrafiken med syftet att bl.a. utveckla en modell för att bedöma olika nivåer av tillgänglighet. Resultatet från projektet ligger till grund för en transportslagsövergripande strategi för hur transportsystemet skall bli tillgängligt för funktionshindrade senast 2010. Strategin skall redovisas senast den 31 mars 2003. Luftfartsverket har i sin instruktion fått ansvar för att verka för att hänsyn tas till funktionshindrade resenärers särskilda behov i luftfarten. Vidare genomför Luftfartsverket i samarbete med övriga trafikverk mätning av andelen funktionshindrade som kan utnyttja respektive trafikslag.

### Transportkvalitet

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

*Resultat:* Luftfartsverkets rapporterings- och uppföljningssystem har stått modell för utveckling inom såväl Eurocontrol som enskilda stater. Åtgärder har vidtagits för att säkra drifttillförlitligheten i de tekniska systemen och överbelastningen i flygtrafikledningssystemet. Luftfartsverket har tagit fram ett nytt system för att löpande analysera förseningar på Arlanda flygplats. Under 2001 drabbades 54 procent av någon flygförsening på Arlanda vilket är en ökning med 6 procent jämfört med 2000. En tredjedel av passagerarna drabbas av förseningar mindre än 15 minuter. I jämförelse med andra internationella flygplatser så har Arlanda jämförelsevis små förseningar.

### 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:* Under 2001 fick Luftfartsverket i uppdrag att tillsammans med kommuner, länsstyrelser och Glesbygdsverket ta fram underlag för att utifrån ett regionalpolitiskt perspektiv

kunna genomföra upphandlingar av vissa flyglinjer. Underlaget presenterades för regeringen som fattade beslut om införande av allmän trafikplikt på tio linjer. Rikstrafiken har i samverkan med Luftfartsverket ansvarat för upphandlingen, som beslutats i augusti 2002. Rikstrafiken har fått i uppdrag att i samråd med bl. a. Luftfartsverket ta fram ett analysverktyg för inrättande av allmän trafikplikt.

### 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, securityavgifter och bulleravgifter i genomsnitt över åren får öka med högst nettoprisindex, mätt från och med 1993 års pristak (pristaket).

*Resultat:* Luftfartsverkets resultat efter finansiella poster uppgick för 2001 till 20 miljoner kronor, att jämföras med 2000 års resultat på 633 miljoner kronor. Räntabiliteten på eget kapital, efter inkomstskatt och skattemotsvarighet, var 0,5 procent (17,3 procent för 2000) att jämföras med det av regeringen och riksdagen uppsatta målet på 8 procent. Soliditeten var vid utgången av året 19,2 procent (22,3) att jämföras med målet på lägst 25 procent. Utan resultatförbättrande åtgärder beräknas soliditeten att sjunka och räntabiliteten på eget kapital bli negativ redan 2002. Luftfartsverket har därför beslutat om ett åtgärdsprogram. Detta skall ge resultatförbättringar med totalt 500 miljoner kronor, varav minst hälften skall vara genomfört under 2002.

Den svenska flygmarknaden fortsätter att utvecklas negativt även under 2002. Antalet passagerare på Luftfartsverkets flygplatser minskade med 12 procent och landningarna minskade med 10 procent första halvåret 2002. Luftfartsverket har därför förstärkt sitt åtgärdsprogram med ytterligare besparingar på 150 miljoner kronor som skall genomföras till och med 2006. De av statsmakterna uppställda ekonomiska mål kommer trots detta inte att uppnås de närmaste åren.



## Avtalstvisten mellan SAS och Luftfartsverket

Luftfartsverket anser att SAS skall betala sin del av investeringskostnaderna av Terminal 2 i enlighet med parternas skriftliga överenskommelse 1992 om fördelning av kostnadsansvaret. Luftfartsverket förlorade avtalstvisten i första instans. Verket överklagade men hovrätten fastställde domen. Det reserverade beloppet vid halvårsskiftet uppgick till 650 miljoner kronor. Luftfartsverket väntar på att Högsta domstolen beslutar om prövningstillstånd.

## Novia Holding A/S

Novia Holding A/S, som LFV Holding tidigare var delägare i, är i likvidation sedan den 1 mars 2002. LFV Holding AB och affärsverket har gått i borgen för pensionsåtaganden. Om det i likvidationen visar sig att bolagen inte klarar att infria sina pensionsåtaganden kan affärsverket och/eller LFV Holding AB få ökade kostnader med anledning av borgensåtagandena.

## A-Bananprojekt AB

A-Bananprojekt 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 villkorsslån som lämnats för genomförande av projektet. Ränta på villkorsslånet 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 har 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.

Vissa byggrelaterade frågor diskuteras mellan parterna där båda parter har krav mot varandra. Någon bedömning av utfallet går ej att göra.

## Analys och slutsatser

De verksamhetsmål som formulerats inom verksamhetsområdet Luftfart har i huvudsak uppfyllts. Luftfartsverkets ekonomiska mål räntabilitet och soliditeten nådde dock inte de uppsatta målen. Flygplatsavgifterna höjdes den 1 maj 2002 med 3 procent vilket ryms inom det s.k. pristaket.

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. Terrorrädan den 11 september 2001 påverkade flygbranschen mycket negativt med allvarliga konsekvenser som följd. Flygbolagen minskar antalet avgångar och lägger ner vissa linjer. Under den kommande femårsperioden väntas marknaden sakta öka för att tidigast under 2005 komma upp i samma passagerarvolym som före den 11 september 2001.

## 8.5 Insatser

### Konkurrens inom inrikesflyget

Den 1 juli 1992 avreglerades det svenska inrikesflyget. Tillsammans med Skyways har SAS betydande delar av inrikesmarknaden. På Arlanda finns konkurrens endast på några få flyglinjer. Mot bakgrund av den bristfälliga konkurrensen

på inrikesflygmarknaden gav regeringen den 31 maj 2001 Luftfartsverket i uppdrag att göra en kartläggning av marknadssituationen för inrikesflyget och hur den påverkar målen för regional- och transportpolitiken samt att lämna förslag till åtgärder. Luftfartsverket har redovisat uppdraget och konstaterar bl.a. att flygbolagens bonusprogram utgör ett påtagligt inträdeshinder för nya aktörer och hämmar sålunda en effektiv konkurrens på inrikesflygmarknaden. Regeringen gav den 13 juni 2002 Konkurrensverket i uppdrag att utreda de konkurrens- och konsumentmässiga effekterna av att begränsa flygbolagens tillämpning av bonusprogram på den svenska inrikesmarknaden samt att lämna förslag till åtgärder. Uppdraget skall redovisas senast den 31 januari 2003.

### **Luftfartsinspektionen**

Luftfartsinspektionen skall utfärda säkerhetsbestämmelser för den civila luftfarten. Det är regeringen som utser chefen för inspektionen. Administrativt och ekonomiskt är inspektionen underställd generaldirektören för Luftfartsverket. Inspektionen har i flygsäkerhetsfrågor en självständig roll i Luftfartsverket. Detta gäller även inspektionerna i andra transportslag. Att separera inspektionen från affärsverket är ett önskemål både från inspektionen och Luftfartsverket. Regeringen avser att se över inspektionens framtida organisatoriska tillhörighet.

### **Civilpliktiga brandmän**

Regeringen uppdrog den 3 maj 2001 åt Luftfartsverket att i samråd med Överstyrelsen för civil beredskap och Totalförsvarets pliktverk se över frågan om civilpliktiga flygplatsbrandmän. Uppdraget redovisades i juni 2001. I prop. 2001/02:10 Fortsatt förnyelse av totalförsvaret, föreslås att denna civilpliktsform skall avvecklas från och med 2004. Det innebär även att Luftfartsverkets brand- och räddningsskola läggs ner. Att ersätta nyttjandet av de civilpliktiga brandmännen med andra verksamhetsformer kommer att medföra en betydande merkostnad för Luftfartsverket.

## **8.6 Revisionens iakttagelser**

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

## **8.7 Budgetförslag**

### **8.7.1 Luftfartsverkets ekonomiska mål**

Luftfartsverket skall verka för att de transportpolitiska målen uppnås och detta på ett företagsekonomiskt sätt och inom ramen för en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning. Av Luftfartsverkets treårsplan framgår att det ekonomiska resultatet efter finansnetto för perioden 2003–2005 bedöms bli 265, 283 respektive 407 miljoner kronor. Luftfartsverket har i sin treårsplan hemställt om en låneram under planeringsperioden på 8 000 miljoner kronor.

### **Regeringens övervägande**

Regeringen föreslår följande ekonomiska mål för Luftfartsverket under perioden 2003–2005: Målet för soliditet bör ligga på 20 procent under den stora investeringsfasen 2003 och 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, d.v.s. 8 procent av eget kapital efter skatt. Prisrestriktionen bör vara oförändrad för 2003. Prisrestriktionen för Luftfartsverkets trafikavgifter kommer att ses över i samband med översynen av Luftfartsverkets avgiftssystem. 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 föreslås vidare få rätt att teckna borgensförbindelser till förmån för dotterbolaget Luftfartsverket 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 skall även kunna lämna likvid säkerhet vid utställandet av derivatinstrument. En ram även för utställandet av sådana säkerheter på 2 000 miljoner kronor bör fastställas för 2003.

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

**Tabell 8.2 Ekonomisk utveckling**

*Miljoner kronor där ej annat anges*

	Prognos 2002	Plan 2003	Plan 2004	Plan 2005
Resultat efter skattemotsvarighet	160	178	191	280
Räntabilitet på eget kapital efter skattemotsvarighet (%)	5,4	5,8	5,9	8,2
Soliditet (%)	18,7	18,3	19	20,1
Beräknad skattemotsvarighet	24	67	85	85
<b>Beräknad utdelning</b>	<b>53</b>	<b>59</b>	<b>64</b>	<b>93</b>

## 8.7.2 Luftfartsverkets investeringsplan

**Tabell 8.3 Investeringsplan**

*Miljoner kronor*

	Total kostnad under perioden	Prognos 2002	Plan 2003	Plan 2004	Plan 2005
Terminalåtgärder Arlanda	2 796	992	1 198	540	66
Tredje banan	320	150	170		
MATS	1 256	147	287	144	100
Övriga projekt	3 006	861	495	516	1 134
<b>Summa investeringar</b>	<b>7 378</b>	<b>2 150</b>	<b>2 150</b>	<b>1 200</b>	<b>1 300</b>

Luftfartsverket föreslår en investeringsnivå under perioden 2003–2005 på sammanlagt 4650 miljoner kronor. De största investeringarna under planeringsperioden görs på Arlanda flygplats. Den tredje banan på Arlanda flygplats med en totalinvesteringsutgift på 2,5 miljarder kronor pågår och banan beräknas tas i drift under våren 2003 förutsatt att miljödostolen tar upp ärendet i slutet av 2002. Det nya flygledningstornet, som utgör del av detta projekt, togs i drift 27 december 2001. Investeringsutgiften för hela MATS-projektet (Modernisering av flygtrafikledningssystemet) är beräknad till 2 miljarder kronor och beräknas vara avslutad 2005. Det nuvarande systemet med fyra terminaler försvinner och ersätts av två nya huvudterminaler,

först terminal Nord och därefter terminal Syd. Utbyggnaden av terminal Syd har skjutits på framtiden på grund av det svaga efterfrågeläget. Däremot kommer terminal Nord-projektet huvudsakligen bestående av Pir F, ny centralbyggnad och Schengenombyggnad av befintliga terminaler att färdigställas. Investeringsutgifterna för projektet, som påbörjades 2000, beräknas totalt uppgå till knappt 6 miljarder kronor. Bland övriga större investeringsprojekt kan nämnas kapacitetsutbyggnad på Landvetter flygplats, där en större om- och tillbyggnad beräknas genomföras med start 2005. I övrigt inriktas investeringarna på ersättningsanskaffningar, åtgärder för att säkerställa flygsäkerheten och åtgärder

som skall leda till miljöförbättringar. Bl.a. införs 100 procent bagagekontroll på samtliga flygplatser. Utrymmet för kommersiella investeringar är mycket begränsat. Det som kan komma att bli aktuellt är bl.a. en utbyggnad av Sky City för hotellverksamhet och utveckling av fraktverksamheten. Ovanstående investeringar beräknas under perioden till mer än hälften ske genom intern finansiering. Återstoden beräknas kunna finansieras genom upplåning via Riksgäldskontoret och till en mindre del genom EU-bidrag.

### Regeringens överväganden

Regeringen konstaterar att Luftfartsverkets investeringar kommer att vara omfattande under perioden. Detta är en bidragande faktor till att soliditets- och räntabilitetsmålen inte kommer att nås. 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 förslår regeringen att investeringsplanen godkänns.

#### 8.7.3 36:11 Driftbidrag till kommunala flygplatser

**Tabell 8.4 Anslagsutveckling**

Tusental kronor

2001	Utfall	100 390	Anslags-sparande	0
2002	Anslag	99 500	Utgifts-prognos	98 356
<b>2003</b>	<b>Förslag</b>	<b>94 900</b>		
2004	Beräknat	81 100		

Riksdagen beslutade 1998 att staten inom ramen för en oförändrad rollfördelning skall ta ett större ekonomiskt ansvar än hittills för driften av luftfartens infrastruktur i avsikt att uppnå en tillfredställande flygtrafikförsörjning. Anslaget

är avsett att finansiera driftbidrag till kommunala flygplatser. Flygplatser som ingår är sådana som har en icke säsongsbunden reguljär passagerartrafik samt de befintliga flygplatser som har en sådan reguljär passagerartrafik som kan anses ha särskild betydelse för uppfyllandet av de transportpolitiska målen som beslutats av regering och riksdag (prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266). Luftfartsverket har i sin treårsplan hemställt att bidrag till kommunala flygplatser anvisas ett ramanslag på 94,9 miljoner kronor för budgetåret 2003.

### Regeringens överväganden

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

Bidragets totala nivå för 2002 är 109 miljoner kronor, av vilka Luftfartsverket bidrar med ca 9 miljoner kronor. Bidraget för 2003 beräknas till 107 miljoner kronor, varav Luftfartsverket bidrar med ca 12 miljoner kronor. Regeringen har för avsikt att göra en utvärdering av detta femåriga driftstöd för att ett eventuellt nytt system skall vara på plats till budgetåret 2004.

**Tabell 8.5 Härledning av anslagsnivå 2003-2004 för 36:11 Driftbidrag till kommunala flygplatser**

Tusental kronor

	2003	2004
<b>Anvisat i 2002 års statsbudget</b>	<b>99 500</b>	<b>99 500</b>
Överföring till anslag 3:3 Tullverket	4 600	18 400
<b>Förslag/beräknat anslag<sup>1</sup></b>	<b>94 900</b>	<b>81 100<sup>2</sup></b>

<sup>1</sup>Till detta kommer eventuellt medel som betalas av LFV.

<sup>2</sup>Enligt nuvarande fördelningssystem, reviderat driftbidrag fr.o.m. 2004.

## 9 Interregional kollektiv persontrafik

### 9.1 Omfattning

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

### 9.2 Utgiftsutveckling

**Tabell 9.1** Utgiftsutveckling inom verksamhetsområdet

Tusental kronor

	Utfall 2001	Anslag 2002	Prognos 2002	Förslag anslag 2003	Beräknat anslag 2004
36:12 Rikstrafiken: Administration	12 095	11 104	11 548	<b>11 319</b>	11 572
36:13 Rikstrafikens Trafikupphandling	761 344	786 000	754 086	<b>790 000</b>	790 000
<b>Totalt för verksamhetsområdet</b>	<b>773 439</b>	<b>797 104</b>	<b>765 634</b>	<b>801 319</b>	801 572

Anslaget 36:12 *Rikstrafiken: Administration* (tidigare 36:11) överskreds 2001. Enligt prognosen kommer anslaget även att överskridas 2002. Det överskjutande beloppet täcks dock av anslagssparande från föregående år.

### 9.3 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. 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 personer med funktionshinder. 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. Inför föregående budgetår genomfördes en sänkning av mervärdesskatt på kollektivtrafik. Förändringen har inneburit betydligt lägre kostnader för kollektivtrafiken. Det bör dock i sammanhanget påpekas att momssänkningen haft ringa genomslag på biljettpriset. Regeringen ser allvarligt på att kollektivtrafikresandet stagnerat och tillsatte under 2001 två utredningar, Kollektivtrafikkommittén och Järnvägsutredningen, med uppgift att föreslå åtgärder i syfte att utveckla kollektivtrafiken med utgångspunkt

från ett resenärsperspektiv (N2001:05 och N2001:09).

## Handikappfrågor

Anpassningen av transportsystemet till funktionshindrade är en av regeringen prioriterad fråga. År 2010 skall transportsystemet vara tillgängligt för alla. Regeringen har via instruktionerna givit de sektorsansvariga trafikverken och Rikstrafiken i uppdrag att verka för en handikappanpassning av transportsystemet. SIKA redovisade den 1 oktober 2002 förslag till etappmål för måluppfyllelse 2010. En omfattande utrednings- och utvecklingsverksamhet utförs i dag av myndigheterna i samarbete med handikapporganisationer och andra berörda aktörer. På regeringens uppdrag har Vägverket utvärderat handikappolitiken inom transportområdet. Uppdraget är redovisat i december 2001 och remissarbetet avslutat. Vägverket har också redovisat tillståndet och utvecklingen av färdtjänsten efter att lagen om färdtjänst trädde i kraft 1998. Statskontorets kompletterande utvärdering avrapporterades vid årsskiftet 2000/2001. Regeringen avser att bereda dessa utredningar under 2002/2003 i syfte att skynda på anpassningen av transportsystemet till funktionshindrades behov. En särskild utredare skall tillkallas för att särskilt se över regelverket för färdtjänst. Senast den 31 mars 2003 skall Rikstrafiken i samarbete med övriga trafikverk redovisa en transportslagsövergripande strategi för hur transportsystemet skall bli tillgängligt för handikappade senast år 2010. Målet för trafikverken i arbetet med strategin är att det skall framgå vad som behöver ske, i vilken takt och till vilken insats.

## 9.4 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 person-

trafiksystem 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 första juli 1999 och därför är 2001 det första verksamhetsår som kan jämföras med ett föregående. 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 drivit och utvecklat det trafikslagövergripande projektet Hela resan för ökad tillgänglighet till och med kollektivtrafiken. Myndigheten har drivit krav på bokningssamarbete 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 väl levtt upp till krav som ställts på verksamheten.

## 9.5 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 myndighetens bildande övergick ansvaret till Rikstrafiken och delegationen utvecklades. Även om de upphandlingar som Rikstrafiken har genomfört i stor utsträckning baseras på tidigare upphandlad trafik så har statens upphandlingar 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.

### Analys och slutsatser

Rikstrafikens verksamhet har bidragit till att kollektivtrafiken utvecklats. Framförallt har de upphandlingar som genomförts i samverkan med trafikhuvudmännen inneburit bättre samordning mellan regional och interregional trafik.

### Stöd till Gotlandstrafiken

Antalet passagerare i Gotlandstrafiken har ökat under senare år och uppgick 2001 till i princip 1,3 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 två och fyra procent. Trafiken bedrivs för

närvarande med konventionella färjor och en höghastighetsfärja samt under högsäsong med förstärkning av en godsfärja.

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. I betänkandet föreslogs att:

- Riksdagen beslutar om en garanterad transportstandard för Gotland enligt förslag i denna utredning. Den skall gälla fullt ut senast den 1 januari 2003. Det ankommer på Rikstrafiken att inom sina ekonomiska ramar successivt fram till dess anpassa trafiken till standarden.
- Rikstrafiken får i uppdrag att anpassa avtalet med Destination Gotland med hänsyn till nya fartyg under förutsättning att transportstandarderna kan garanteras till oförändrad kostnad för staten.
- Rikstrafiken ges i uppdrag att sluta nytt avtal med Visby kommun som svarar mot innehållet i den upphandlade trafiken.
- Gotlandstillägget slopas senast den 1 januari 2003.
- Rikstrafiken ges i uppdrag att senast från den 1 januari 2003 sänka längdmetertaxan för gods i Gotlandstrafiken till 40 kronor – indexerat – inklusive hamn- och stuveriavgifter. Rikstrafiken tillförs 29 miljoner kronor för detta.
- Rikstrafiken ansvarar, som en följd av den sänkta taxan, för nödvändiga justeringar av

avtal med Destination Gotlands, Gotlands Stuveri AB och fastlandshamnarna.

- Högstprisförordningen slopas senast den 1 januari 2003.
- Länsstyrelsen i Gotlands län får 1 miljon kronor 2002 för att stimulera samverkan mellan företag på Gotland i fråga om köp och uppläggning av transporter.

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



I 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 har anslagits 1 miljon kronor. Projektet skall redovisas senast den 1 februari 2003.

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 (se föregående avsnitt) ett antal åtgärder däribland avskaffandet av gotlandstillägget kombinerat med en sänkning av längdmetertaxan för gods.

Regeringen delar utredningens bedömning att slopadet av gotlandstillägget är angeläget. Det är angeläget att kostnaderna för transporterna hålls på en rimlig nivå för att inte hämma utvecklingen av näringsliv och turism på Gotland. Åkeribranschen har varnat för att fraktkostnaderna kommer att stiga mer än vad som kompenseras med den sänkning av längdmetertaxan som föreslås vid ett avskaffande av gotlandstillägget.

Det statsfinansiella läget är ansträngt och det finns faktorer som kan påverka utvecklingen av fraktkostnaderna. Med hänsyn till detta och i avvaktan på resultatet av samarbetsprojektet på Gotland och den eventuella påverkan på fraktkostnaderna som de nya höghastighetsfärjorna kan få anser regeringen att ett slutligt ställningstagande angående avskaffandet av gotlandstillägget bör anstå. Regeringen avser återkomma till riksdagen beträffande en avveckling av gotlandstillägget.

### Utveckling av kollektivtrafiken

Regeringen beslöt den 17 maj 2001 att tillsätta en kommitté för utveckling av kollektivtrafiken. Tyngdpunkten i kommitténs arbete skall ligga på den lokala och regionala kollektivtrafikens område. Det utesluter dock inte att kommittén också tar sig an frågor som även berör den interregionala kollektivtrafiken. Kommittén har i december 2001 redovisat ett delbetänkande (SOU 2001:106) Kollektivtrafik med människan

i centrum. Kommittén skall, efter beslut om tilläggsdirektiv, redovisa sitt slutbetänkande för regeringen senast den 30 juni 2003.

## 9.6 Revisionens iakttagelser

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

Däremot lämnar RRV en invändning mot myndighetsledningens förvaltning gällande ”väsentliga brister” i tillämpningen av lagen om offentlig upphandling. Rikstrafiken har till regeringen inkommit med en skrivelse i vilken myndigheten redovisar en åtgärdsplan med anledning av RRV:s invändning. Frågan har även behandlats vid mål- och resultatdialogen med myndigheten. RRV anser inte att det i nuläget och om Rikstrafiken beaktar synpunkterna finns skäl för ytterligare åtgärder.

## 9.7 Budgetförslag

### 9.7.1 36:12 Rikstrafiken: Administration

**Tabell 9.2 Anslagsutveckling**

Tusental kronor

2001	Utfall	12 095	Anslags-sparande	939
2002	Anslag	11 104	Utgifts-prognos	11 548
<b>2003</b>	<b>Förslag</b>	<b>11 319</b>		
2004	Beräknat	11 572 <sup>1</sup>		

<sup>1</sup> Motsvarar 11 319 tkr i 2003 års prisnivå.

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

### Regeringens överväganden

Myndigheten har aviserat att ytterligare personal behöver anställas. Regeringen föreslår dock för närvarande inte några förändringar av anslaget. Anslagsnivån har dock justerats i syfte att begränsa statlig konsumtion, se volym 1, avsnitt 6.2.1.

**Tabell 9.3 Härledning av nivån 2003–2004 för anslag 36:12 Rikstrafiken: Administration**

Tusentals kronor

	2003	2004
Anvisat i 2002 års statsbudget	11 104	11 104
<i>Förändring till följd av:</i>		
Pris- och löneomräkning <sup>1</sup>	295	550
Beslut	-80	-82
Överföring från andra anslag		
Övrigt		
<b>Förslag/beräknat anslag</b>	<b>11 319</b>	<b>11 572</b>

<sup>1</sup> Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2002 års statsbudget. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning.

### 9.7.2 36:13 Rikstrafiken: Trafikupphandling

**Tabell 9.4 Anslagsutveckling**

Tusental kronor

År	Utfall	Anslags-sparande	Utgifts-prognos
2001	761 344		23 957
2002	Anslag	786 000	754 068
<b>2003</b>	<b>Förslag</b>	<b>790 000</b>	
<b>2004</b>	<b>Beräknat</b>	<b>790 000</b>	

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

### Bemyndigande om ekonomiska förpliktelser

**Tabell 9.6 Bemyndigande om ekonomiska åtaganden**

Tusental kronor

	2001 utfall	2002 prognos	2003 beräknat	2004 beräknat
Utestående förpliktelser vid årets början	1 373 500	2 196 192	3 550 192	2 915 192
Nya förpliktelser	1 576 800	2 096 000	145 000	42
Infriade förpliktelser*	754 108	742 000	780 000	782 000
Utestående förpliktelser vid årets slut	2 196 192	3 550 192	2 915 192	2 133 234
<b>Erhållen/föreslagen bemyndiganderam</b>	<b>2 700 000</b>	<b>3 700 000</b>	<b>3 950 000</b>	<b>3 950 000</b>

\* Utgiftsutfall till följd av ingångna förpliktelser.

### Regeringens överväganden

Regeringen anser att anslaget bör justeras tillbaka till den ursprungliga nivån på 790 miljoner kronor.

Rikstrafiken bör få sluta upp till fem år långa trafikeringssavtal. Regeringen föreslår därför att riksdagen bemyndigar regeringen att under 2002, i fråga om ramanslaget 36:13 Rikstrafiken: Trafikupphandling, ingå ekonomiska förpliktelser som omfattar högst fem år och som, inklusive tidigare åtaganden, innebär utgifter på högst 3 950 miljoner kronor.

**Tabell 9.5 Härledning av nivån 2003–2004 för anslag 36:13 Trafikupphandling**

Tusentals kronor

	2003	2004
Anvisat i 2002 års statsbudget	786 000	786 000
<i>Förändring till följd av:</i>		
Pris- och löneomräkning <sup>1</sup>		
Beslut		
Överföring från andra anslag <sup>2</sup>	4 000	4 000
Övrigt		
<b>Förslag/beräknat anslag</b>	<b>790 000</b>	<b>790 000</b>

<sup>1</sup> Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2002 års statsbudget. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning.

<sup>2</sup> Engångsöverföring till anslaget 7:1 Kustbevakningen gjordes för 2002. Anslagsnivån återgår till ursprunglig nivå.

# 10 Forskning och analys

## 10.1 Omfattning

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

VTI utför kvalificerad tillämpad forskning och utveckling på uppdrag av myndigheter och andra beställare. VTI:s verksamhet syftar till att genom forskning och utveckling bidra till uppfyllandet av de transportpolitiska målen. VTI skall även granska trafikverkens miljörapporter och de beräkningsmodeller som använts för dessa.

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

sjöfart samt statistik om post- och televerksamhet. Myndigheten samordnar även infrastrukturplaneringen och bidrar med analyser inom politikområdes 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 36:14 *Viss internationell verksamhet*. Anslaget disponeras av Regeringskansliet för kostnader för bl.a. medlemsavgifter och resor förenade med Sveriges deltagande i internationella organisationer m.m.

## 10.2 Utgiftsutveckling

**Tabell 7.1** Utgiftsutveckling inom verksamhetsområdet

Tusental kronor

	Utfall 2001	Anslag 2002	Prognos 2002	Förslag anslag 2003	Beräknat anslag 2004
36:14 Viss internationell verksamhet	11 807	7 500	7 995	<b>7 500</b>	7 500
36:15 Statens väg- och transportforskningsinstitut	32 583	32 682	32 267	<b>33 245</b>	33 993
36:16 Statens institut för kommunikationsanalys	43 234	45 625	48 560	<b>48 742</b>	50 306
<b>Totalt för verksamhetsområde Forskning och analys</b>	<b>87 624</b>	<b>85 807</b>	<b>88 822</b>	<b>89 487</b>	<b>91 799</b>

### 10.3 Politikens inriktning

En transportpolitik som säkerställer en samhälls-ekonomiskt effektiv och långsiktig transportförsörjning för medborgarna 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 propositionen Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem (prop. 2001/02:20, bet 2001/02:TU2, rskr. 2001/02:126) föreslog regeringen vissa justeringar av de transportpolitiska delmålen. Ett nytt mål avseende ett jämställt transportsystem föreslogs. Utvecklingsarbete krävs för att konkretisera detta delmål i etappmål, liksom för att ytterligare förbättra målstyrning och måluppföljning.

I samma proposition aviserade regeringen en kommande storsatsning på transportinfrastruktur. För att denna satsning ska ge full utdelning krävs adekvat kunskapsunderlag och moderna verktyg bl.a. i form av goda prognos- och planeringsmetoder.

En riktig prissättning av infrastrukturanvändning är en förutsättning för ett effektivt och långsiktigt hållbart transportsystem. Nya EU-regler avseende banavgifter ska implementeras, luft- och sjöfartsavgifter bör successivt utvecklas, en europeisk diskussion förs om kilometerskatt på tunga fordon och kommissionen har aviserat ett förslag till ramdirektiv för infrastrukturavgifter. Insatserna kräver fortlöpande analyser och kunskapsutveckling.

En anpassning av transportsystemet till nya mål och omvärldsförhållanden kräver en successiv utveckling också av regelsystem.

Förmågan att utveckla och nyttiggöra innovationer är viktigt för att de transportpolitiska målen ska 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.

### 10.4 Insatser utanför politikområdet

I två dialogprojekt – Framtida Handel med dagligvaror samt Bygga, Bo och Förvalta för framtiden – bedrivs dialoger mellan staten och näringslivet i syfte att nå frivilliga överenskommelser och ömsesidiga åtaganden för en hållbar utveckling. Dialogprojektet Framtida Handel har fokuserat på samordning av dagligvarutransporter samt ökad miljöanpassning av varor och synliggörande av miljöpåverkan. Åtaganden från statens sida som diskuteras är att bidra med insatser i form av utvecklingsprojekt samt insatser för information och kompetensutveckling.

### 10.5 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 2001 granskat trafikverkens miljörapporter och gjort en översikt av emissionsberäkningar för järnväg, sjöfart och flyg. Övriga mål enligt regleringsbrevet har huvudsakligen uppfyllts. Omvärldsförändringarna som påverkat VTI:s verksamhet har varit betydande genom att Kommunikationsforskningsberedningen upphörde och gick upp i VINNOVA den 1 januari 2001. Uppdragen från Vägverket fluktuerar betydligt mellan olika år. De förändringar som skett under året hos VTI:s två största uppdragsgivare gör att osäkerheten inför framtiden ökat avsevärt. Mot denna bakgrund avser regeringen att under 2003 se över finansieringen av VTI:s verksamhet.

### Statens institut för kommunikationsanalys

En samlad bedömning av SIKAs verksamhet under 2001 visar att målpuppfyllelsen varit god. SIKA har under 2001 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. SIKA har även givit ut en ny årsbok om transporter och kommunikationer i början av 2001. En engelsk version togs också fram och spreds under Sveriges ordförandeskap i EU.

### Statens haverikommission

SHK skall fastställa olycksorsaken i varje undersökning och om möjligt ge sådana synpunkter och rekommendationer att framtida olyckor förebyggs. I samtliga slutrapporter som lämnades under 2001 har SHK fastställt den sannolika olycksorsaken. Dessutom har i de flesta fall rekommendationer kunnat lämnas. Därmed har SHK bidragit till att förbättra möjligheterna till att uppnå det långsiktiga transportpolitiska målet om en säker trafik.

SHK har inte alltid kunnat slutföra utredningarna inom uppsatta tidsramar. Anledningen till detta skiljer sig från utredning till utredning. Särskilda omständigheter vid olycksförloppet kan dock ofta komplicera utredningarna så att dessa tar avsevärt längre tid än vad som är målet.

### 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 forsk-

ningen 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.

SHK har med sin verksamhet främst bidragit till målet om en säker trafik. Detta har huvudsakligen skett genom de synpunkter och rekommendationer som SHK lämnat till tillsynsmyndigheterna. Myndigheternas följsamhet vad gäller ställningstagande till och genomförandet av rekommendationerna är överlag god och har förbättrats.

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

## 10.6 Revisionens iakttagelser

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

## 10.7 Budgetförslag

### 10.7.1 36:14 Viss internationell verksamhet

**Tabell 7.2 Anslagsutveckling**

Tusental kronor

2001	Utfall	11 807	Anslags-sparande	225
2002	Anslag	7 500	Utgifts-prognos	7 995
<b>2003</b>	<b>Förslag</b>	<b>7 500</b>		
2004	Beräknat	7 500		

Anslaget disponeras av Regeringskansliet för kostnader för bl.a. medlemsavgifter och resor förenade med Sveriges deltagande i internationella organisationer m.m. Detta gäller främst internationella luftfartsförhandlingar, FN:s 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 inte någon förändring av anslaget.

### 10.7.2 36:15 Statens väg- och transportforskningsinstitut

**Tabell 7.3 Anslagsutveckling**

Tusental kronor

2001	Utfall	32 583	Anslags-sparande	9
2002	Anslag	32 682	Utgifts-prognos	32 267
<b>2003</b>	<b>Förslag</b>	<b>33 245</b>		
2004	Beräknat	33 993 <sup>1</sup>		

<sup>1</sup> Motsvarar 33 245 tkr i 2003 års prisnivå.

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 samt underlag för beskrivning av energianvändning och avgasemissioner. Anslaget skall täcka kostnaderna för dessa uppdrag.

### Regeringens överväganden

Regeringen föreslår inte någon förändring av anslaget. Däremot har anslagsnivån justerats i syfte att begränsa statlig konsumtion, se volym 1, avsnitt 6.2.1.

**Tabell 7.4 Härledning av anslagsnivå 2003-2004, för anslag 36:15 Statens väg- och transportforskningsinstitut**

Tusental kronor

	2003	2004
<b>Anvisat i 2002 års statsbudget</b>	<b>32 682</b>	<b>32 682</b>
<i>Förändring till följd av:</i>		
Pris- och löneomräkning <sup>1</sup>	797	1 550
Beslut	-234	-239
Överföring till/från andra anslag	-	-
Övrigt	-	-
<b>Förslag/beräknat anslag</b>	<b>33 245</b>	<b>33 993</b>

<sup>1</sup> Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2002 års statsbudget. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning.

### 10.7.3 36:16 Statens institut för kommunikationsanalys

**Tabell 7.5 Anslagsutveckling**

Tusental kronor

2001	Utfall	43 234	Anslags-sparande	3 647
2002	Anslag	45 625	Utgifts-prognos	48 560
<b>2003</b>	<b>Förslag</b>	<b>48 742</b>		
2004	Beräknat	50 306 <sup>1</sup>		

<sup>1</sup> Motsvarar 49 182 tkr i 2003 års prisnivå.

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

### Regeringens överväganden

SIKA har anmält ett ökat medelsbehov på 3,5 miljoner kronor för ökade statistikuppgifter och ökade lokalkostnader för 2003 samt ytterligare drygt 2 miljoner kronor för ökade statistikuppgifter fr.o.m. 2004. Det ökade medelsbehovet för statistikuppgifter under 2003 uppkommer av ett nytt gemensamt system för järnvägsstatistik inom Europeiska unionen och av ny offentlig statistik över kollektivtrafikresande i Sverige. Ökade kostnader för statistikproduktion från 2004 och framåt uppkommer av nya regleringar inom EU angående statistik om luftfart och

televerksamhet samt statistik om informationssamhället. Regeringen föreslår en ökning av anslaget till SIKA för 2003 med 1,3 miljoner kronor till följd av de ökade kostnaderna för statistikproduktion. I dagsläget är en mycket stor del av institutets statistikproduktion reglerad av förordningar inom EU och möjligheter till omprioriteringar är mycket liten. SIKA har under en rad av år haft ett anslagssparande på 1,5 miljoner kronor eller mer. SIKA har även en anslagskredit som inte använts under de senaste åren. Det ökade medelsbehovet utöver 1,3 miljoner kronor täcks av dels ett genomsnitt av senaste års anslagssparanden och dels av anslagskrediten. En kontinuerlig dialog kommer att föras med SIKA om kostnadsutvecklingen för de nya uppgifterna. Därutöver har anslagsnivån justerats i syfte att begränsa statlig konsumtion, se volym 1, avsnitt 6.2.1.

**Tabell 7.6 Härledning av anslagsnivå 2003-2004, för anslag 36:16 Statens institut för kommunikationsanalys**

Tusental kronor

	2003	2004
<b>Anvisat i 2002 års statsbudget</b>	<b>45 625</b>	<b>45 625</b>
<i>Förändring till följd av:</i>		
Pris- och löneomräkning <sup>1</sup>	2 161	3 253
Beslut	-344	-352
Överföring till/från andra anslag	1 300	1 780
Övrigt	-	-
<b>Förslag/beräknat anslag</b>	<b>48 742</b>	<b>50 306</b>

<sup>1</sup> Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2002 års statsbudget. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning.

#### 10.7.4 Statens haverikommission

Statens haverikommission (SHK) disponerar inget eget anslag. Regeringen beslutar om en ram för myndighetens förvaltningskostnader. För 2002 har ramen fastställts till 11 560 000 kronor. I budgetunderlaget för 2003–2005 begär SHK att ramen höjs till 13 530 000 kronor.

Förvaltningskostnaderna skall enligt 2002 års regleringsbrev betalas av de fem nedanstående myndigheterna enligt följande såvda myndigheterna inte kommer överens om något annat:

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

#### Regeringens överväganden

Mot bakgrund av vad SHK anfört i sitt budgetunderlag anser regeringen att förvaltningskostnaderna för budgetåret 2003 får uppgå till högst 13 530 000 kronor. Beträffande fördelningen av förvaltningskostnaderna avser regeringen att i 2003 års regleringsbrev för SHK fastställa de fem betalande myndigheternas andelar enligt ovan. SHK har hemställt om att befrias från skyldigheten att betala för Riksrevisionsverkets granskningar av verksamheten. Enligt gällande regler skall myndigheter som till mer än hälften finansieras genom avgifter betala för Riksrevisionsverkets revision. Eftersom SHK inte har något eget anslag får myndigheten anses vara avgiftsfinansierad och bör därför betala för sin revision.





# 11 Politikområde IT, tele och post

## 11.1 Omfattning

Politikområdet omfattar informationsteknik, post- och telekommunikation, 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 på post-, tele- och radioområdena. Myndighetens uppgift är bl.a. att meddela tillstånd och utöva tillsyn över operatörerna på post- och telemarknaderna samt att

inom ramen för sitt sektorsansvar följa utvecklingen inom området.

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 skall bli ett informationssamhälle för alla. Denna inriktning redovisades i propositionen Ett informations- samhälle för alla (prop. 1999/2000:86, bet. 1999/2000:TU9, rskr. 1999/2000:256), i fortsättningen benämnd IT-propositionen.

## 11.2 Utgiftsutveckling

**Tabell 11.1 Utgiftsutveckling inom politikområdet**

	Utfall 2001	Anslag 2002 <sup>1</sup>	Utgifts- prognos 2002	Förslag anslag 2003	Beräknat anslag 2004
37:1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter	38 741	22 664	12 831	<b>11 941</b>	12 219
37:2 Upphandling av samhällsättaganden	137 348	153 484	132 980	<b>153 484</b>	153 484
37:3 Ersättning till posten AB (publ) för grundläggande kassaservice	200 000	400 000	400 000	<b>400 000</b>	400 000
37:4 Ersättning till SOS Alarm Sverige AB för alarmeringstjänst enligt avtal	147 000	150 000	150 000	<b>144 000</b>	144 000
37:5 Informationsteknik: Telekommunikation m.m.	32 709	18 500	27 660	<b>25 000</b>	25 000
<b>Totalt för utgiftsområde 22 Kommunikationer</b>	<b>555 798</b>	<b>744 648</b>	<b>723 471</b>	<b>734 425</b>	<b>734 703</b>
Anslag inom utgiftsområde 19 Regional utjämning och utveckling	49 491	250 000	222 075	450 000	450 000
37:1 IT-infrastruktur: Regionala transportnät m.m.					
<b>Totalt för politikområde IT, tele och post</b>	<b>605 289</b>	<b>994 648</b>	<b>945 546</b>	<b>1 184 425</b>	<b>1 184 703</b>

<sup>1</sup> Inklusive beslut till följd av förslag till tilläggsbudget i samband med 2002 års ekonomiska vårproposition och budgetpropositionen för 2003.

Utgifterna inom politikområdet beräknas öka kraftigt under perioden 2001–2004. Ökningen kan framför allt hänföras till den satsning som görs på 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. Förlängningen av stödperioden beslutades inom en oförändrad beräknad total ram.

Regeringen bedömer att antalet ansökningar kommer att öka under stödperioden, alltefter som kommunerna färdigställer sina program och börjar ansöka om stöd. I och med detta förväntas även utgifterna öka.

### 11.3 Mål

Målet för IT-, tele- 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 de telepolitiska målen och i det postpolitiska målet. Därutöver skall det finnas en grundläggande kassaservice i hela landet.

#### Utveckling av mål för elektronisk kommunikation

Utredningen (dir. 2001:32) om ny lagstiftning och myndighetsorganisation inom området för elektronisk kommunikation har haft i uppdrag att formulera ett gemensamt mål för området elektronisk kommunikation (IT- och teleområdena nedan). Delbetänkandet Lag om elektronisk kommunikation (SOU 2002:60) lämnades i juni 2002 och remissbehandlas för närvarande. Regeringen avser att återkomma till riksdagen med förslag till mål för området under 2003.

#### *Målet för IT-politiken*

Sverige skall som första land bli ett informationsamhälle för alla (prop. 1999/00:86, bet. 1999/00:TU9, rskr. 1999/00:256). Den nyligen beslutade handlingsplanen e-Europa 2005 ligger till grund för EU:s mål inom IT-politiken för de kommande tre åren. Inriktningen i denna handlingsplan är i linje med målen för IT-politiken, fastslagen av riksdagen i IT-propositionen.

#### *De telepolitiska målen*

Enligt de telepolitiska målen skall enskilda och myndigheter i landets olika delar få tillgång till effektiva telekommunikationer. Var och en skall ha möjlighet att från sin stadigvarande bostad eller sitt fasta verksamhetsställe utnyttja telefonitjänst inom ett allmänt tillgängligt telenät till ett rimligt pris. Alla skall få tillgång till tele-tjänster på likvärdiga villkor. Telekommunikationerna skall vara uthålliga och tillgängliga under kriser och i krig (prop. 1996/97:61, bet. 1996/97:TU5, rskr. 1996/97:201).

#### 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).

### 11.4 Politikens inriktning

#### Elektronisk kommunikation

Teknikutvecklingen, i synnerhet den s.k. konvergensen mellan telekommunikation, IT och massmedier, medför att regleringsbehoven förändras. Telemarknaden har även utvecklats med anledning av liberalisering.

Ett arbete har pågått inom EU med att utforma ny reglering på området, som nu definieras elektronisk kommunikation. Den nya regleringen skall vara genomförd i svensk lagstiftning den 25 juli 2003. Detta framtida regelverk omfattar alla former av elektroniska kommunikationsnät och tillhörande tjänster. Således kommer t.ex. telenät, bredbandsnät och nät för rundradio att täckas av den nya regleringen. I det nya regelverket närmar man sig också den konkurrenslagstiftning som gäller i flertalet andra branscher. Regelverket är avsett

att skapa utökade möjligheter att säkerställa en gynnsam utveckling av elektroniska kommunikationsnät och kommunikationstjänster till gagn för såväl marknadsaktörer som konsumenter i hela landet.

I avvaktan på den nya lagstiftningen bibehålls den tidigare uppdelningen på IT och tele.

Vissa frågor med anknytning till regelverket för elektronisk kommunikation gränsar till andra rättsområden. Samutnyttjande av infrastruktur aktualiserar bland annat fastighetsrättsliga och egendomsrättsliga aspekter. Dessa aspekter hanteras inom ramen för översynen av vissa frågor om ledningsrätt (dir. 2002:17). Ett delbetänkande väntas från utredningen i oktober 2002.

#### *Informationsteknik (IT)*

Det IT-politiska målet förutsätter fortsatta insatser för ökad tillgänglighet till informations-samhällets teknik och tjänster, ökad tillit samt ökad kompetens. IT-politiken skall främja tillväxt, sysselsättning, regional utveckling, demokrati och rättvisa, livskvalitet, jämställdhet och mångfald, effektiv offentlig förvaltning samt ett hållbart samhälle. IT-politiken bygger på att det i första hand är marknaden som skall vara drivande. Den offentliga sektorn har en roll i första hand som 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 infrastrukturbyggnaden i lands- och glesbygd. Regeringens politik inom området syftar till att fullfölja den fastställda inriktningen.

Trafikutskottet uttalar i sitt betänkande 1999/2000:TU9 behovet av en samlad och sektorsövergripande uppföljning av IT-politiken. Utskottet uttalar också att det finns ett klart politiskt intresse för förbättrade möjligheter att följa en rad olika frågor inom informationsteknikområdet. Särskilt nämns vikten av att den fortsatta utbyggnaden av IT-infrastruktur med hög överföringskapacitet följs upp och redovisas för riksdagen. Regeringen har uppdragit åt Post- och telestyrelsen (PTS) att i samverkan med Verket för näringslivsutveckling (NUTEK) följa utvecklingen av IT-infrastrukturbyggnaden.

Uppmärksamheten riktas alltmer direkt mot *användningen* av IT-tjänster i såväl fasta som mobila nät. Uttryck för detta är insatserna för att

stimulera bl.a. utvecklingen av 24-timmars-myndigheten. Inom alla samhällssektorer pågår projekt av olika omfattning för att stimulera IT-användningen utifrån varje sektors specifika behov.

Inom området för mobiltjänster finns också ett behov av ökad stimulans, dels för att ta tillvara den potential som mobila telekommunikationstjänster kan medföra inom olika områden, dels för att skapa bättre förutsättningar för branschen. Ett initiativ är den aktionsgrupp för mobilmarknaden som startades i september 2002.

Användningen av informationsteknik har fått ett ökat fokus då efterfrågan på IT-tjänster under senare år visserligen fortsatt att öka, men då ökningen nu går långsammare än tidigare. Det finns en övertygelse om informationsteknikens stora betydelse som tillväxtmotor och som instrument för att öka livskvalitet och underlätta utbildning. Samtidigt finns det restriktioner, både finansiella och juridiska, för hur långt staten kan gå i att stimulera användning av informationsteknik. Det finns också farhågor för att utvecklingen kan leda till nya eller förstärka befintliga sociala klyftor i samhället. En annan avvägning som måste uppmärksammas, vilket även framhölls i IT-propositionen, är betydelsen av både bredd och spets inom användningen av informationsteknik.

På grund av IT-användningens betydelse för samhällsutvecklingen samt frågans omfattning och komplexitet avser regeringen att göra en mer omfattande inventering av möjligheter och former för att stimulera IT-användningen. De åtgärder som avses skall gälla både generella och mer sektorspecifika insatser. Åtgärderna bör gälla såväl sådan IT-användning som stat och kommuner själva bedriver i sin tjänsteproduktion och sin kontakt med medborgarna och företagen, som sådan användning som huvudsakligen förekommer på den privata marknaden. En delegation med bl.a. användarrepresentanter bör tillsättas för att utreda formerna för hur användningen av informationsteknik, särskilt vad gäller offentliga tjänster, kan stimuleras.

Elektronisk handel bedöms vara ett viktigt medel för att öka tillväxten. Statens roll är att främja utvecklingen och användningen av elektronisk handel genom att bl.a. tillse att fördelarna kan utnyttjas av både enskilda konsumenter och företag. Den offentliga

sektorn har en viktig roll som föregångare. Regeringen vill därför öka takten i arbetet med att få den offentliga sektorn att övergå till att handla och kommunicera elektroniskt.

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. I syfte att stimulera en fortsatt utbyggnad av ett nationellt stamnät föreslår regeringen att 400 miljoner kronor av de medel som finns för bredbandsutbyggnad, men som är destinerade till lägre nivåer inom nät-hierarkin, omfördelas till utbyggnad av stamnätet genom att landets kommuner själva ges möjlighet att erhålla stöd för upphandling och anläggning av delar av stamnätet. Vidare föreslår regeringen att möjligheten för enskilda att söka skattereduktion för höga anslutningskostnader förlängs med ett år till 2003. En redovisning av det aktuella läget lämnas under avsnitt 11.5 Insatser inom politikområdet.

*Tillit* till den nya tekniken är avgörande för att uppnå en ökad användning. Regeringens insatser på informationssäkerhetsområdet inriktas på att skapa förtroende för den nya tekniken genom att bidra till bättre generella förutsättningar för informationssäkerhetsarbetet. Sverige skall även vara aktivt i det internationella arbetet inom informationssäkerhetsområdet. Regeringen prioriterar särskilt områdena skydd mot informationsoperationer, ett säkrare Internet samt elektroniska signaturer och annan säkerhetsteknik.

Utbyggnaden av *IT-kompetens* är ett resultat av utbildningsinsatser på flera nivåer, och av att IT används praktiskt i arbetslivet och i vardagen. Vissa grupper riskerar att hamna utanför informationssamhället om inte särskilda åtgärder vidtas. Dessa grupper bör definieras och deras IT-användning beskrivas. Det bör även fastslås i vilken utsträckning, och av vilka skäl, gruppens IT-användning bör stimuleras. Samtidigt bör man uppmärksamma behovet att främja även spjutspetsanvändning, så att Sverige inte halkar efter i IT-utvecklingen.

#### *Tele*

Telepolitiken inriktas i stor utsträckning på att skapa väl fungerande marknader med en effektiv konkurrens. Konkurrens är ett av de viktigaste medlen för att uppnå de telepolitiska målen om att enskilda och myndigheter ska få tillgång till effektiva telekommunikationer till lägsta samhällsekonomiska kostnad. Konkurrensen skall bidra till mångfald och valfrihet för användarna och skapa kostnadseffektiva teletjänster.

Med tredje generationens mobila kommunikation (UMTS) pågår just nu en av de största infrastrukturinvesteringar Sverige har genomgått. En av statens viktigaste uppgifter är att se till att reglerna på telemarknaden är stabila och förutsebara. Utöver att ett nytt regelverk för elektronisk kommunikation arbetas fram för att föreslås för riksdagen, arbetar regeringen på flera andra sätt med att underlätta en bred IT-användning i samhället, vilket i sin tur kommer att befästa benägenheten att investera i infrastruktur, såsom bl.a. UMTS-näten.

#### *Radio*

Radiospektrum är en begränsad resurs och efterfrågan på frekvensutrymme ökar. Utgångspunkten för tillståndsgivningen är positiv inriktning (dvs. att tillstånd skall beviljas), effektivitet och förutsebarhet i radioanvändningen. Särskild hänsyn skall tas till yttrandefriheten. Vidare skall samhällsintressen som försvarets och polisens behov beaktas särskilt.

#### *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.

## Grundläggande kassaservice

Regeringens insatser på området är inriktade på att säkerställa att alla i hela landet kan verkställa och ta emot betalningar till enhetliga priser.

## 11.5 Insatser

### 11.5.1 Insatser inom politikområdet

#### Elektronisk kommunikation

Sedan 1999 har ett intensivt arbete pågått inom EU med att formulera det nya regelverket för elektroniska kommunikationer. Kommissionen presenterade i juli 2000 sitt förslag till nytt regelverk bestående av fem direktiv och ett beslut. Under det svenska ordförandeskapet i EU uppnåddes en politisk överenskommelse rörande fyra av direktiven (ramdirektivet, tillträdes- och samtrafikdirektivet, auktorisationsdirektivet och direktivet om samhällsomfattande tjänster) samt radiospektrumbeslutet. Rättsakterna antogs och trädde i kraft våren 2002. Direktiven skall vara genomförda i svensk lagstiftning senast den 25 juli 2003.

Det femte direktivet, om behandling av personuppgifter och integritetsskydd inom sektorn för elektronisk kommunikation, trädde i kraft den 31 juli 2002. Direktivet skall vara genomfört i medlemsstaterna senast den 31 oktober 2003.

En statlig 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. Utredningen skall även lämna förslag till ny myndighetsorganisation samt förslag som hör samman med toppdomänen .se. Dessa förslag skall redovisas senast den 31 december 2002. Delbetänkandet remissbehandlas för närvarande och regeringen avser att återkomma med förslag till riksdagen under våren 2003.

#### *Informationsteknik (IT)*

En ökad *användning av informationsteknik* är en prioriterad fråga inom EU. Medlemsländerna i EU arbetar med handlingsplanen e-Europa 2002. Syftet är att driva på Europas utveckling mot ett informationssamhälle för alla. EU-kommissionen presenterade i maj 2002 ett förslag till en ny handlingsplan, e-Europa 2005. På

toppmötet i Sevilla godkände Europeiska rådet målen för handlingsplanen.

EU-programmet Information Society Technologies (IST) stöder europeisk forskning och teknologiutveckling. Ett nytt program som löper fram till 2006 planeras.

Regeringen följer kontinuerligt utvecklingen på Internetmarknaden, såväl nationellt som internationellt. Regeringen har inom ramen för EU medverkat till åtgärder för att främja övergången till en ny standard för förmedling av Internettrafik, Internetprotokoll version 6 (IPv6). Frågan om övergången till IPv6 behandlas i EU:s handlingsplan e-Europa 2005 och rådet meddelade den 17 juni 2002 slutsatser om övergången till IPv6. Den nya standarden ger bl.a. möjligheter till en betydande ökning av mängden Internetadresser. Detta innebär att ett hinder för utvecklingen av nya och befintliga kommunikationstjänster som förmedlas via Internet, exempelvis IP-telefoni, undanröjs.

Den 30 april 2002 fattades beslut om Europaparlamentets och rådets förordning om införande av toppdomänen .eu för EU (773/2002/EG).

Regeringen gav i december 2001 PTS i uppdrag att ansvara för och genomföra ett nationellt försök med ENUM, en funktion för översättning av telefonnummer till Internetadresser. Uppdraget skall utföras i samråd med intresserade myndigheter och marknadens parter och redovisas senast den 31 juli 2003.

Domännamnsutredningen (dir. 1998:71) lämnade i mars 2000 sitt betänkande .se? (SOU 2000:30). Då de direktiv rörande elektronisk kommunikation som framförhandlats inom EU delvis är tillämpliga även på Internet, är det naturligt att samordna domännamnsfrågor med genomförandet av direktiven. Frågan skall därför behandlas av utredningen (dir. 2001:32) om ny lagstiftning och myndighetsorganisation inom området för elektronisk kommunikation.

Lagen (2002:562) om elektronisk handel och andra informationssamhällets tjänster, baserad på EG-direktiv 2000/31/EG, antogs av riksdagen i juni 2002. Lagen innehåller regler om ursprungsland, informationskrav samt ansvarsfrihet. Förutom den nya lagen görs även ändringar i marknadsföringslagen, lagen om handel med finansiella instrument och konsumentkreditlagen.

PTS inkom i februari 2002 med rapporten E-handel och statens instrument för att utveckla förutsättningarna. Rapporten visar att företag med bredbandsuppkoppling i större utsträckning bedriver e-handel än företag med uppkoppling med lägre kapacitet, att det största hindret mot e-handel är inställningen till e-handeln inom organisationer samt att staten har en viktig roll som föregångare i sin användning av IT och e-handel. PTS har fått till uppgift att följa upp nämnda rapport inom ramen för sitt sektorsområde.

Verket för näringslivsutveckling (NUTEK) har i mars 2002 fått i uppdrag att följa hur e-handel påverkar verksamheten i små och medelstora företag och företag i stödregioner samt att identifiera hinder och möjligheter för en ökad användning av e-handel.

Regeringen har i maj 2002 beslutat att tilldela Gemenskapen för elektroniska affärer (GEA) 3,25 miljoner kronor under perioden 2002–2005 för projektet SVEA. Syftet med projektet är att öka förståelsen hos små och medelstora företag av affärsnyttan med e-handel. Projektet innefattar ett nationellt nätverk av lokala IT-relaterade projekt, en databas med information och kontakter samt kompetensutveckling inom elektroniska affärer.

I IT-propositionen redovisades de åtgärder regeringen avsåg att vidta för att förbättra *tillgängligheten* till IT-infrastruktur i gles- och landsbygd. I det följande redovisas de insatser regeringen vidtagit 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 stomnät. I detta nät skulle nätkapaciteten i form av svartfiber sedan upplåtas. Utbyggnaden skulle ske på kommersiella villkor och vara färdigställd senast i december 2002. Förutsättningarna på marknaden för att bygga ett sådant nät har förändrats sedan uppdraget lämnades. Under hösten 2001 gjorde Svenska kraftnät bedömningen att ca 70 av landets kommuner inte skulle komma att nås vid utgången av 2002 under rådande förutsättningar. Regeringen beslutade därför i november 2001 att tillsätta en utredning om IT-stomnät till vissa kommuner (dir. 2001:99). Utredningen gavs i uppdrag att medverka till att förutsättningar

skapas så att alla kommuners huvudorter får en anslutningspunkt till det stomnät Svenska kraftnät uppdrogs att bygga ut. Utredaren avlämnade betänkandet IT-stomnät till vissa kommuner (SOU 2002:55) den 31 maj 2002 med förslag om hur uppdraget till Svenska kraftnät kan fullföljas. Förslagen innebär i korthet att begränsningen till att erbjuda svart fiber mildras och att samverkan med Banverket kan ske. Tidsplanen för att färdigställa stomnätet föreslås förlängas till utgången av 2004. Vidare föreslås att stomnätet även skall kunna anslutas till annan ort än kommunhuvudorten, samt att staten inte skall ta ut någon avkastning för den del som avser optofiberverksamheten under perioden 2002 till 2006. Utredaren pekar även på möjligheten att omfördela medel inom ramen för infrastruktur-satsningen.

Mot bakgrund av utredningens slutsatser föreslår regeringen i denna proposition att 400 miljoner kronor av medlen för stöd till kommuner för utbyggnad av områdesnät enligt lagen (2000:1335) om kreditering på skattekonto av stöd till kommuner för anläggande av lokala telenät, omfördelas till utbyggnad av stomnät. Landets kommuner kan därigenom erhålla stöd för upphandling och anläggning av delar av stomnät. Närmare redogörelse för detta förslag lämnas under avsnittet 11.8. Utredningens förslag i övrigt bereds inom Regeringskansliet.

I maj 2002 beslöt regeringen att ge tilläggsdirektiv (dir. 2002:72) till utredningen. Uppdraget är att 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. Uppdraget skall avrapporteras senast den 31 mars 2003.

I januari 2001 trädde lagen (2000:1335) om kreditering på skattekonto för stöd till kommuner för anläggande av lokala telenät samt förordningen i samma ämne (2000:1469) i kraft. Författningarna innebär att kommuner kan få stöd till lokala teleområdesnät med hög överföringskapacitet. Stödet avser glest bebyggda områden där utbyggnaden inte bedöms komma till stånd på marknadsmässig grund.

För att underlätta en kapacitetshöjning i nätet närmast abonnenterna, accessnätet, beslöt regeringen i juni 2002 om vissa ändringar i förordningen (2000:1469) om stöd till kommuner för anläggande av lokala telenät.

Ändringarna möjliggör att stödet till områdesnät, om särskilda skäl finns, kan ges även till uppgradering av redan existerande nät samt till nyanläggning av nät även om kapacitetshöjningen inte når upp till överföring med god teknisk kvalitet av multimedietjänster i båda riktningarna. De särskilda skälen är gles bebyggelse och långa avstånd, eller liknande skäl, som gör att en nyinvestering inte är kommersiellt lönsam. Regeringen beslutade i juni även om ett tillägg i förordningarna som klargör upphandlingsförfarandet.

Svenska kommunförbundet har en viktig uppgift när de stödjer kommunerna i deras arbete med att bygga ut IT-infrastruktur med hög överföringskapacitet. Regeringen beslutade därför i november 2001 att Svenska kommunförbundet, inom ramen för projektet Samverkan kring IT-infrastruktur, får disponera åtta miljoner kronor under åren 2001–2005 i syfte att ge råd och stöd till kommunerna i dessa frågor.

Länsstyrelser och regionala självstyrelseorgan har ålagts en rad nya uppgifter i samband med IT-infrastrukturutbyggnaden. För att underlätta och stödja detta arbete beslutade regeringen i januari 2002 att projektet Länsamverkan Bredband, som består av företrädare för länsstyrelserna och de regionala självstyrelseorganen, får disponera 2,5 miljoner kronor. Syftet med projektet är att främja bland annat samverkan och underlätta arbetet med IT-infrastrukturfrågorna för dessa organ.

För att ytterligare främja utbyggnaden av IT-infrastruktur och tillämpningen av förordningarna har regeringen uppdragit åt PTS att inom ramen för sitt verksamhetsområde bistå kommuner och länsstyrelser samt regionala självstyrelseorgan i deras arbete med IT-infrastruktur.

Bland annat mot bakgrund av det förändrade marknadsläget har inte heller möjligheten att ansöka om skattereduktion för höga anslutningskostnader utnyttjats i den omfattning som var avsett. Det har även visat sig att den korta grävsäsongen i landets norra delar har försvårat utnyttjandet av stödet. Regeringen föreslår därför i denna proposition en förlängning av stödperioden med ett år till utgången av 2003.

Regeringen uppdrog i oktober 2000 till PTS att utreda och lämna förslag till utformning av försöksverksamhet avseende funktionshindrades tillgång till produkter och tjänster inom tele-

kommunikationsområdet vilka kräver hög överföringskapacitet. Utifrån PTS förslag fattade sedan regeringen i december 2001 beslut om uppdrag till myndigheten att genomföra försöksverksamheten till en kostnad som inte får överskrida 20 miljoner kronor. Uppdraget skall slutredovisas den 1 oktober 2004.

Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) lämnade i januari 2002 en publikation med befintlig IT-statistik. SIKA har även haft i uppdrag att utreda uppbyggnaden av ett samlat system för statistik om modern informations- och kommunikationsteknik. Rapporten har remissbehandlats och bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Regeringen fortsätter arbetet med *tillit* enligt de informationssäkerhetsprioriteringar som tidigare fastlagits: skydd mot informationsoperationer, ett säkrare Internet samt elektroniska signaturer och annan säkerhetsteknik.

PTS fick i maj 2002 i uppdrag av regeringen att senast den 31 december 2002 inrätta en Rikscentral för IT-incidentrapportering. Rikscentralens uppgift är att arbeta med skydd mot IT-incidenter via ett system för att snabbt kunna sprida information om sådana inträffar. Rikscentralen skall också kunna lämna information och råd om förebyggande åtgärder samt 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.

Regeringens politik med att förbättra förutsättningar för oberoende drift av Internet i Sverige fortsätter. Underlag från PTS om rättsliga och organisatoriska förändringar för att säkerställa oberoende drift har lämnats till Utredningen om elektronisk kommunikation (dir. 2001:32). Från och med budgetåret 2001 är medel avsatta för upprätthållande av en säker nationell tidsangivelse på Internet. En säker svensk tidsangivelse för Internet finns att tillgå för operatörerna och kan användas i t.ex. säkerhetstillämpningar.

PTS har på regeringens uppdrag utvärderat den verksamhet som bedrivs med stöd av lagen (2000:832) om kvalificerade elektroniska signaturer och finansieringen av denna verksamhet. PTS föreslår bl.a. att avgiftsfinansieringen av kostnader hänförliga till tillsynsverksamheten enligt lagen avskaffas tills vidare och att verksamheten huvudsakligen finansieras genom

anslag. Rapporten Information till Internet-användare har remissbehandlats och bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Riksskatteverket, som under ett inledningskede givits ett sammanhållande ansvar för administration av certifikat för elektronisk identifiering och elektroniska signaturer inom statsförvaltningen, har publicerat riktlinjer för myndigheternas användning av elektroniska signaturer och certifikattjänster. Statskontoret har upphandlat tjänsten elektronisk identifiering och tecknat ramavtal med ett antal leverantörer av elektroniska certifikat. Upphandlingen är uppdelad i två delar, medborgarcertifikat och tjänstecertifikat, för användning internt inom statsförvaltningen.

För att göra en samlad översyn av formkrav i lagar och förordningar i syfte att undanröja onödiga hinder mot en ökad elektronisk kommunikation och elektronisk dokument- och ärendehantering har en särskild arbetsgrupp inrättats. Arbetsgruppen skall samordna den genomgång av formkrav som skall göras departementsvis. Arbetet skall redovisas senast den 15 december 2002.

Regeringen har också deltagit i bl.a. EU:s och OECD:s arbete på informationssäkerhetsområdet.

**Kompetens** att använda informationsteknik lyftes fram som en prioriterad fråga i IT-propositionen.

Regeringen fattade under 2001 beslut om att under en treårsperiod betala ut totalt 20 miljoner kronor till Verket för innovationssystem (VINNOVA) för att finansiera uppbyggnaden av ett kompetenscentrum för Internetteknik. Svenska centret för Internetteknik (SCINT) har inrättats vid Kungl. Tekniska högskolans (KTH) institution för mikroelektronik och informationsteknik i Kista. Ett viktigt mål för centret är att bli en nationell resurs för forskning och utbildning inom Internetområdet.

### *Tele*

Inom området fast telekommunikation har bl.a. följande insatser genomförts.

I maj 2002 fattade riksdagen beslut om att införa särskilda bestämmelser om abonnentuppllysning i telelagen (1993:597) (prop. 2001/02:98, bet. 2001/02:TU11, rskr. 2001/02:242). Lagändringarna medför att en teleoperatör som har tilldelat abonnenter tele-

fonnummer skall lämna ut abonnentuppgifter till den som bedriver eller avser bedriva abonnentuppllysning på villkor som är rättvisa, kostnadsorienterade och icke-diskriminerande. Avsikten är bl.a. att på så vis uppnå det krav om en samlad katalogfunktion som ställs i det så kallade taltelefonidirektivet (98/10/EG). Lagändringarna trädde i kraft den 1 juni 2002.

Förval för lokalsamtal utan riktnummerslagning infördes den 2 februari 2002. Detta innebär att samtliga förvalskunder inte behöver slå riktnummer vid lokalsamtal för att ringa med den förvalda teleoperatören. Därmed har ytterligare steg tagits mot ökad mångfald och konkurrens, vilket bör kunna leda till lägre samtalstaxor.

På uppdrag av regeringen har PTS i rapporten Konkurrensen i accessnätet redovisat hur Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2887/2000 om tillträde till accessnät har tillämpats. PTS föreslår dessutom i rapporten att en ny skyldighet införs i telelagen för operatörer med betydande inflytande att hyra ut nätkapacitet i accessnätet i form av en höghastighetsanslutning på visst sätt. Frågan tas om hand på annat sätt i ovannämnda direktiv på området för elektronisk kommunikation som skall vara genomförda senast den 25 juli 2003. Enligt förslaget bör skyldigheten ändå införas nu för att främja konkurrensen på ADSL-marknaden. Förslaget bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

För att stödja funktionshindrades användning av tjänsteutbudet har PTS bedrivit en fortlöpande översyn av detta. PTS har även drivit standardiseringsfrågor med uppgift att öka medvetenheten och kunskapen om funktionshindrades behov av standardisering av tele-tjänster och terminaler. PTS har upphandlat ett flertal tjänster inom teleområdet för personer med funktionshinder. Som exempel kan nämnas nummeruppllysning för synskadade, förmedlingstjänst för texttelefoni och drift av en databas med samhällsinformation för personer med funktionshinder.

Inom området mobil telekommunikation har bl.a. följande insatser genomförts.

Från och med den 1 september 2001 infördes nummerportabilitet för digital mobiltelefonitjänst. Detta innebär att det nu är möjligt att byta teleoperatör och samtidigt behålla sitt mobilnummer.

PTS har i maj 2002 beslutat att tilldela företaget SweFour AB det fjärde nationella



GSM-tillståndet i Sverige. Det är regeringens uppfattning att fyra operatörer på GSM-marknaden kommer bidra till att stärka konkurrensen på hela mobilmarknaden.

UMTS-utbyggnaden fortskred under 2002. Enligt tillståndsvillkoren för UMTS skall varje tillståndshavare, från och med den 1 januari 2002 tillhandahålla nätkapacitet enligt UMTS standard.

Sedan våren 2000 är mobilnätoperatörerna enligt lag skyldiga att på begäran hyra ut ledig överkapacitet. PTS har undersökt situationen för tjänsteleverantörerna på mobilteleområdet som inte har eget mobilnät utan hyr in sig hos nätoperatörerna Telia AB, Tele2 Sverige AB och Vodafone AB (tidigare Europolitan AB), alternativt vill hyra in sig hos dessa. PTS publicerade i december 2001 rapporten Studie av tredjepartsoperatörer på marknaden för mobila teletjänster. Rapporten visar att många av tjänsteleverantörerna anser att det är svårt eller mycket svårt att få tillgång till nätkapacitet på acceptabla villkor av nätoperatörerna. Sedan lagen trädde i kraft har tjänsteleverantörerna tagit mindre än 1 procent av det totala antalet abonnenter på marknaden.

Inom området radiokommunikation har en revidering av den svenska frekvensplanen genomförts av PTS. Sverige har aktivt deltagit i internationellt arbete inom Internationella teleunionen (ITU) och EU och därigenom verkat för fortsatt internationell harmonisering av frekvenser, tjänster och produkter. Vidare har medverkan i CEPT (Conference Européenne des Administrations des postes et des télécommunications) skett för att bl.a. säkerställa att svenska intressen och krav tillgodoses i upprättandet av en gemensam europeisk frekvensplan.

PTS beslutade den 5 december 2001 att tilldela fyra företag nationella tillstånd att tillhandahålla fast yttäckande radioaccess. Efter det att beslutet vunnit laga kraft har ett tillstånd återlämnats till PTS. Detta tillstånd har utlysts igen för att få en fjärde licens. Dessutom har 42 länsbaserade lokala tillstånd utlysts och tillståndshavare avses att utses i början av 2003.

Lagen (2000:121) om radio- och teleterminalutrustning trädde i kraft den 8 april 2000. PTS har på regeringens uppdrag utvärderat den verksamhet som bedrivs med stöd av denna lag. PTS inkom i maj 2002 med en rapport. Myndigheten konstaterar att verksamheten har

kommit igång på ett tillfredsställande sätt, men pekar också på att det i praktiken råder viss osäkerhet om vilka åtgärder myndigheten kan vidta med stöd av lagen.

### Post

Under våren 2001 gav regeringen PTS i uppdrag att följa upp och utvärdera resultatet av de ändringar i postlagen (1993:1684) beträffande postnummersystemet och tillgången till anläggningar för postöverlämning, som trädde i kraft den 1 juli 1999 med syftet att säkerställa ett konkurrensneutralt samutnyttjande av dessa delar av den postala infrastrukturen. PTS redovisade resultatet av uppdraget i en rapport till regeringen i december 2001. Rapporten föranledde ingen åtgärd från regeringens sida.

PTS fick i december 2001 i uppdrag av regeringen att utreda den nuvarande prisregleringen i 9 § postförordningen (1993:1709) med anledning av en framställning till regeringen från Posten AB (publ.) (Posten). Enligt regeringsbeslut i maj 2002 avser regeringen för närvarande inte att vidta någon åtgärd i frågan med anledning av framställan.

Europeiska kommissionen presenterade under våren 2000 ett förslag till ändringar i det gällande postdirektivet, med syfte att ytterligare öka konkurrensen inom postsektorn i EU samtidigt som de samhällsomfattande tjänsterna fortsatt garanteras. De beslutade ändringarna skall ha implementerats i samtliga medlemsstater senast den 1 januari 2003.

PTS har internationellt arbetat aktivt för att på olika sätt verka för en liberalisering av den europeiska postmarknaden. Bland annat har PTS under 2001 tillsammans med sin brittiska motsvarighet på teleområdet (OFTEL) bistått Polen i det pågående arbetet med att anpassa sin nationella lagstiftning på postområdet till de krav som följer av EG-direktivet 97/67/EG. Projektet avses att avslutas i november 2002.

### Grundläggande kassaservice

Statens ansvar för den grundläggande kassaservicen har t.o.m. den 31 mars 2001 säkerställts genom ett avtal mellan staten och Posten. Enligt avtalet åtog sig Posten att tillhandahålla en grundläggande kassaservice. För tillhandahållande av denna tjänst till den del alternativ saknas och det inte är kommersiellt motiverat att bedriva verksamhet erhöll Posten en ersättning som 2001 uppgick till 200 miljoner kronor.

Inget nytt avtal ingicks med Posten under 2001. Posten fortsatte dock att tillhandahålla denna tjänst under budgetåret 2001 i samma utsträckning som under avtalsperioden.

Statens ansvar för en grundläggande kassaservice regleras fr.o.m. den 1 januari 2002 i en ny särskild lag, lag (2001:1276) om grundläggande kassaservice (kassaservicelagen) (prop. 2001/02:34, bet. 2001/02:TU01, rskr. 2001/02:125). Enligt 1 § kassaservicelagen är det statliga ansvaret oförändrat. Av nämnda lag samt 11 kap. vallagen (1997:157) framgår att det är Posten som även fortsättningsvis skall tillhandahålla denna service.

Regeringen anmälde under hösten 2001 de ändrade villkoren för den grundläggande kassaservicen till EG-kommissionen i enlighet med statsstödsreglerna. Kommissionen beslutade den 27 juni 2002 att inte göra några invändningar mot den anmälda åtgärden och regeringen påbörjade då utbetalningen av ersättningen till Posten, som för 2002 utgår med 400 miljoner kronor.

PTS har genom upphandling under året säkrat äldre och funktionshindrades tillgång till en grundläggande kassaservice via lantbrevbärare.

### 11.5.2 Insatser utanför politikområdet

#### *Tillit till informationsteknik*

Frågorna berörs även inom området försvarspolitik. Under hösten 2001 och våren 2002 föreslog regeringen bl.a. en strategisk inriktning på arbetet och en ansvarsfördelning mellan myndigheter som arbetar med informations-säkerhetsfrågor.

#### *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.

I budgetpropositionen för 2001 aviserade regeringen en förlängning av den särskilda satsningen på IT i skolan (ITiS) t.o.m. 2002. Ytterligare 17 000 platser för kompetensutveckling fördelades ut under 2002, vilket innebär att över 75 000 lärare kommer att ha kompetensutvecklats inom ramen för ITiS.

Högskolan byggs under perioden 1997–2003 ut med närmare 100 000 nya permanenta platser. KTH är ett av de lärosäten som fått del av denna

satsning. I propositionen Ett informations-samhälle för alla (prop. 1999/00:86) uppmärksammade regeringen KTH:s satsning på att etablera ett IT-universitet i Kista. Detta invigdes sedan under 2002. KTH är därtill världhögskola för den forskarskola i telekommunikation som regeringen föreslog i propositionen Forskning och förnyelse (prop. 2000/01:3).

I propositionen Den öppna högskolan (prop. 2001/02:15) gjorde regeringen bedömningen att universitetens och högskolornas IT-stödda distansutbildning borde samordnas i ett svenskt nätuniversitet. För att stimulera universitet och högskolor att erbjuda utbildning inom ramen för Sveriges nätuniversitet har regeringen fördelat 211 miljoner kronor till universitet och högskolor under 2002.

NUTEK har i samråd med Företagarnas Riksorganisation och andra berörda organisationer formulerat ett nationellt program för att höja IT-kompetensen i småföretag. Regeringen har avsatt 20 miljoner kronor 2001 och 10 miljoner kronor 2002 för satsningen.

NUTEK har på regeringens uppdrag utformat ett förslag till program för att stimulera IT-användning i företag i regionalpolitiskt prioriterade områden. Regeringen har avsatt 50 miljoner kronor under perioden 2002–2004 för programmet.

#### *Radiokommunikation för skydd och säkerhet*

I betänkandet Ett tryggare Sverige (SOU 1998:143) föreslogs att ett gemensamt system för radiokommunikation för samhällsviktig verksamhet skulle upphandlas. Behovet av ett gemensamt system för radiokommunikation för samhällsviktiga användare, såsom polis, räddningstjänst och ambulanssjukvård, har aktualiserats alltmer de senaste åren. Att flera användare skall dela på grundläggande delar av ett sådant system innebär komplicerade frågor kring bl.a. finansiering, upphandling och förvaltning. Trots betydande utredningsarbete står klart att om en gemensam upphandling skall kunna ske behövs ytterligare beslutsunderlag inför ett ställningstagande från regeringen.

Regeringen beslöt i september 2001 att ge PTS i uppdrag att utreda hur kraven i telelagen (1993:597) och lagen (1993:599) om radiokommunikation på ett allmänt inbjudningsförfarande vid frekvenstilldelning förhåller sig till möjligheten att genomföra upphandling enligt lagen (1992:1528) om offentlig upphandling.

PTS lämnade rapport i januari 2002. Rapporten har remitterats.

Statskontoret fick, som regeringen tidigare informerat riksdagen om, i augusti 2000 i uppdrag att upphandla ett nationellt nät för radiokommunikation för samhällsviktiga användare. Regeringen beslutade den 8 november 2001 att avbryta Statskontorets uppdrag eftersom förutsättningar för finansiering av ett fullt utbyggt system inte fanns. Efter regeringsbeslut samma dag tillkallades en förhandlare med uppdrag att föra en dialog med tänkbara användare av ett nationellt radiokommunikationssystem om hur, när och till vilken kostnad dessa användare kan och vill ansluta sig till systemet. Förhandlaren avlämnade sin rapport i mars 2002. Ett antal grundläggande frågor, bl.a. formerna för finansiering, kvarstår dock att belysa. Regeringen beslöt därför i juni 2002 att tillkalla en särskild utredare (dir. 2002:78). PTS och förhandlaren ovannämnda rapporter har överlämnats till utredaren.

Utredaren skall bl.a. i ett första steg presentera ett underlag till regeringsbeslut om att genomföra en upphandling av ett avtal för ett gemensamt radiokommunikationsnät för skydd och säkerhet. Om regeringen därefter bedömer att förutsättningarna är tillräckliga för att genomföra upphandlingen skall utredaren, efter beslut av regeringen, i ett nästa steg genomföra en sådan upphandling.

#### *Post- och telestyrelsens sektorsansvar inom handikappolitiken*

PTS är sektorsansvarig myndighet för handikappolitiken och har på regeringens uppdrag lämnat förslag på hur rollen skall definieras samt på hur etappmål för myndigheten skall formuleras så att myndigheten uppfyller sin del av de handikappolitiska målen. Målen skall vara uppfyllda senast 2010. I uppdraget ingår att arbetet skall genomföras i samverkan med andra sektorsmyndigheter och handikapporganisationerna. Förslaget bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

#### *Post- och telestyrelsens sektorsansvar inom miljöpolitiken*

PTS erhöll under hösten 2001 ett regeringsuppdrag att utreda och lämna förslag till utformning av myndighetens sektorsansvar för miljöfrågor. Rapporten PTS sektorsansvar –

miljöfrågor lämnades till regeringen i maj 2002. PTS ger förslag till definition av myndighetens roll rörande elektromagnetiska fält från trådlösa kommunikationer, sektorsansvarets omfattning, på vilket sätt ansvaret kan integreras i myndighetens verksamhet och finansiering. Förslaget bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

## 11.6 Resultatbedömning

### 11.6.1 Resultat

#### Elektronisk kommunikation

##### *Informationsteknik (IT)*

*Användningen* av informationsteknik, mätt som antalet kunder och i intäkter inom Internetmarknaden, fortsätter att öka. Omsättningen på marknaden för Internetanslutning låg totalt på 4,63 miljarder kronor under 2001, jämfört med 3,55 miljarder kronor för 2000. Den högsta årsomsättningen hade Telia AB med en marknadsandel på 39 procent. PTS bedömer att antalet leverantörer av Internettjänster uppgår till ett hundratal våren 2002. De största Internetleverantörerna är för närvarande Telia AB, Tele2 Sverige AB, Telenordia AB och Spray Network AB. Tillsammans innehade dessa våren 2002 82 procent av samtliga kunder med Internetanslutning. Ökningen av antalet kunder med Internetanslutning fortsätter att vara stark i Sverige. Under 2001 ökade antalet kunder med Internetanslutning med 542 000, från 2 307 000 till 2 849 000, vilket motsvarar en ökning med 23 procent. Av dessa var 2 549 000 privatkunder. I slutet av december 2001 hade mellan 55–59 procent av alla svenska hushåll Internetanslutning.

**Tabell 11.2 Intäkter från Internetanslutning från slutkund (miljoner kronor) 1999-2001**

	1999	2000	2001
Privatkund	1 652	2 240	2 867
Företagskund	904	1 307	1 759
<b>Totalt</b>	<b>2 556</b>	<b>3 548</b>	<b>4 626</b>

Ovanstående tabell visar att intäkterna av Internetanslutning från slutkund ökar, samt att intäkterna från privata kunder överstiger den från företagskunder. Uppringd Internet-

anslutning (modem upp till 56 kbit/s) svarar fortfarande för nära 80 procent av samtliga anslutningar. Ökningen av antalet Internet-abonnemang utgörs dock till stor del av en ökning av antalet hushållsuppkopplingar till Internet via någon form av anslutning med högre överföringskapacitet. PTS har i rapporten IT-infrastruktur i Sverige 2002 redovisat att omfattningen av IT-infrastruktur med hög kapacitet har ökat med tio procent från maj 2001 till mars 2002. PTS har vidare uppskattat att antalet privata kunder med Internetanslutning med hög överföringskapacitet torde uppgå till mellan 510 000–540 000 per den sista mars 2002. Detta motsvarar en bredbandspenetration om tolv procent. På 15 månader har således antalet privata kunder med Internetanslutning med bredbandsliknande hastigheter nästan fördubblats och Sverige ligger på tredje plats bland OECD-länderna avseende bredbandspenetration.

Den mest använda formen för Internetanslutning med högre överföringskapacitet är ADSL. Denna anslutningsform har för privatkunder fördubblats under året och svarar nu för nära nio procent av den totala marknaden för Internetanslutning, jämfört med mellan fyra och fem procent för kabel-TV respektive Ethernet-LAN. Eftersom man vid ADSL-anslutning använder sig av Telias kopparaccessnät, har Telia intagit en särställning på denna delmarknad, med en marknadsandel om 80 procent i februari 2002. På den totala marknaden för bredbandsanslutning för privatkunder var Telia och Teliaägda ComHems sammanlagda marknadsandel 50 procent, medan den sammanlagda marknadsandelen för de tre största konkurrenterna, Bredbandsbolaget, UPC och Tele2, var 35 procent.

Den 2 januari 2001 trädde EG-förordningen om tillträde till accessnätet i kraft. Förordningen innebär att Telia är skyldigt att under vissa villkor hyra ut sitt accessnät intill dess att marknaden för accessnät bedöms vara tillräckligt konkurrensutsatt. Telia har sedan våren 2000 erbjudit andra operatörer tillgång till sitt accessnät, vilket inneburit att flera operatörer kan erbjuda bl.a. ADSL-tjänster. Enligt PTS har dock flertalet operatörer uppgivit svårigheter med att hyra Telias accessnät. Operatörer med företag som slutkunder ser dock generellt bättre affärsmöjligheter i att få tillträde till accessnätet.

E-handeln i Sverige har totalt sett ökat och är vanligare mellan företag än till konsument och används i större utsträckning av större än av mindre företag.

Enligt Statistiska Centralbyrån (SCB) sker huvuddelen, 83 procent, av e-handeln mellan företag. År 2001 använde 63 procent av alla företag med minst tio anställda Internet för beställning av varor och tjänster, jämfört med 52 procent 2000. Försäljning via Internet är dock ännu en ganska ovanlig företeelse. Endast elva procent av företagen säljer något via Internet, vilket främst gäller större företag och företag inom kommunikations- och finansiella sektorn. 80 procent av e-handeln sker till kunder i Sverige, nio procent till kunder i EU och elva procent till kunder i resten av världen. Endast fem procent av de undersökta företagen erbjuder möjligheten att ta emot elektroniska betalningar och det är främst bland de större företagen samt företag inom kommunikations- och finansiella sektorn.

Enligt SCB går 17 procent av försäljningen via Internet till konsumenter. Cirka 25 procent av befolkningen beställde varor eller tjänster via Internet under 2001, en ökning från året innan med ca 15 procentenheter. Det är något fler män än kvinnor som e-handlar, 29 respektive 21 procent. Framförallt e-handlar de i åldern 20–34 år, ca 30 procent.

Enligt EOS Gallup ligger Sverige i en europeisk jämförelse långt fram avseende företagens tillgång till Internet, näst efter Finland och Österrike. Angående antal företag med webbplatser ligger Sverige på en femteplats, över EU:s medelnivå med Tyskland i topp. Nästan 40 procent av europeiska företag med en webbplats erbjuder möjlighet till ordermottagning med Sverige på sjätte plats och med Tyskland på första plats. 25 procent av europeiska företag handlar via Internet. Sverige ligger på en nionde plats i denna jämförelse efter bl.a. Danmark, Finland och Irland.

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 förra

budgetpropositionen. PTS har i uppdrag att följa utvecklingen och användningen av stöden. Vidare har Institutet för tillväxtpolitiska studier (ITPS) fått i uppdrag att göra en plan för hur en utvärdering av IT-politiken och IT-utvecklingen kan genomföras. En redovisning av planen skall göras i september 2002. Nedan följer en redovisning av vad som skett inom området sedan förra budgetpropositionen.

Utfallet för stöd till områdesnät uppgår till 31 miljoner kronor för 2001 och 88 miljoner för första halvåret 2002. Utfallet för stöd till ortssammanbindande nät uppgår till 49 miljoner kronor för 2001 och ca 75 miljoner kronor för första halvåret 2002. För 2001 uppgick det beviljade stödet till områdesnät till 65 miljoner kronor och till stöd för ortssammanbindande nät till 98 miljoner kronor.

Då regeringens IT-politik bygger på en samverkan med marknadskrafterna har det förändrade marknadsläget påverkat förutsättningarna för en snabb utbyggnad.

Under 2002 och 2003 kommer flertalet av kommunerna att färdigställa sina IT-infrastrukturprogram vilket är ett villkor för att kunna ansöka om stöd till nätutbyggnad. Dessa faktorer sammantaget förklarar en viss fördröjning av utbyggnaden. Antalet ansökningar om stöd och därmed utfallet förväntas öka de närmaste åren.

**Tabell 11.3** Utnyttjande av statligt stöd till IT-infrastrukturprogram och nät (andel av kommunerna)

	IT-infrastrukturprogram	Ortssammanbindande nät	Områdesnät
Beviljat	37	9	8
Ansökt	17	7	3
Planerat ansöka	34	56	46
Avstår	8	18	33
Ej berättigad	-	6	6
Ej svarat	4	4	4
<b>Summa</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

PTS redovisar i rapporten IT-infrastruktur i Sverige 2002 att, vilket framgår av ovanstående tabell, 88 procent av kommunerna har sökt eller avser att söka stöd för IT-infrastrukturprogram, att 72 procent av kommunerna har sökt eller avser att söka stöd för ortssammanbindande nät och att 57 procent av kommunerna har sökt eller avser att söka stöd för områdesnät. PTS påpekar vidare i rapporten att det ännu är för tidigt att

bedöma hur utbyggnaden av IT-infrastruktur påverkar den regionala utvecklingen. PTS konstaterar dock att det redan nu finns vissa konstaterade effekter i kommuner med utbyggd IT-infrastruktur. Studien har visat att servicen förbättrats (t.ex. offentlig service, telemedicin, service till turister), samt att möjligheten till utbildning förbättrats genom t.ex. distansutbildning. Förutsättningar har även skapats för att behålla företag och för nyetableringar, samt för en ökad samverkan mellan företag.

I rapporten konstateras också att det i drygt 90 procent av alla kommuner finns områdesnät i åtminstone någon del av kommunen (med områdesnät menas i detta sammanhang alla nät med optisk fiberkabel, radiolänk, uppgraderad TV-kabel och telefonnät som uppgraderats för ADSL-användning). Det finns områdesnät i 38 procent av landets tätorter (med mer än 200 invånare). I endast drygt 20 kommuner saknas områdesnät helt i tätort.

Möjligheten att ansöka om skattereduktion för höga anslutningskostnader har utnyttjats i begränsad omfattning. Hittills har endast ca 1 230 hushåll och företag yrkat avdrag.

Affärsverket svenska kraftnät har påbörjat sin utbyggnad. Vid årsskiftet hade 188 av landets 289 kommuner anslutits till stomnätet. Under hösten 2001 gjorde Svenska kraftnät bedömningen att ca 70 av landets kommuner inte skulle komma att nås vid utgången av 2002 under rådande förutsättningar.

Informationssäkerhet och *tillitsfrågor* uppmärksammas i allt större utsträckning. Under det gångna året har ansvarsfördelningen mellan de statliga myndigheterna förtydligats, vilket har förbättrat förutsättningarna för informationssäkerhetsarbetet.

På senare tid har hotet från externa aktörer ökat, men de interna hoten överväger fortfarande. Småföretagarna är en grupp som inte känner sig tillräckligt informerade om säkerhetsfrågor trots att dessa ofta kan vara centrala för verksamheten.

Bristen på kompetent personal är ett ytterligare problem. Enligt Högscoleverkets rapport Högscoleutbildade inom IT är det enligt de tillfrågade arbetsgivarna inte brist på utbildad personal, utan snarare på personal som också har praktisk erfarenhet av informationssäkerhetsfrågor.

Internationellt samarbete är en förutsättning för att lösa tillitsproblemen bl.a. på grund av Internets gränsöverskridande natur. Under det svenska ordförandeskapet i EU 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. OECD-arbetet har lett till att nya säkerhetsriktlinjer har antagits den 25 juli 2002 – OECD Guidelines for the Security of Information Systems and Networks: Towards a Culture of Security.

Kvalificerade elektroniska signaturer har ännu inte kommit i bruk i Sverige.

Flertalet insatser för att öka *kompetensen* inom IT har genomförts inom utbildningsområdet. Resultaten av dessa insatser redovisas under politikområde Utbildningspolitik.

Tillgång till personer med specialiserad IT-kompetens är av stor vikt för Sveriges utveckling som kunskapsnation. Arbetsmarknadsstyrelsen (AMS) beskriver i rapporten Var finns jobben 2002 att arbetsmarknaden befinner sig i en svacka inom IT- och teknikyrken. Konjunkturbedgången har lett till uppsägningar och minskade anställningsbehov. Den totala ökningen av antalet sysselsatta inom IT-yrken uppskattas till endast 2 000 personer 2002. Förra året var den 15 000 personer och året innan 20 000 personer. AMS bedömer dock att svackan är tidsbegränsad. AMS tar även fram ett bristindex för olika yrken. Vad gäller IT-yrken visar detta att bristen på IT-personal genomgående sjunkit kraftigt, i synnerhet för yrken som inte kräver längre högskoleutbildning. Inom yrken som kräver längre högskoleutbildning närmar sig arbetsmarknaden balans mellan tillgång och efterfrågan, efter en tid med stor brist.

Antalet antagna på IT-utbildningar har ökat kraftigt under senare år och många nya tvärvetenskapliga utbildningar har startats. Läsåret 2001/2002 antogs 11 673 studenter till programutbildningar inom IT, enligt Högskoleverket. Även antalet examinerade har ökat kraftigt. Läsåret 1999/2000 tog 4 076 personer examen från en IT-utbildning, att jämföra med 2 915 personer fem år tidigare.

Av stor betydelse för den grundläggande IT-kompetensen är tillgången till datorer och Internet. En stor del av Sveriges befolkning har

dator i hemmet, vilket bl.a. den så kallade personaldatorreformen har bidragit till. Enligt Eurobarometern från juni 2001 hade Sverige högst datorpenetration i hemmet i jämförelse med andra EU-länder. Enligt en undersökning från SCB använde var tredje person, 32 procent, dator i hemmet dagligen. Undersökningen gjordes i september 2001. Ytterligare 29 procent använde sig veckovis av dator, medan 26 procent aldrig gjorde det. Användningen har gått upp jämfört med 2000. Tillgång till och användning av Internet var också omfattande i Sverige. Enligt SCB använde 76 procent av befolkningen i åldrarna 16–64 år Internet i hemmet eller på annan plats. Bland yngre använde sig så gott som alla av Internet, 95 procent av 16–19-åringarna. I den äldsta gruppen i undersökningen, 55–64 år, var andelen 56 procent.

Även användningen av dator i arbetet är utbredd. Över hälften av anställda i EU använder sig av datorer i sina arbeten. Denna siffra har ökat med omkring en femtedel sedan förra året, enligt Eurobarometern från november 2001. I Sverige använde 71 procent av de sysselsatta dator i arbetet. Detta placerar Sverige i täten tillsammans med Danmark. I Sverige uppger nära hälften av de som använder dator i arbetet att de fått utbildning för detta på arbetsplatsen. Detta kan jämföras med bara var tredje person som är genomsnittet för hela EU.

IT-kommissionen har gjort en utvärdering av personaldatorreformen. I rapporten uppskattas att 750 000 hushåll har fått tillgång till en personaldator. Hälften hade ingen dator tidigare. Undersökningen visar att de som skaffat en personaldator till hushållet har ökat sin kompetens i olika avseenden. Datorkunskapen hos personaldatoranvändarna verkar vara högre än hos andra datoranvändare. Personaldatoranvändarna uppgav att självförtroendet stärkts och att de blivit aktivare på arbetsmarknaden. Var tredje angav att deras chanser att få nytt arbete ökat. Nästan lika många hade fått nya arbetsuppgifter på sina arbetsplatser.

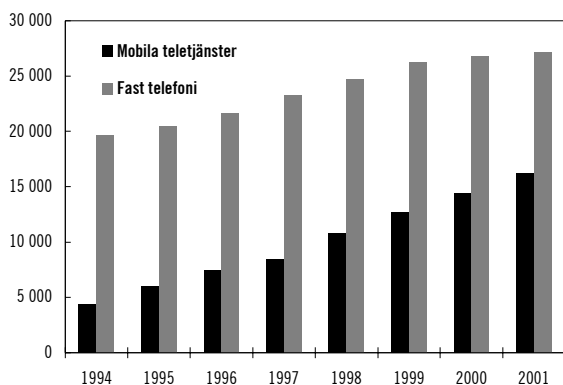
För de personer som saknar den baskompetens som arbetslivet förutsätter finns i Sverige bl.a. den kommunala gymnasiala vuxenutbildningen. Denna innehåller ett stort utbud av kurser med IT-inriktning på olika nivåer. Kunskapslyftet är en del av den kommunala vuxenutbildningen. Satsningen omfattade hösten 2001 knappt 117 000 heltidsplatser. Drygt sex procent av deltagarna studerade dator-

användning och knappt två procent studerade datakunskap.

### Tele

Den svenska telemarknaden fortsätter att öka i värde och det är de nya formerna för kommunikation, SMS (Short Message Service) och Internetanslutning med högre överföringshastighet, som dominerar utvecklingen på marknaden. Sammantaget omsatte fast telefoni och mobila teletjänster 43,4 miljarder kronor under 2001. Om även Internetmarknaden räknas in, uppnås en årsomsättning på 45,5 miljarder kronor, vilket betyder en ökning på 7 procent jämfört med år 2000. De mobila teletjänsternas andel av marknaden har sedan 1994 ökat från 18 till 37 procent. Telia behåller sin position som den största operatören men bolagets andel av den totala marknaden för fast telefoni och mobila teletjänster har sjunkit från 96 procent 1994 till 67 procent 2001. Allt tyder på att konkurrensen kommer att hårdna ytterligare.

**Diagram 11.1 Intäkter (mnkr) för fast telefoni och mobila teletjänster från slutkund 1994-2001**



Ovanstående diagram visar en marknadstillväxt där mobila teletjänster utgör en allt större andel av den totala intäktsmarknaden.

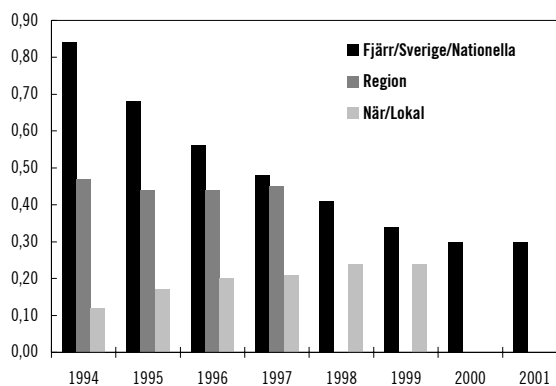
Marknaden för fast telefoni fortsätter att endast utvecklas marginellt. För de olika deltjänsterna varierar dock utvecklingen en del. Intäkterna från abonnemang utgör 8,6 miljarder kronor, vilket motsvarar 32 procent av det totala marknadsvärdet för fast telefoni. Antalet PSTN-abonnemang (vanliga abonnemang på fasta telefonnätet) fortsätter att minska. Privatkundernas PSTN-abonnemang ökar dock igen vilket får ses som ett trendbrott. En delorsak är att hushållen ansluter sig till ADSL som kräver att ett PSTN-abonnemang finns i botten.

Konkurrensen på marknaden för abonnemang-intäkter existerar i praktiken inte. Vid slutet av 2001 fanns det drygt 5,7 miljoner PSTN-abonnemang. Bara en bråkdel av dessa, mindre än en promille, tillhandahålls av en annan operatör än Telia.

Telia höjde abonnemangsavgiften från 315 till 375 kronor från den 1 mars 2001. En ytterligare höjning till 480 kronor från den 1 oktober 2001 aviserades. PTS ansåg dock att det inte fanns utrymme för höjningen enligt telelagets krav på kostnadsbaserad prissättning. Telia drog sedermera tillbaka den aviserade höjningen.

Antalet förvalskunder fortsätter att öka kraftigt, till och med i högre grad under 2001 än under 2000. Vid slutet av 2001 hade 1,5 miljoner fasttelefonikunder valt en alternativ operatör till Telia som förvalsoperatör. Av dessa förvalskunder var 1,3 miljoner privatkunder vilket motsvarar en tredjedel av samtliga privata abonnemang för fast telefoni (PSTN och ISDN). Förvalskundernas antal får anses synnerligen högt och det bekräftar att förvalsreformen som genomfördes i september 1999 utvecklats till en betydande framgång för ökad konkurrens. Förval kan förväntas få ännu större ekonomisk betydelse efter den 2 februari 2002 när förval för lokalsamtal förenklades.

**Diagram 11.2 Prisutveckling (kr/min) fast telefoni enl. Telias prislista. 1994-2001**



Ovanstående diagram visar att priserna på nationella och internationella samtal har sjunkit kraftigt sedan 1994 medan priset för lokalsamtal stigit. Dock har priserna stabiliserats under senare år. De svenska hushållens kostnad för fast telefoni är bland de absolut lägsta i OECD.

Telia skall i enlighet med ett kommissionsbeslut från den 22 december 2000 (2001/22/EG) sammanställa information om bolagets prestationer med avseende på servicekvalitet och

konsumentklagomål m.m. Denna information skall på begäran skickas till PTS.

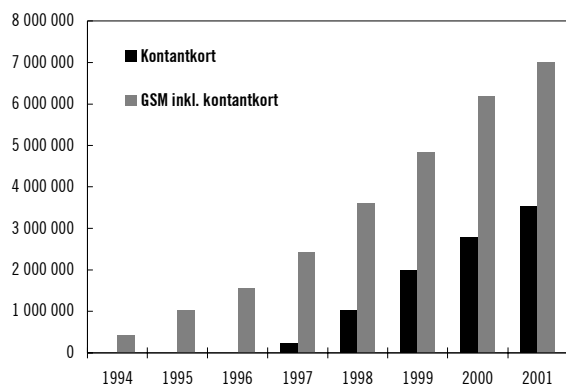
Leveranstiden för abonnemang tycks generellt sett vara längre i Stockholm. Vidare är felfrekvensen per anslutning lägre i Stockholm jämfört med övriga landet. Felavhjälpningstiderna steg från första halvåret till andra halvåret 2001. Utav Telias samtliga tillgängliga automater har 81 procent varit i användbart skick. Antalet fakturor för telefoni till fast nätanslutningspunkt som bestridits har sjunkit under det sista halvåret 2001 jämfört med det första.

Omsättningen för mobila teletjänster ökade från 14,4 miljarder kronor till 16,2 miljarder kronor mellan 2000 och 2001, en ökning med nära 13 procent.

Marknaden för mobil kommunikation tycks ha kommit in i en lugnare fas mätt genom tillströmningen av nya abonnenter. Under 2001 ökade antalet abonnemang och kontantkort med tolv procent (att jämföra med 24 procent året innan) till ca 7,2 miljoner. Av dessa är 79 procent abonnemang som innehåller av privatkunder. Nettotillväxten av mobilkunder domineras av kontantkortskunder som står för 97 procent. Av samtliga GSM-kunder är 49 procent kontantkortskunder, en ökning med mer än fem procentenheter sedan 2000.

Då många abonnenter har dubbla abonnemang är det svårt att korrekt mäta penetrationen. Med måttet antal abonnemang som andel av hela befolkningen är anslutningen 80 procent vid slutet av 2001, en ökning med 8 procentenheter sedan föregående år. Sverige är bland de länder som har den högsta penetrationen av mobiltelefoner i OECD.

**Diagram 11.3 Antal abonnemang och kontantkort för mobila teletjänster 1994-2001**

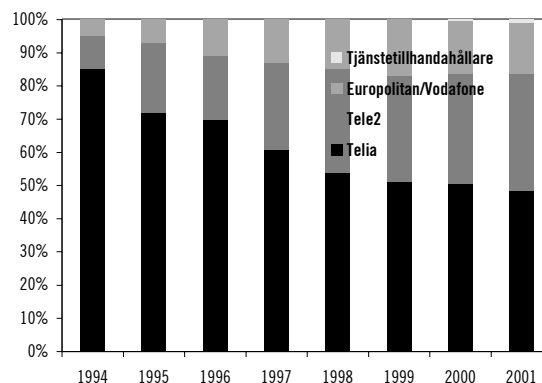


Ovanstående diagram visar att antalet abonnemang ökat kraftigt under perioden och

att andelen kontantkort ökat även om takten nu lugnat ner sig.

Det finns för närvarande tre mobiloperatörer med egna mobilnät som täcker hela landet: Telia, Tele2 och Vodafone. Telia hade vid det senaste årsskiftet en marknadsomsättning avseende mobila tjänster på 51 procent, Tele2 ca 24 procent, Vodafone Europolitan ca 24 procent och övriga tjänstetillhandahållare 0,8 procent.

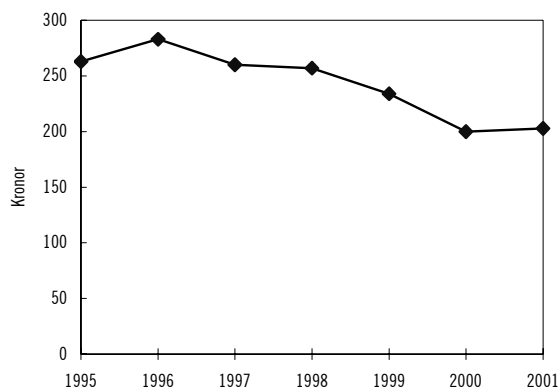
**Diagram 11.4 Utveckling marknadsandelar (procent) mobiltelefoni 1994-2001**



Ovanstående diagram visar att Telias marknadsandel avseende antal abonnemang sedan 1994 sjunkit från 89 procent (75 procent NMT, 14 procent GSM) till 48 procent (2 procent NMT, 46 procent GSM).

Under 2001 ökade antalet tjänstetillhandahållare av mobila teletjänster från två till runt tio varav några dock är dotterbolag till de nätägande mobiloperatörerna. Verksamhet som bedrivs av de tjänstetillhandahållare som tecknat avtal med mobiloperatörer har, som tidigare nämnts, ännu en relativt begränsad omfattning.

**Diagram 11.5 Genomsnittlig månatlig intäkt (kronor) per GSM-kund 1995-2001**

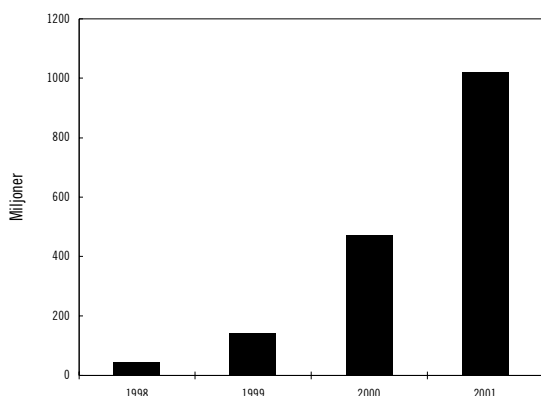


Ovanstående diagram visar att den genomsnittliga månatliga intäkten per mobilkund har



sjunkit under en längre period, men att det under 2001 har skett en stabilisering runt 200 kronor i månaden.

**Diagram 11.6 Antalet skickade SMS (miljoner) 1998-2001**



Av den totala genomsnittliga intäkten per månad står SMS för sju procent. Diagrammet ovan visar att SMS-meddelanden fortsatte att öka stort under 2001. Drygt en miljard meddelanden skickades, av vilka privatkunder sände 85 procent.

Ett viktigt steg mot att kunna erbjuda mobila datatjänster är införandet av GPRS (General Packet Radio Service). I GSM-näten är överföringskapaciteten upp till 14,4 kbit/s. Med GPRS-tekniken kan operatörerna uppdatera GSM-näten och möjliggöra en högre överföringskapacitet (upp till 115 kbit/s). Telia, Tele2 och Vodafone erbjuder GPRS sedan hösten 2001. Den förväntade användningen av GPRS har inte tagit fart ännu. Avsaknaden av ett brett urval av enkla, användbara tjänster och information bedöms vara en orsak.

Mobil nummerportabilitet hade 1 september 2002 varit möjligt under ett år. Statistiken visade att totalt 149 045 telefonnummer överlämnats under den tiden. Antalet överlämnanden är ett tecken på att abonnenter i viss utsträckning utnyttjar tillfället att ta med sig sitt nummer när man byter operatör. Regeringens bedömning är att betydelsen av nummerportabilitet kommer öka ytterligare när fler operatörer på marknaden kommer att erbjuda abonnemang för mobil kommunikation.

Antalet operatörer som tillhandahåller nät-kapacitet på marknaden har fortsatt öka även under 2001. Vid årsskiftet fanns 191 företag som var anmälda och 8 företag som hade tillstånd för att tillhandahålla nät-kapacitet. I begreppet inbegrips allt från oförädlad nät-kapacitet till hyrda förbindelser avsedda för slutanvändare.

För att få en uppfattning om hela marknaden kan den delas upp i två delmarknader: försäljning av nät-kapacitet till operatörer samt försäljning av nät-kapacitet och nätverkstjänster till slutkunder. Det är inte helt enkelt att värdera marknaden eftersom försäljning sker i flera led och beräkningsmetoden leder till att viss dubbelräkning sker. Marknaden för nät-kapacitet till operatörer motsvarar 4,02 miljarder kronor under 2001. Cirka 82 procent (3,28 miljarder kronor) utgörs av försäljning av hyrda förbindelser. Resten utgörs av svart fiber och annan oförädlad nät-kapacitet. Hyrda förbindelser säljs både till andra teleoperatörer och till slutanvändare. Marknaden för nät-kapacitet och nätverkstjänster till slutkund motsvarar 4,66 miljarder kronor. Den viktigaste tjänsten, sett ur ekonomiskt perspektiv, är hyrda förbindelser vars marknad omsatte 2,45 miljarder kronor under 2001.

PTS skall enligt sin instruktion årligen redovisa arten och omfattningen av de klagomål från allmänheten som framförts till teleoperatörer och till myndigheten. Vid principfrågor om abonnemangsvillkor, marknadsföring m.m. hänvisas till Konsumentverket. Rena tvister hänvisas till Allmänna reklamationsnämnden (ARN) eller till allmän domstol.

Antalet skriftliga klagomål som inkommit till PTS har fortsatt att öka och har nu uppnått 311 stycken vilket är en ökning med 35 procent jämfört med 2000. De flesta klagomålen rör fast telefoni (291 stycken) emedan ett 20-tal berör mobiloperatörer. Av klagomålen på mobiloperatörer har flest inkommit mot Comviq, 68 procent, och för fast telefoni flest emot Telia, 45 procent.

Olika faktorer har enligt PTS bedömning sannolikt påverkat det ökade antalet klagomål; förvalnsreformen, reformen om nummerportabilitet för digital mobiltelefonitjänst, PTS ökade exponering i media samt större rörlighet bland konsumenter inom en marknad som förändrats kraftigt under några få år.

Konsumentverket har under 2001 fått in ca 340 ärenden som rör teleområdet och 240 ärenden som rör Internet. Inom teleområdet har många anmälningar inkommit från konsumenter som klagat på att, trots att de avböjt och endast efterfrågat information, ofrivilligt blivit förvalsanslutna.

ARN har under 2001 haft 216 ärenden som rör köp av mobiltelefoner och 121 ärenden som rör mobiltelefonabonnemang, återbetalning av samtalspott etc. Dessutom har 28 ärenden gällt köp av ”fasta telefoner” samt 111 köp av fasta telefonitjänster.

PTS redovisar också arten och omfattningen av de klagomål som inkommer till teleoperatörerna. Under 2001 har PTS valt att inhämta information från Telia, Tele2 och Vodafone. Drygt 3 300 klagomål har inkommit till dessa tre operatörer från hushållskunder, en ökning med 40 procent jämfört med 2000. Ungefär 1 400 av dessa rör fakturaärenden.

### Post

Utvecklingen på den svenska marknaden har både vad gäller antalet postoperatörer och volymen försändelser sjunkit något under 2001 jämfört med tidigare år.

Antalet postoperatörer uppgick vid senaste årsskiftet till 41 postföretag. Posten har fortfarande en särställning på den svenska postmarknaden p.g.a. sin dominans samt åläggandet att tillhandahålla en samhällsomfattande posttjänst.

Sedan den 22 mars 2002 ägs CityMail Sweden AB (CityMail), som av de övriga postoperatörerna är det i särklass största företaget, till 57 procent av den norska Posten vilken enligt avtal skall förvärva resten av bolaget 2006.

Utvecklingen under 2001 visar att av Posten distribuerade brevvolymer har minskat med ca tre procent jämfört med 2000. CityMail har däremot ökat sin volym med 17 procent. Posten har ca 94,4 procent av brevmarknaden och CityMail ca 5,25 procent medan övriga tillståndshavare tillsammans har mindre än en halv procent av den totala brevmarknaden.

Brevmarknaden indelas traditionellt i enstaka brev och sändningar. Enstaka brev är styckförsändelser med olika format och vikt medan sändningar består av minst 500–1 000 försändelser av samma format och vikt. CityMail utgör i praktiken den enda konkurrenten till Posten på delmarknaden för sändningar. PTS bedömning är att CityMail:s andel av den totala marknaden för sändningar under 2001 är ungefär 8 procent. Posten är den enda aktören på marknaden som har ett rikstäckande distributionsnät och som därmed erbjuder postservice i hela landet. Avseende riksdistribution av enstaka brev föreligger i

princip ingen konkurrens. Däremot råder en viss konkurrens avseende lokalbrev, vilka utgör ca 15 procent av all post.

Resultatet av det uppdrag som PTS fick av regeringen under 2001 avseende delar av den postala infrastrukturen redovisades i rapporten Utvärderingen av resultatet av de ändringar i postlagen (1993:1684) beträffande postnummersystemet och tillgången till anläggningar för postöverlämning som trädde i kraft den 1 juli 1999. I rapporten gör PTS bedömningen att det för tillfället inte finns behov av en lagändring för att förbättra förutsättningarna för ett konkurrensneutralt samutnyttjande av den postala infrastrukturen. De problem som identifierats på marknaden är enligt PTS till stor del av sådan karaktär att de bäst löses lokalt. Regeringen gör för närvarande ingen annan bedömning än PTS i frågan.

Posten har under 2001 inte genomfört några höjningar av portot för enstaka brev. Gällande pristaksbestämmelser kommer dock med största sannolikhet medge att Posten, någon gång under 2002, kan höja portot med 50 öre för ett 20-gramsbrev.

I PTS utredning om den gällande prisregleringen av övernattbefordrade enstaka frimärkta försändelser föreslås att nuvarande prisreglering behålls och att en eventuell förändring utreds ytterligare i samband med att även andra regler i postlagstiftningen ses över. En övervägande del av remissinstanserna ger sitt stöd för PTS uppfattning i frågan. Enligt regeringsbeslut i maj 2002 vidtar regeringen för närvarande ingen åtgärd.

På marknaden för sändningar gör PTS i rapporten Service och konkurrens 2002 bedömningen att det under år 2001 inte har uppstått några betydande förändringar jämfört med år 2000 när det gäller prisutvecklingen på marknaden.

Enligt tillståndsvillkoren skall Posten tillhandahålla postservice till alla hushåll, företag och organisationer fem dagar i veckan. Ett antal avlagset belägna hushåll har inte daglig postutdelning utan får sin post två till fyra dagar i veckan med postväska. Antalet hushåll med begränsad postservice uppgick år 2001 till 1 119 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 Price Waterhouse Coopers visar att 95,2 procent av de försändelser som lämnats in för övernattbefordran kom fram över natt och 99,8 procent inom tre arbetsdagar. Motsvarande siffror för år 2000 var 95 procent respektive 99,8 procent.

De till PTS insända klagomålen har varit mycket få under 2001. Postoperatörernas klagomålshantering skiljer sig åt från operatör till operatör i förhållande till verksamhetens omfattning och utdelningsområdets storlek. Sammantalet har postoperatörernas klagomålsvolym varit mycket små under 2001.

### Grundläggande kassaservice

Posten skall tillhandahålla daglig kassaservice, i normalfallet fem dagar i veckan, till alla fasta hushåll, företag och organisationer. Ett antal avlägset belägna hushåll har emellertid inte haft tillgång till daglig kassaservice. Vid årsskiftet 2001/02 uppgick antalet hushåll med tillgång till kassaservice två till fyra dagar i veckan till 1 119. Detta är en marginell minskning jämfört med föregående år.

Det totala antalet kassatransaktioner har minskat kraftigt under de senaste 10–15 åren och sjunker för närvarande med ca 15–20 procent årligen. Den dominerande orsaken till detta är att hushåll och företag väljer andra, billigare och bekvämare former för sina transaktioner.

Volymen manuella kassatransaktioner minskar kraftigt till förmån för en snabb ökning av elektroniska transaktioner. Bankgiro, postgiro, telefonbank och Internet står för en växande del av alla betaltjänster. Andelen av befolkningen som använder manuella kanaler för kassahantering är liten och minskande.

För att närmare undersöka allmänhetens vanor när det gäller att utföra sina kassatjänster samt hur av Posten genomförda förändringar i servicenätet upplevs har PTS låtit göra en telefonundersökning. Den genomfördes i januari 2002 och omfattade ett riksrepresentativt urval av 1 000 svenskar i åldern 16 år och uppåt.

Undersökningen visar att drygt hälften (53 procent) av de tillfrågade går till Posten åtminstone en gång om året för att uträtta ett kassaärende medan 46 procent aldrig går till Posten av denna anledning. Av dem som över huvud taget går till ett postkontor för att betala räkningar eller ta ut pengar är det 38 procent som gör det minst en gång i månaden eller

oftare. Motsvarande siffra för 2001 var 47 procent

Det kan konstateras en klar ökning av antalet tillfrågade som aldrig går till Posten för att uträtta kassaärenden.

Undersökningen visar också att över 70 procent är nöjda med både öppettiderna och tillgängligheten, dvs. den tid det tar för att komma till något av Postens serviceställen. Över 80 procent är dessutom nöjda med kassapersonalens service.

### 11.6.2 Analys och slutsatser

#### Elektronisk kommunikation

##### *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. Sverige är 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 informations-samhällets tjänster vilka kräver särskild utbildning och utrustning, är dock ännu inte tillgängliga för den enskilde. Vidare sätter konstaterade brister i säkerhet och integritet, som sammanfattas under begreppet tillit, gränser för användningen.

Det är ännu 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 nu inlett avses dock efter hand kunna ge underlag för en sådan bedömning.

Regeringen bedömer dock att de åtgärder som vidtas inom ramen för IT-politiken och IT-infrastrukturbyggnaden kommer att medverka till att informationsteknikens möjligheter utnyttjas på ett aktivt sätt. Därigenom främjas tillväxt och sysselsättning vilket stärker Sveriges konkurrenskraft och bidrar till att allas lika möjligheter värnas. Därmed kan användningen

av informationstekniken bli ett medel för ökad kunskap, demokrati och rättvisa.

Problem finns dock sammanhängande med att den tidigare haussen på IT-marknaden alltsedan 2000 har avlösts av en nedgång när det gäller investeringstakten och en dämpning av konsumtionsökningen. En försvagning av marknaden får påtagliga effekter, eftersom regeringens IT-politik i hög grad bygger på en samverkan med marknadskrafterna.

I Sverige är *tillgängligheten* till informationstekniken hög. Mer än två tredjedelar av dem 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.

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 31 maj 2001. Effekten av detta stödprogram, som riktades till kommunerna, är ännu för tidigt att utvärdera.

Vad gäller *tilliten* så har den ansvarsfördelning mellan myndigheterna avseende informations-säkerhetsfrågor som regeringen presenterat inte ändrat på den tidigare principen, utan huvudansvaret för informationssäkerheten ligger fortfarande hos respektive systemägare. Viktiga nya uppdrag, som t.ex. en rikscentral för IT-incidentrapportering och omvärldsbevakning inom informationssäkerhetsområdet, förväntas ytterligare förbättra möjligheterna till att skapa höjd informationssäkerhet. Detta gäller både de statliga myndigheterna och samhället i övrigt.

Det avgörande informationssäkerhetsarbetet kan oftast bara göras av IT-användare själva, t.ex. hushåll, företag, myndigheter och andra organisationer genom att öka säkerheten i de egna systemen. Säkerhetsfrågor som t.ex. data-virusspridning behandlas i massmedierna vilket bidrar till att höja allmänhetens medvetenhet om informationssäkerhetsfrågor. På marknaden finns en god tillgång av produkter och tjänster inom området. Fler leverantörer erbjuder eller inkluderar idag säkerhetstjänster vid leverans av

nya datorer och vid försäljning av Internet- och bredbandsabonnemang. Ett problem är att säkerhetsprodukterna inte alltid är interoperabla, vilket skapar problem för användarna.

Den pågående översynen av formkrav i lagar och förordningar i syfte att undanröja hinder för elektronisk kommunikation bör på sikt också innebära en ökad användning av elektroniska signaturer.

Den utbredda användningen av datorer i arbets- och privatlivet kan ses som en indikation på att den svenska befolkningens grundläggande IT-*kompetens* är hög internationellt sett.

Antalet platser inom IT-utbildningar har ökat kraftigt under 1990-talet. I samband med avmattningen på IT-marknaden har dock intresset för IT- och andra teknikutbildningar sjunkit. Det har varit svårt att fylla platserna på flera utbildningar och andelen kvinnliga studenter har minskat. Det är viktigt med fortsatt stimulans av ungdomars intresse för naturvetenskap och teknik för att inte en brist på IT-specialister skall uppkomma när efterfrågan åter ökar.

#### *Tele*

Regeringen bedömer att den utveckling som skett under föregående år, de lagändringar som genomförts och de åtgärder som PTS vidtagit medverkat till att uppfylla de telepolitiska målen. Många insatser syftar till att främja konkurrensen på de olika delmarknaderna vilket är ett viktigt medel för att uppnå målen.

På den svenska marknaden finns ett mycket stort antal operatörer som erbjuder tjänster. Telias marknadsandelar fortsätter att minska och konsumenterna utnyttjar de möjligheter som införts att välja andra operatörer.

Regeringen förväntar sig att konkurrensen på marknaden för abonnemang kommer att öka då regleringen om tillträde till accessnät får ökat genomslag. Vidare fortsätter utvecklingen och nyttjandet av andra typer av accessnät. Bland annat har tre nationella tillstånd för fast yttäckande radioaccess tilldelats och ytterligare ett har utlysts. Regeringen förväntar sig att tillkomsten av en fjärde GSM-operatör samt införandet av mobil nummerportabilitet kommer att ytterligare stärka konkurrensen på mobilmarknaden.

Det finns inga indikationer på geografiska skillnader när det gäller tillgång till tjänster m.m.

Den servicekvalitet som tillhandahålls av Telia är varken bättre eller sämre i glesbygd än i tätort. Sammantaget bidrar detta till att uppfylla målet om att enskilda och myndigheter i landets olika delar ska få tillgång till effektiva telekommunikationer.

Regeringen bedömer att de åtgärder som vidtagits av PTS med syfte att skapa tillgänglighet för personer med funktionshinder till tele-tjänster i allt väsentligt medverkat till att underlätta för dessa personer att utnyttja olika teletjänster.

### Post

Regeringens bedömning är att de åtgärder som vidtagits på postområdet under året har bidragit till att upprätthålla en stabil marknad med en väl fungerande postdistribution som medfört att en god postservice har funnits tillgänglig för alla enligt de mål som uppställts i postlagen.

Vidare anser regeringen att de åtgärder som vidtagits av PTS med syfte att skapa tillgänglighet till posttjänster för personer med funktionshinder har bidragit till att underlätta för dessa personer att utnyttja posttjänsterna och att kommunicera med omvärlden.

### Grundläggande kassaservice

Regeringen bedömer att Posten har upprätthållit en grundläggande kassaservice i hela landet som motsvarar samhällets behov. Ersättningen som har utgått till Posten under året har bidragit till att trygga tillgången till denna kassaservice. Regeringens bedömning är också att de åtgärder som PTS vidtagit i syfte att underlätta för personer med funktionshinder att utnyttja kassaservice har bidragit till att upprätthålla tillgängligheten för dessa personer.

### Alarmeringsfunktionen 112

Regeringen bedömer att SOS Alarm AB har uppfyllt åtagandena enligt avtalet med staten.

### Måluppfyllelse mot målet för politikområdet

Regeringen bedömer mot bakgrund av de analyser som gjorts mot de specificerade målen inom områdena elektronisk kommunikation, post- och kassaservice att regeringens insatser och den nu pågående utvecklingen bidrar till att skapa förutsättningar för att alla skall få tillgång till en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar infrastruktur och därtill hörande samhällstjänster. Därutöver bedömer regeringen

att alla har tillgång till en grundläggande kassaservice.

## 11.7 Revisionens iakttagelser

Riksrevisionsverket har inte haft några invändningar i revisionsberättelsen för 2001 avseende myndigheten inom politikområdet.

## 11.8 Förslag till lag om ändring i lagen om kreditering på skattekonto av stöd till kommuner för anläggande av lokala telenät

---

**Regeringens förslag:** Stöd till en kommun för investering i lokala allmänt tillgängliga telenät med hög överföringskapacitet som har beviljats av länsstyrelsen eller regionalt självstyrelseorgan tillgodoförs kommunen genom kreditering på kommunens skattekonto. Möjligheten till stöd breddas till att även avse investering i allmänt tillgängligt stomnät.

---

**Ärendet och dess beredning:** Regeringen uppdrog i beslut den 17 augusti 2000 (dnr N1999/11617) åt Affärsverket svenska kraftnät (Svenska kraftnät) att på marknadsmässiga villkor bygga ett öppet nationellt optofibernet mellan landets samtliga kommuner där nätkapacitet i form av svart fiber sedan upplåts. Sedan beslutet fattats har förutsättningarna att på marknadsmässiga villkor nå alla kommunhuvudorter med ett stomnät av optofiber förändrats markant. Många operatörer på marknaden har drastiskt minskat sina investeringar och efterfrågan på fiberkapacitet i olika form har sjunkit. Svenska kraftnät har meddelat att man under nuvarande förutsättningar inte anser sig kunna fullfölja det ursprungliga uppdraget.

Den 29 november 2001 beslutade regeringen att tillsätta en särskild utredning (dir. 2001:99) med uppdrag att medverka till att förutsättningar skapas så att alla kommuners huvudorter får en anslutningspunkt till stomnätet enligt uppdraget till Svenska kraftnät. Utredningen har i delbetänkandet IT-stomnät till vissa kommuner (SOU 2002:55) bl.a. analyserat förutsättningarna

för en omfördelning av delar av de medel som reserverats för stöd till kommuner vid anläggande av lokala telenät så att dessa kan användas som stöd till kommuner för anläggande även av stomnät. De medel för bredbandsutbyggnad som skulle kunna omfördelas är dels reservramen för områdesnät och dels reserv ramen för skattereduktion. I fall omfördelning av medel skall ske till kommuner föreslås detta ske genom kreditering på respektive kommuns skattekonto.

Förslaget har remitterats till flera remissinstanser, bl.a. kommuner, länsstyrelser, myndigheter och operatörer på marknaden.

Metoden att ge stöd genom kreditering på skattekonto regleras genom lag. Förslaget till lagändring är av så enkel utformning att Lagrådets hörande skulle sakna betydelse. Något yttrande från Lagrådet har därför inte inhämtats.

Enligt förslaget skulle regeringen ha bemyndigande att utfärda en förordning vari närmare bestämmelser om stödet skall finnas.

**Utredningens förslag:** Utredningens förslag överensstämmer i denna del i huvudsak med regeringens förslag.

**Remissinstanserna:** Av de ca 50 instanser som yttrat sig tillstyrker majoriteten ca 30 instanser hela eller delar av betänkandet. Av de ca 20 instanser som särskilt har kommenterat möjligheterna till omfördelning av medel inom infrastruktursatsningen är hälften positiva och hälften övervägande negativa. Länsstyrelsen Västerbotten, IT-Västerbotten och Gotlands kommun tillstyrker omfördelning från skattereduktionsmedlen men avstyrker omfördelning från reservramen för områdesnät. Liknande synpunkter framförs från Svenska IT-företagens organisation och Högskolan i Jönköping. Länsstyrelsen Jämtlands län framhåller att ramen för områdesnät bör fördelas till kommunerna för detta ändamål men att man i ett kort perspektiv skulle kunna använda dessa till stomnätet. Svenska kommunförbundet framhåller vikten av samverkan med kommunerna där lokala och regionala förutsättningar får råda. Glesbygdverket förordar omfördelning från ramen för skattereduktion. Telia och Teracom avstyrker förslaget om att medlen skulle tilldelas en speciell aktör och framhåller att det bör göras en upphandling av stomnätsanslutningarna. Några av de instanser som varit negativa avvisar i

princip förslaget helt: Svenskt näringsliv, IT-kommissionen, II-stiftelsen, Projektet Länsamverkan Bredband, Länsstyrelsen Södermanland, Regionförbundet Kalmar, Länsstyrelsen Norrbotten och Vinnova. Man har bland annat framfört att medlen inte bör användas till stomnät utan bör fördelas till kommunerna för att anlägga områdesnät. Flera pekar på risken för kostnadsövertalning på kommunerna.

**Skälen för regeringens förslag:** Regeringen har i sin proposition Ett informationsnät för alla (prop. 1999/2000:86) redovisat sin uppfattning att staten har ett övergripande ansvar för att IT-infrastruktur med hög överföringskapacitet finns tillgänglig i hela landet. I propositionen delades infrastrukturen upp i tre delar: nationellt stomnät, ortssammanbindande nät samt områdesnät. För områdesnät och ortssammanbindande nät förlitar sig staten på att marknadskrafterna förser de större orterna med bredbandsnät. I och mellan de orter och områden där förutsättningar saknas för en kommersiell utbyggnad finns en möjlighet för kommuner att söka statligt stöd för utbyggnad genom lagen (2000:1335) om kreditering på skattekonto av stöd till kommuner för anläggande av lokala telenät, förordningen (2000:1469) om stöd till kommuner för anläggande av lokala telenät samt förordningen (2001:350) om stöd till kommuner för anläggande av ortssammanbindande telenät m.m.

Affärsverket svenska kraftnät fick i augusti 2000 regeringens uppdrag att, tillsammans med andra optonätsägare, ansluta alla landets kommunhuvudorter till ett öppet nationellt optiskt stomnät. I detta nät skulle nätkapaciteten i form av svartfiber sedan upplåtas. Utbyggnaden skulle ske på kommersiella villkor och vara färdigställt senast i december 2002. Förutsättningarna på marknaden för att bygga ett sådant nät har förändrats sedan uppdraget lämnades. Under hösten 2001 gjorde Svenska kraftnät bedömningen att ca 70 av landets kommuner inte skulle komma att nås vid utgången av 2002 under rådande förutsättningar. I januari 2002 hade 188 av landets 289 kommuner en anslutning till det nationella stomnätet.

I syfte att nu stimulera en fortsatt stomnätsutbyggnad föreslår regeringen att delar av de medel som finns avsatta för bredbands-

utbyggnad men som är destinerade till lägre nivåer inom näthierarkin omfördelas till utbyggnad av stomnät genom att landets kommuner själva ges möjlighet att erhålla stöd för upphandling och anläggning av stomnät.

Ursprungligen avsattes i propositionen Ett informationssamhälle för alla sammanlagt 3 200 miljoner kronor till områdes- och accessnät. Medlen fördelades på två ramar. 1 600 miljoner kronor reserverades för anläggande av områdesnät och 1 600 miljoner reserverades för skattereduktion för fysiska och juridiska personer enligt lagen (2000:1380) om skattereduktion för utgifter för vissa anslutningar för tele- och datakommunikation.

Beträffande stödpengar för att anlägga områdesnät har 1 200 miljoner kronor reserverats kommunvis till sammanlagt 267 kommuner. Dessa kan om särskilda villkor uppfylls lyfta stöd för att anlägga områdesnät. Stödet utgår i form av kreditering på kommunernas skattekonto i den takt de anlägger nät som godkänts av länsstyrelserna. Vidare har en reservram om 400 miljoner kronor avsatts för områdesnäten. Denna reservram avses också att fördelas till kommuner för anläggande av områdesnät. Skälet till att endast 1 600 miljoner kronor fördelades direkt var att den fördelningsmodell kommunerna emellan som användes var starkt schabloniserad. Eventuella skevheter i fördelningen skulle kunna justeras med reservramen. I dagsläget har i stort sett inget kritik mot fördelningsmodellen framförts.

Intresset att nyttja möjligheten till en skattereduktion har under taxeringsåret 2001 varit mycket svagt och totalt har enbart ca 1 230 företag och hushåll yrkat avdrag. För att beviljas skattereduktion skall kostnaderna för installation av bredband överstiga 8 000 kronor. Möjligheten till en skattereduktion bedöms främst komma att användas av små företag. Med en tillåten maximal skattereduktion på 5 000 kronor räcker medlen till 320 000 företag och hushåll. Regeringen bedömer att en betydande del av ramen på 1 600 miljoner kronor inte kommer att utnyttjas. Det finns dock svårigheter i att bedöma intresset hos företag och hushåll för att ansöka om skattereduktion.

De medel för bredbandsutbyggnad som skulle kunna omfördelas är dels reservramen för områdesnät och dels ramen för skattereduktion. Mot bakgrund av att utfallet av möjligheten till skattereduktion är slutligt först 2003 är det dock

i dagsläget inte möjligt att ta ställning till en eventuell omfördelning av denna ram.

Regeringens förslag är således att 400 miljoner kronor av de medel som reserverats för stöd till kommuner vid anläggande av lokala telenät omfördelas för att kunna användas som stöd till kommuner för anläggande av stomnät.

Beviljas en kommun stöd för anläggande av lokala telenät tillgodoförs kommunen stödet i form av kreditering på sitt skattekonto. Metoden att ge stöd genom kreditering på skattekonto bör regleras genom lag. Enligt förslaget till lagändring möjliggörs kreditering på kommunernas skattekonto av stöd för anläggande av stomnät genom att begränsningen till enbart lokala telenät tas bort.

Med stomnät avses ett rikstäckande allmänt tillgängligt nät av fiberoptiska kablar med hög överföringskapacitet vilket förbinder nationella noder och huvudnoder i landets olika delar. Allmänt tillgängligt är nätet om det står till allmänhetens förfogande samt är öppet för en vid krets av användare att ansluta sig till.

Närmare bestämmelser om bl.a. ansökningsförfarandet och vad som avses med stödberättigande åtgärder meddelas av regeringen i en särskild förordning. I enlighet med de villkor som gäller idag för stöd till kommuner för anläggande av lokala telenät har regeringen för avsikt att låta länsstyrelsen eller det regionala självstyrelseorganet i det län där kommunen är belägen fatta beslut om stöd och därefter lämna uppgift om stödets storlek till skattemyndigheten för att beloppet skall kunna krediteras. I anledning av ikraftträdande av lagen (2002:34) om samverkansorgan i länen medges samverkansorganet i Kalmar och Gotlands län också rätt att besluta om stöd. Som villkor för stöd skall bl.a. gälla att kommunen i enlighet med 1 kap. 4 § lagen (1992:1528) om offentlig upphandling upphandlar tillhandahållandet av stomnätet så att det sker med utnyttjande av de konkurrensmöjligheter som finns och även i övrigt genomförs affärsmässigt.

Lagändringen föreslås träda i kraft den 1 januari 2003.

## 11.9 Budgetförslag

### 11.9.1 37:1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter

**Tabell 11.4 Anslagsutveckling**

Tusental kronor

2001	Utfall	38 741	Anslags- sparande	8 839
2002	Anslag	22 664	Utgifts- prognos	12 831
<b>2003</b>	<b>Förslag</b>	<b>11 941</b>		
2004	Beräknat	12 219 <sup>2</sup>		

<sup>2</sup> Motsvarar 11 941 tkr i 2003 års prisnivå.

Anslaget avser finansiering av Post- och telestyrelsens (PTS) förvaltningskostnader i samband med upphandling av samhällsåtaganden och totalförsvarförsvarsåtgärder avseende telekommunikationer m.m. 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. Under anslaget finansieras även vissa projekt och uppdrag, vilka syftar till att förverkliga delar av den IT-politiska inriktningen avseende tillit och delar av det IT-politiska handlingsprogram som beskrivs i IT-propositionen. Likaså finansieras PTS verksamhet vad gäller kvalificerade elektroniska signaturer från anslaget.

### Budget för avgiftsbelagd verksamhet

**Tabell 11.5 Offentlighetsrättslig verksamhet**

Tusental kronor

Offentlig- rättslig verksamhet	Intäkter till inkomsttitel (Som inte får disponeras)	Intäkter som får disponeras	Kostnader	Resultat (intäkt - kostnad)
Utfall 2001		183 009	188 262	-5 253
Prognos 2002		208 000	212 800	-4 800
Budget 2003		215 300	219 100	-3 800

Post- och telestyrelsen disponerar de avgifter som myndigheten tar ut av operatörer och tillståndshavare inom sitt verksamhetsområde. Myndigheten kommer troligtvis att få vissa nya och förändrade myndighetsuppgifter till följd av införandet i juli 2003 av en ny lagstiftning för

elektroniska kommunikationer. I delbetänkandet Lag om elektronisk kommunikation (SOU 2002:60) bedöms att kostnaderna för dessa kan hanteras inom ramen för den verksamhet som planerats och budgeterats för inom ramen för PTS nuvarande verksamhet och som framgår av myndighetens budgetunderlag för åren 2003–2005. Regeringen delar denna uppfattning och bedömer att myndigheten kommer att uppfylla målet om långsiktig kostnadsäckning.

Avgiftsintäkterna för 2003 beräknas öka med 7,3 miljoner kronor jämfört med 2002. Större delen av avgiftsintäktsökningen beror på att insatserna inom tele- och radioverksamheten ökar, bl.a. till följd av genomförandet av den nya EG-regleringen, ett intensifierat förberedelsearbete inför nästa års världsradiokonferens (WRC 2003) samt årlig utlysning av tillstånd för fast yttäckande radioaccess.

### Regeringens överväganden

Regeringen bedömer att Post- och telestyrelsen bidragit till samtliga mål inom IT-, tele-, radio- och postområdena samt tillgången till en grundläggande kassaservice. Regeringen förutser dock ett framtida behov av en förstärkning av anslaget för att PTS ytterligare skall kunna utvecklas inom IT-området och bistå regeringen med rapporter, utredningar, uppföljningar, m.m. till följd av ett framtida utökat ansvar inom området.

PTS verksamhet inom området kvalificerade elektroniska signaturer har hittills finansierats genom utnyttjande av räntekontokrediterna i avvaktan på att verksamheten skall generera inkomster i form av anmälningsavgifter. Marknaden för kvalificerade elektroniska certifikat bedöms alltså vara så utvecklad att regeringen bedömer att PTS verksamhet tills vidare bör finansieras från anslaget. Denna finansiering bör täcka även det redan genererade underskottet. Regeringen har för avsikt att låta PTS disponera del av uppkommet anslags-sparande för att bl.a. täcka kostnaderna för detta.

Därutöver har anslagsnivån justerats i syfte att begränsa statlig konsumtion, se volym 1, avsnitt 6.2.1.



**Tabell 11.6 Härledning av anslagsnivå 2003-2004 för 37:1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter**

Tusental kronor

	2003	2004
<b>Anvisat i 2002 års statsbudget</b>	<b>22 664</b>	<b>22 664</b>
<i>Förändring till följd av:</i>		
Pris- och löneomräkning <sup>1</sup>	305	839
Beslut	-84	-86
Överföring till/från andra anslag		
Övrigt	-10 944	-11 198
<b>Förslag/beräknat anslag</b>	<b>11 941</b>	<b>12 219</b>

<sup>1</sup> Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2002 års statsbudget. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning.

## 11.9.2 37:2 Upphandling av samhällsåtaganden

**Tabell 11.7 Anslagsutveckling**

Tusental kronor

2001	Utfall	137 348	Anslags-sparande	74 051
2002	Anslag	153 484	Utgifts-prognos	132 980
<b>2003</b>	<b>Förslag</b>	<b>153 484</b>		
2004	Beräknat	153 484		

Från anslaget finansieras upphandling av verksamheter med syfte att trygga funktionshinderades behov av effektiva telekommunikationer, posttjänster samt grundläggande kassaservice. Vidare finansieras olika satsningar för att tillgodose funktionshinderades tillgång till produkter och tjänster inom telekommunikationsområdet vilka kräver hög överföringskapacitet (bredband). Dessutom finansieras viss utrednings- och uppföljningsverksamhet från anslaget. Den faktor som i huvudsak styr utgifterna under anslaget är antalet funktionshinderade som är i behov av dessa tjänster. Av anslagssparandet från 2001 på 74 051 000 kronor har regeringen beslutat om indragning av 13 136 000 kronor.

## Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

**Tabell 11.8 Bemyndigande om ekonomiska åtaganden**

Tusental kronor

	2001 utfall	2002 prognos	2003 beräknat	2004 beräknat	2005 – beräknat
Utestående förpliktelser vid årets början	169 223	258 727	185 163	120 000	
Nya förpliktelser	219 368	70 000	70 000		
Infriade förpliktelser*	129 864	143 565	135 163	-60 000	-60 000
Utestående förpliktelser vid årets slut	258 727	185 163	120 000		
<b>Erhållen/föreslagen bemyndiganderam</b>	<b>290 000</b>	<b>200 000</b>	<b>200 000</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.

### 11.9.3 37:3 Ersättning till Posten AB (publ) för grundläggande kassaservice

**Tabell 11.9 Anslagsutveckling**

Tusental kronor

År	Slagslag	Belopp	Anslags-sparande	Utgifts-prognos
2001	Utfall	200 000		0
2002	Anslag	400 000		400 000
<b>2003</b>	<b>Förslag</b>	<b>400 000</b>		
2004	Beräknat	400 000		

Anslaget avser ersättning till Posten AB (publ) (Posten) 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 ny 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 Post- och telestyrelsen, som har till uppdrag att följa utvecklingen av kassaservicen, gör bedömningen att en acceptabel servicenivå upprätthållits under år 2001.

Till och med den 31 mars 2001 säkerställdes det statliga ansvaret genom ett avtal med Posten. Inget nytt avtal ingicks med Posten under 2001. Posten har dock i samma utsträckning som under avtalsperioden fortsatt att tillhandahålla denna tjänst under budgetåret 2001. Den ersättning som utgick under 2001 till Posten har inte givit täckning för bolagets kostnader för kassaserviceverksamheten, enligt tidigare nämnda kriterier. För att Postens kostnader för

kassaservicen inte skall ha en negativ inverkan på, och på sikt äventyra, övriga delar av bolagets verksamhet höjdes ersättningen till Posten fr.o.m. budgetåret 2002 till 400 miljoner kronor.

Regeringen anmälde under hösten 2001 de ändrade villkoren för den grundläggande kassaservicen till EG-kommissionen i enlighet med statsstödsreglerna. Kommissionen beslutade den 27 juni 2002 att inte göra några invändningar mot den anmälda åtgärden och regeringen beslutade därefter om utbetalning av ersättningen till Posten.

### 11.9.4 37:4 Ersättning till SOS Alarm AB för alarmeringstjänst enligt avtal

**Tabell 11.10 Anslagsutveckling**

Tusental kronor

År	Slagslag	Belopp	Anslags-sparande	Utgifts-prognos
2001	Utfall	147 000		0
2002	Anslag	150 000 <sup>1</sup>		150 000
<b>2003</b>	<b>Förslag</b>	<b>144 000</b>		
2004	Beräknat	144 000		

<sup>1</sup> Varav 6 000 tkr på tilläggsbudget i samband med den ekonomiska vårpropositionen 2002.

Regeringen har i juni 1994 tecknat ett alarmeringsavtal med SOS Alarm Sverige AB i syfte att säkerställa en effektiv SOS-tjänst och tillgodose behovet av alarmeringstjänster för den statliga räddningstjänsten. Ersättningen från staten till bolaget fastställs årligen i och med riksdagens beslut om statsbudgeten.

Staten äger 50 procent av SOS Alarm Sverige AB. Övriga ägare är Förenade Kommunföretag AB och Landstingsförbundet med 25 procent vardera. Ägarna har genom avtal i juni 2002 kommit överens om att det inom överskådlig framtid inte finns något behov av parternas gemensamma borgensåtagande gentemot bolaget. SOS Alarm Sverige AB är numera ett finansiellt stabilt bolag, och regeringen har därför uppdragit åt Riksgäldskontoret att återkalla statens kreditgaranti. Därmed upphävs beslutet från den 20 december 2001 där staten gav Riksgäldskontoret i uppdrag att ersätta statens garanti till bolaget enligt en av riksdagen beslutad ny garantimodell (prop. 2001/02:1, bet. 2001/02 TU1, rskr. 2001/02:125).

## Regeringens överväganden

Regeringen bedömer att SOS Alarm Sverige AB har fullgjort sina skyldigheter enligt avtalet. Ersättningen för 2002 har i enlighet med regeringens förslag på tilläggsbudget i samband med 2002 års ekonomiska vårproposition ökat med sex miljoner kronor. Det ökade medelsbehovet för 2002 är, liksom för tidigare år, delvis hänförligt till fortsatta övergångsproblem med 112-numret med bl.a. ökat antal felringningar, delvis till kostnadsökningar för vidarekoppling, löner m.m.

### 11.9.5 37:5 Informationsteknik: Telekommunikation m.m.

**Tabell 11.11 Anslagsutveckling**

Tusental kronor

2001	Utfall	32 709	Anslags- sparande	61 184
2002	Anslag	18 500 <sup>1</sup>	Utgifts- prognos	27 660
<b>2003</b>	<b>Förslag</b>	<b>25 000</b>		
2004	Beräknat	25 000		

<sup>1</sup> Varav -6 000 tkr på tilläggsbudget i samband med den ekonomiska vårpropositionen 2002 samt -500 på tilläggsbudget i samband med denna proposition.

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. Dessutom finansieras IT-kommissionens verksamhet.

Bredbandsutredningen, liksom kommittén för teleöversyn och en utredning om det statliga IT-infrastrukturstödet har finansierats via anslaget.

IT-kommissionen har fortsatt sin uppgift att analysera hur samhället påverkas av informationstekniken. I rapporten 48/2002 redovisas kommissionens arbete under perioden juni 2001–juni 2002.

## Regeringens överväganden

Regeringen bedömer att de insatser i form av utredningar och projekt som genomförts under året bidragit till att förverkliga regeringens IT-politik.

Upphandlingen av en internationell telegramtjänst har lett till att Sverige säkerställt tillgången till denna tjänst i enlighet med ingången internationell överenskommelse inom den internationella teleunionen (ITU). Tillgång till liknande tjänster föranledde dock bedömningen att den internationella telegramtjänsten inte längre behövde upphandlas enligt överenskommelsen. I enlighet med regeringens beslut den 20 december 2001 upphörde därför uppdraget till Post- och telestyrelsen att upphandla sådana tjänster vid utgången av april 2002.

Anslagsutnyttjandet har för 2001 understigit anvisade medel. Anslagssparandet är dock i hög grad uppbundet genom fattade beslut. Regeringen gör bedömningen att de tilldelade medlen gör det fortsatt möjligt att bedriva ett antal angelägna projekt inom ramen för regeringens IT-politik, liksom att utvärdera den förda politiken.

