BANVERKET

Banverkets årsredovisning 2006

Innehåll

Generaldirektören om året som gått 4

Året i sammandrag 6

Mål och resultat 8
- Tillgängligt transportsystem 9
- Hög transportkvalitet 13
- Säker trafik 18
- God miljö 20
- Ett jämställt transportsystem 24

Banverkets verksamhet 26
- Sektorsuppgifter 27
- Banhållning 30
- Produktion 40
- Insatser som avser samtliga uppgifter 48

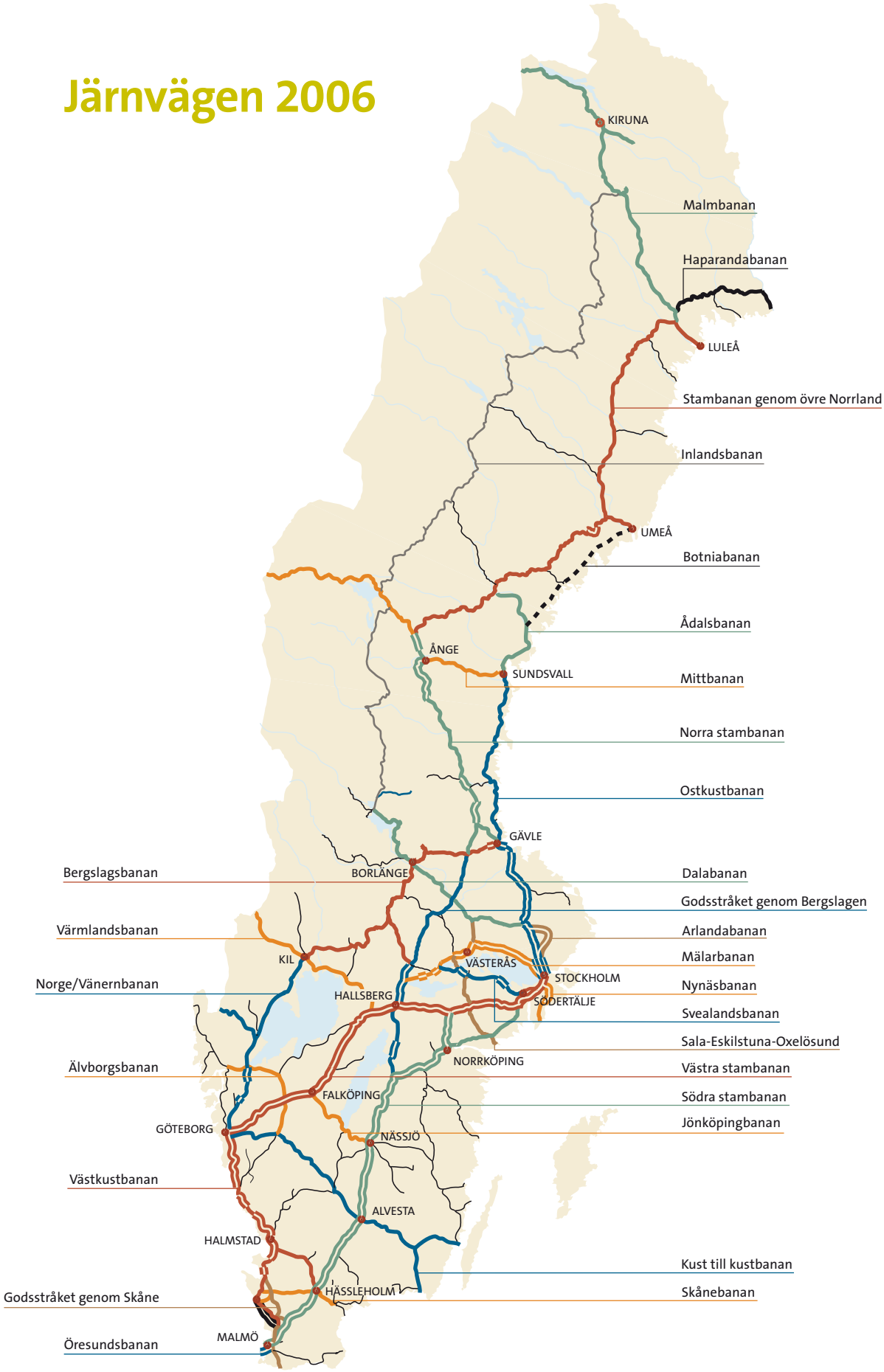
Personal 50
- Personalstruktur 51
- Kompetensförsörjning 51
- Jämställdhet och mångfald 51
- En god arbetsmiljö 52
- Sjukfrånvaro och hälsa 52
- Förtroendefull samverkan och ständiga förbättringar 52

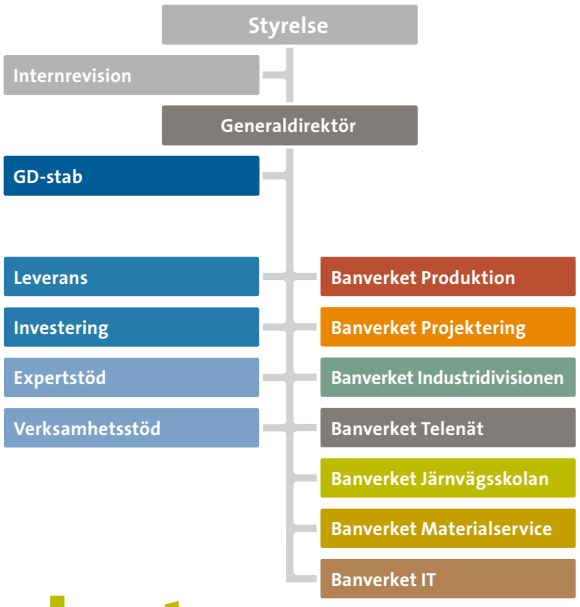
Ekonomisk redovisning 54
- Ekonomiska kommentarer 55
- Bolagsverksamhet 56
- Resultaträkning 57
- Balansräkning 58
- Anslagsredovisning 59
- Finansieringsanalys 60
- Sammanställning över väsentliga uppgifter 61
- Noter 62

Revisionsberättelse 69

Styrelse och ledningsgrupp 70

Järnvägen 2006





Kort om Banverket

Banverket ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås. Banverket har det samlade ansvaret för järnvägstransportsystemet i Sverige. Detta sektorsansvar omfattar såväl vanlig järnväg som tunnelbana och spårväg. Banverket leder och följer utvecklingen inom järnvägssektorn och bistår regering och riksdag i frågor som berör hela järnvägstransportsystemet. Inom ramen för sektorsansvaret ska Banverket vara samlande, stödjande och pådrivande i förhållande till övriga inblandade parter.

Uppgifter och organisation

Enlig regeringens instruktion ska Banverket särskilt verka för att

- järnvägstransportsystemet är tillgängligt, trafiksäkert, framkomligt, effektivt och miljöanpassat
- trafiksäkerhetsarbetet inom de svenska järnvägssystemet samordnas
- den spårbundna kollektivtrafikens konkurrenskraft stärks
- hänsyn tas till funktionshindrades behov inom järnvägstransportsystemet
- samhällsmotiverad forskning inom järnvägssystemet genomförs och sprids
- trafikinformationen före, under och efter järnvägstransporten förbättras
- ta tillvara Sveriges intressen i det internationella arbetet.

Banverket har funktioner för myndighetsutövning, banhållning, sektorsuppgifter och produktion. Organisationen är uppdelad i förvaltande och producerande delar.

Under 2006 inleddes en verksamhetsöversyn av Banverkets förvaltande delar, för att uppnå en bättre och tydligare styrning anpassad till nya förutsättningar samt en ökad kundorientering. Från den 1 februari 2007 ersattes huvudkontoret, Banverket Trafik och de fem banregionerna av en ny organisation. Den nya förvaltarorganisationen består av GD:s stab, de två divisionerna Leverans och Investering, samt de två stödenheterna Expertstöd och Verksamhetsstöd.

Bland Banverkets producerande enheter kommer Banverket Produktion under 2007 att gå samman med Banverket Industridivisionen. Övriga producerande enheter är Banverket Projektering, Banverket IT, Banverket Järnvägsskolan och Banverket Materialservice. Banverket Telenät är både förvaltande och producerande inom sitt område. Samtliga enheter har eget resultatansvar.

Under 2006 hade Banverket cirka 6 500 anställda, varav närmare två tredjedelar arbetar inom de producerande enheterna.

Infrastrukturen

Det svenska järnvägsnätet omfattar cirka 17 000 kilometer spår inklusive det kapillära nätet, med dess mindre men samtidigt betydelsefulla industri- och hamnspår. Det statliga nät som Banverket förvaltar utgör cirka 80 procent av det totala järnvägsnätet i Sverige. De övriga delarna sköts av företag, kommuner eller föreningar.

Banverket förvaltar infrastrukturen för den statliga järnvägen. Ansvaret innefattar drift, underhåll, om- och tillbyggnad av järnvägen, samt kapacitetstilldelning och trafikledning. Banverket sammanställer även uppgifter från övriga infrastrukturförvaltare och fördelar bidrag till regionala kollektivtrafikanläggningar och fordon.

Banverket ansvarar även för det cirka 11 000 kilometer långa optiska fibernät som finns i anslutning till järnvägen. Fibernätet förser järnvägen med säkra tele-, data-, och signaltjänster. Ledig kapacitet hyrs även ut till företag och myndigheter för datakommunikation och mobiltelefoni.

Värderingar

Banverkets gemensamma värderingar genomsyrar arbetet i hela organisationen. Enligt värderingarna ska Banverket vara aktivt, ansvarstagande och affärsmässigt. Med aktivt menas att Banverket tar initiativ, har tempo och fokuserar på uppgifterna. Med ansvarstagande menas att Banverket sätter säkerheten främst, samt skapar och underhåller ett långsiktigt hållbart transportsystem. Med affärsmässigt menas att Banverket utgår från kundens perspektiv, levererar rätt kvalitet och har tydliga mål och prioriteringar på alla nivåer.

”Man måste grunda infrastruktur-satsningar på visioner om framtiden och ett uthålligt genomförande av dem.”

GD:s kommentar till året som gått

Järnvägstrafiken har fortsatt att öka under 2006. Det gångna året noterades återigen nya rekord i transportarbete på järnväg. Detta är mycket glädjande för järnvägen som transportsystem men innebär samtidigt att järnvägssystemet utsätts för stora påfrestningar.

Punktligheten måste bli bättre

Punktligheten i järnvägstrafiken har blivit sämre under 2006. Om tågtrafiken ska tjäna sitt syfte, måste tågen komma och gå i rätt tid. Människor måste kunna komma i tid till sitt arbete och de måste också kunna komma hem i utlovad tid, t. ex. för att svara mot familjens behov. Trafiken i storstadsområdena har särskilt höga punktlighetskrav, eftersom många människor ska byta från tåg till anslutande bussar.

Tågtrafikökningen har lett till att infrastrukturen på sina håll är maximalt utnyttjad under högtrafiktid. Det innebär bl. a. att Banverket inte alltid kan tillgodose tågföretagens önskemål om att få köra fler tåg. Under sådana förhållanden blir järnvägssystemet mycket känsligt för störningar.

För att få en godtagbar kvalitet, framför allt i lokal- och regionaltågstrafiken, krävs en rad åtgärder. Det gäller såväl hos trafikföretagen som hos Banverket. De största aktörerna inom Stockholm/Mälardalen för persontrafiken, SJ, SL och Banverket, har under sommaren 2006 tagit initiativet till att upprätta en gemensam åtgärdsplan för att komma tillrätta med problemen. Åtgärderna grundar sig på en systematisk genomgång av brister och möjligheter att åtgärda dem. Insatserna finns inom fem huvudområden: infrastruktur, tidtabellsanpassning, trafikstyrning, fordons- och operatörsaktiviteter. Åtgärdsplanen har hög prioritet i respektive organisation, där bland annat nya satsningar på fordon och fordonsunderhåll samt olika insatser för operatörspersonalen utgör en väsentlig del i förbättringsarbetet. Banverket vill gå vidare med liknande åtgärdsprogram i övriga storstadsregioner.

Utmaningar på investeringssidan

En av Banverkets uppgifter är att utveckla järnvägens infrastruktur så att den klarar morgondagens transporter. Det är en stor utmaning att under flera år framöver ligga på en hög investeringsnivå. Under de senaste åren har Banverket flera gånger tvingats konstatera att investeringsprojekt väsentligt ökat i kostnad jämfört med den preliminära kostnad, som finns angiven i de av regeringen fastställda långsiktiga investeringsplanerna. Denna utveckling gör det nödvändigt att förbättra styrningen av framför allt de stora investeringsprojekten. Banverket måste också se till att de strategiska investeringsprojekten genomförs på ett både samhällsekonomiskt och miljömässigt ansvarsfullt sätt.

Byggande av järnväg innefattar hela processen från förstudie till öppnandet av den nya anläggningen för trafik. De långa planerings- och genomförandetiderna för nya projekt är dock ett dilemma. Så länge det tar 15-20 år från första allvarliga pla-

neringstanke till första genomförda tågresa är det inget alternativ att vänta tills man ser problemet. Man måste grunda infrastruktursatsningar på visioner om framtiden och ett uthålligt genomförande av dem.

Under första halvåret 2007 ska Banverket revidera gällande banhållningsplan och ta sig an uppgiften att påbörja nästa omgång för järnvägens infrastrukturplanering för åren 2010 – 2019. Det är i dessa viktiga utredningar Banverket på ett pedagogiskt sätt måste lyfta fram avgörande framtidsfrågor så att våra beslutsfattare i tid kan fatta nödvändiga beslut.

Positivt resultat från resultatenheterna

Banverkets resultatenheter, som bedrivs under företagsliknande former, redovisar för 2006 sammantaget ett bra resultat, vilket visar att organisationsformen ökat effektiviteten och kostnadsmedvetenheten i hela Banverket. Verksamheten är också till största delen konkurrensutsatt av andra externa leverantörer och upphandlas av Banverkets förvaltande delar enligt lagen om offentlig upphandling. Resultatenheterna är viktiga strategiska resurser för fullgörandet av vårt uppdrag.

Ny lag – nya möjligheter

I den tågplan som började gälla i december 2006 tillämpades den nya järnvägslagens regler om kapacitetstilldelning och avgifter. Den nya lagen innebär att skärpta krav på ökad framförhållning ställs på bl. a. Banverkets genomförande av projekt och planering av banarbeten. De nya reglerna innebär också att alla större trafikpåverkande banarbeten och andra kända förhållanden som påverkar banans kapacitet ska finnas i den järnvägsnätsbeskrivning som publiceras ett år innan tågplanen träder ikraft. Järnvägsföretagens ansökningar om kapacitet samordnas innan Banverket fastställer tågplanen. Denna hantering ska vara ickediskriminerande och konkurrensneutral så att vi kan säkerställa att järnvägsmarknaden fortsätter att utvecklas av och med lönsamma företag.

I tidigare tågplaner fastställde regeringen avgifterna för att trafikera järnvägarna. Detta ansvar har nu flyttats till Banverket. Huvudprincipen är att avgifterna ska baseras på marginalkostnaden för tillkommande trafik. Banverket har också strävat efter ett system som premierar lågt slitage av infrastrukturen och goda miljöegenskaper.

Som en följd av den nya järnvägslagstiftningen ska Banverket även tillse att tjänster på verkets anläggningar utförs på ett konkurrensneutralt och icke diskriminerande sätt.

Sveriges järnvägar 150 år

En ambition med 150-årsjubiléet var att beskriva järnvägen som en viktig faktor i framtidens Sverige. Intresset för jubileumsåret har överträffat alla förväntningar. Media och den breda allmänheten har kommit i tusental till allt från museijärnvägsdagar till festligheter med kunglig närvaro i Nora. Det stora arrangemanget Tåg 150 i Gävle blev den publika höjdpunkten under året med över 30 000 besökare under fyra dagar. Samtidigt som den ärorika historien har varit en betydelsefull del i firandet, så har det förflutna på ett självklart sätt visat järnvägens centrala roll i framväxten av dagens moderna Sverige.

Spännande utveckling för godstrafiken

Den positiva utvecklingen av järnvägstrafiken gäller också godstrafiken. Vi har fått fler operatörer och godstrafiken har slagit rekord flera år i rad. För framtiden ser vi högre axellaster, större lastprofiler och längre tåg samt mer containertrafik.

Regeringen har tillsatt en särskild utredningsman för att lämna förslag rörande de större hamnarna i landet och har också givit Banverket i uppdrag att utreda frågor rörande lokalisering, finansiering m.m. av kombiterminaler. På Banverkets initiativ samordnas nu dessa utredningar. Skälet härtill är att vi bedömer att hela transportsektorn på sikt kommer att omstruktureras mot ett mer miljömässigt hållbart system, där vi i framtiden kommer att se helt andra transportmönster. Enkla, snabba och effektiva transportslagsbyten blir avgörande för framgång. Just hamnarna och kombiterminaler har strategisk betydelse i det sammanhanget.

Det gäller även att klara dagens trafik

Parallellt med arbetet med nyinvesteringarna måste Banverket fortsätta att på ett effektivt sätt sköta järnvägens drift och underhåll samt trafikledning, så att trafiken kan flyta smidigt. Detta trots att klimat och väder under senaste året hårt drabbat järnvägen, med ras och skred på Mittbanan under sommaren samt på Bohusbanan i december. Stormen Gudruns härjningar följdes också av en ny storm i början av 2007 vilket medförde att Banverket inte kunde erbjuda tillräcklig framkomlighet på grund av stormfälld skog som blockerat banan. Hårda prioriteringar måste till så att i första hand de mest trafikerade stråken har en standard och kvalitet som motsvarar kundernas krav.

Ny organisation

Järnvägens kunder, som resenärer eller köpare av godstransporter, visar Banverket ett stort förtroende när de väljer järnvägen som transportmedel. Vi måste klara detta åtagande genom att alltid leverera en fullgod produkt.

Under 2006 har Banverket gjort en översyn av verksamheten. Följande utgångspunkter har legat till grund för förändringsarbetet:

”Om järnvägen ska ha en framtid måste vi se till att vi klarar dagens tågtrafik. Vi måste leverera den kvalitet som resenärerna och godstransportköparna förväntar sig.

Vi måste dessutom investera och utveckla järnvägen för att klara morgondagens transporter”.

Från och med 1 februari 2007 har Banverket en ny organisation. Därmed har vi skapat en tydligare kundinriktad ledning och styrning med fokus på de två kärnverksamheter som, enligt utgångspunkterna ovan, ska arbeta i ett nationellt perspektiv för att så bra som möjligt främja järnvägens utveckling.

Borlänge i februari 2007

Per-Olof Granbom
Generaldirektör

Året i sammandrag

Riksdagen har fastställt att det övergripande målet är en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Målet är i sin tur nedbrutet i sex delmål: Ett tillgängligt transportsystem; En hög transportkvalitet; En säker trafik; En god miljö; En positiv regional utveckling samt Ett jämställt transportsystem

Regeringen har i regleringsbrevet angett mål för Banverket 2006. De ska bidra till att uppfylla det övergripande transportpolitiska målet och är ordnade efter de sex delmålen. Ett antal återrapporteringskrav är kopplade till varje mål. Utifrån de olika kraven har en sammanvägning gjorts för att kunna bedöma hur väl målet har uppfyllts. Mål och återrapporteringskrav för En positiv regional utveckling återfinns under Tillgängligt transportsystem och Hög transportkvalitet. I avsnittet Mål och resultat redovisas tillstånd, utveckling samt viktiga insatser och deras effekter för respektive verksamhetsmål. Övriga mål och återrapporteringskrav som inte är direkt kopplade till de transportpolitiska målen redovisas under respektive avsnitt under kapitlet Verksamhet.

Transportarbetet har 2006 ökat till den högsta nivån hittills för både persontrafiken och godstrafiken. Persontrafikens andel av det totala transportarbetet har också ökat medan godstrafikens andel var oförändrad.

Kapacitetshöjande åtgärder har genomförts främst i form av fler sträckor med högre tillåten axellast och utökad lastprofil.

Banverket har genomfört en rad åtgärder för att öka möjligheten för funktionshindrade att utnyttja järnvägstransportsystemet. Åtgärderna har under 2006 inriktats på stationer genom att bygga ledstråk och planskilda gångvägar till plattformar samt att byta informationstavlor och dylikt för att anpassa dessa mer till funktionshindrades behov.

För att förbättra barn och ungas möjligheter att åka tåg har arbetet med barnkonsekvensanalyser börjat. Genom analyserna ska barn och ungas åsikter inhämtas och sedan ligga till grund för åtgärder. Åtgärder för att öka funktionshindrades möjligheter att resa har ofta också betydelse för barnen.

Kvaliteten i järnvägstransportsystemet har försämrats under 2006. Det gäller både tågens punktlighet och antalet förseningstimmar. Kvaliteten i form av spårläget har också försämrats något, vilket innebär en sämre bekvämlighet för resenärerna men även ett ökat slitage på spåret. Trots att Banverket prioriterat de mest trafikerade stråken har inte underhållet av banorna kunnat utföras i den omfattning som den ökade trafiken har krävt.

Utbyggnaden till 25 tons axellast har fortsatt på vissa utpekade järnvägssträckor och utbyggnaden beräknas vara klar 2007. Effektiviteten i underhållet har ökat och resurserna har satsat på i första hand på de mest trafikerade banorna.

Antalet dödade och svårt skadade ökade 2006 medan totala antalet olyckor minskade liksom antalet plankorsningsolyckor. Antalet dödade och allvarligt skadade barn minskade. Det är emellertid för små tal för att kunna säkerställa en trend. Så kallat spårspring är ett stort problem.

Energianvändningen per utfört transportarbete varierar mycket lite mellan åren och 2006 har energianvändningen för både persontrafiken och godstrafiken ökat i samma omfattning som trafikökningen.

Insatserna för att minska antalet bullerstörda personer har fortsatt och åtgärder har genomförts främst i form av bullerdämpning av fönster. Trots dessa insatser har antalet bullerutsatta personer ökat något beroende i första hand på förändrad trafik.

Åtgärder för att göra materialanvändningen mer energi- och resurseffektiv pågår kontinuerligt och högre miljökrav på material och metoder ställs i högre utsträckning. Då materialpriserna också stiger kraftigt i vissa fall är det även viktigt att utnyttja resurserna effektivt.

Inventeringen och klassificeringen av förorenad mark på fastigheter som Banverket förvaltar har fortsatt. Banverket och Naturvårdsverket arbetar gemensamt med att ta fram en överenskommelse om arbetsmetodik och åtaganden för förorenad mark.

Banverket och Vägverket har gemensamt tagit fram ett åtgärdsprogram för barriäreffekter av vägar och järnvägar. Det gäller barriäreffekter för biologisk mångfald och friluftsliv med fokus på tätorter. Identifierade barriärer kommer sedan att åtgärdas.

Det miljökvalitetsmål inom transportsektorn som har störst betydelse för miljön är Begränsad klimatpåverkan. Då järnvägen är energisnål och ger små utsläpp av koldioxid bidrar en ökad marknadsandel för järnvägen till att de nationella miljömålen uppfylls.

Målen för ett jämställt transportsystem är långsiktiga och Banverket har under 2006 fortsatt arbetet med att öka kunskapen och förståelsen av bland annat kvinnors och mäns värderingar och resmönster.

Verksamhetsvolymen, tabell 1, redovisas och kommenteras under respektive verksamhet. Den ekonomiska ställningen kommenteras under Ekonomisk redovisning.

TABELL 1

Banverkets verksamhetsvolym. Miljoner kronor

	2006	2005	2004
Administration	745	742	757
Sektorsuppgifter (exkl. administration)	590	569	576
Banhållning (exkl. administration)	12 919	12 470	11 268
Produktion och försäljning till externa kunder	2 891	2 313	1 844
Verksamhetsvolym	**17 145**	**16 094**	**14 445**
Antal tillsvidareanställda vid utgången av respektive år	6 551	6 503	6 535

Måluppfyllelse

Målet ej uppnått/bedöms ej uppnås | Målet delvis uppnått/bedöms delvis uppnås | Målet uppnått/bedöms uppnås

TILLGÄNGLIGT TRANSPORTSYSTEM

Tillgängligheten för medborgarna och näringslivet ska successivt förbättras mellan regioner och omvärlden.	SID 9
Utnyttjandet av Banverkets spåranläggningar ska öka.	SID 10
Andelen personer med funktionshinder och andra grupper med särskilda behov som kan utnyttja järnvägstransportsystemet ska öka. Senast 2010 bör kollektivtrafiken på järnväg vara tillgänglig för personer med funktionshinder.	SID 11
Barn och unga som kan utnyttja järnvägstransportsystemet ska öka.	SID 12

HÖG TRANSPORTKVALITET

Kvaliteten i järnvägstransportsystemet ska förbättras.	SID 13
Punktligheten ska öka på järnvägsnätet.	SID 13
Antalet störningstillfällen för godstrafik på de mest drabbade järnvägssträckorna ska minst halveras till 2007 jämfört med 1998.	SID 13
Till 2007 ska högsta tillåtna axellast ökas från 22,5 ton till 25 ton på järnvägssträckor med omfattande inrikes systemtransporter.	SID 14
Effektiviteten avseende underhållet av det statliga järnvägsnätet ska öka. Banans tillstånd ska motiveras av aktuell trafik.	SID 15

SÄKER TRAFIK

Antalet dödade och skadade inom järnvägstransportsystemet ska minska. Särskilt bör åtgärder som syftar till barns och ungas säkerhet prioriteras.	SID 18

GOD MILJÖ

Energianvändningen per utfört transportarbete på statens spåranläggningar ska minska.	SID 20
Det ska inte finnas några bostadslägenheter som utsätts för buller, orsakat av järnvägstrafik, överstigande 55 dBA (mätt som ett maxvärde i sovrum nattetid) vid fler än fem tillfällen per natt.	SID 21
Materialanvändningen i järnvägstransportsystemet ska vara energi- och resurseffektivt.	SID 21
Antalet förorenade områden som har negativa effekter på människors hälsa eller den biologiska mångfalden ska minska.	SID 22
Järnvägstransportsystemets påverkan på landskapets ekologiska funktioner och kulturhistoriska karaktär och innehåll ska minimeras.	SID 22

EN POSITIV REGIONAL UTVECKLING

Mål återfinns under rubrikerna Tillgängligt transportsystem och Hög transportkvalitet ovan.

ETT JÄMSTÄLLT TRANSPORTSYSTEM

Ett jämställt järnvägstransportsystem, som är utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov. Kvinnor och män ska ha samma möjligheter att påverka järnvägstransportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning och deras värderingar ska tillmätas samma vikt.	SID 24
En jämn fördelning av makt och inflytande mellan kvinnor och män inom järnvägstransportområdet.	SID 24

Mål och resultat

För att uppfylla de mål som regeringen angett för Banverket krävs insatser från alla aktörer inom järnvägssektorn. Här redovisas och kommenteras måluppfyllelsen för respektive mål utifrån Banverkets eget arbete. Redovisningen utgår från regeringens krav på återrapportering och omfattar tillstånd, utveckling samt viktiga insatser och deras effekter. En redovisning av järnvägssektorns samlade arbete görs i Banverkets sektorsrapport.

Mål och återrapporteringskrav för målet En positiv regional utveckling återfinns i enlighet med regleringsbrevet under rubrikerna Tillgängligt transportsystem och Hög transportkvalitet.

Övriga mål och återrapporteringskrav som inte är direkt kopplade till de transportpolitiska målen redovisas under respektive verksamhet.

TILLGÄNGLIGT TRANSPORTSYSTEM	9
HÖG TRANSPORTKVALITET	13
SÄKER TRAFIK	18
GOD MILJÖ	20
JÄMSTÄLLT TRANSPORTSYSTEM	24

Resenär som väntar på Reginatåget, Edane station.

TILLGÄNGLIGT TRANSPORTSYSTEM

Det transportpolitiska delmålet är ett tillgängligt transportsystem, där järnvägstransportsystemet utformas så att medborgarnas och näringslivets grundläggande transportbehov kan tillgodoses.

1 MÅLET UPPNÅTT/BEDÖMS UPPNÅS

MÅLET ÄR ATT tillgängligheten för medborgarna och näringslivet successivt ska förbättras mellan regioner och omvärlden.

Återrapportering: *Persontransportarbetet och godstransportarbetet på järnväg ska redovisas liksom järnvägstransportsystemets andel av det totala transportarbetet. (Restid och reskostnadsutveckling redovisas i sektorsrapporten).*

Transportarbetet för persontransporter och godstransporter har enligt preliminära uppgifter ökat under 2006 och målet bedöms därmed vara uppfyllt.

Definitiva data för transportarbetets utveckling för 2006 finns ännu inte tillgängliga. En bedömning utifrån befintligt underlag visar att persontransportarbetet med järnväg ökade med 0,7 miljarder personkilometer och därmed uppgick till 9,6 miljarder personkilometer, vilket är den högsta nivån någonsin. *Diagram 1.*

Det långväga (sträckor över 10 mil) transportarbetet med järnväg är preliminärt beräknat till 5,7 miljarder personkilometer, vilket är en ökning med 0,5 miljarder personkilometer. Ökningen förklaras framför allt av en lägre och mer flexibel prissättning som är anpassad till efterfrågan och beläggningen i tågen, där priser och platstillgång kan ändras fram till dagen före avgång. Ökningen förklaras också av ett något högre realpris på bensin och ett förbättrat utbud främst på Västkustbanan och på sträckan Kalmar-Malmö-Köpenhamn.

Det kortväga (sträckor upp till 10 mil) transportarbetet med järnväg är preliminärt beräknat till 3,9 miljarder personkilometer, vilket är en ökning med 0,2 miljarder personkilometer. Ökningen förklaras av ett något förbättrat utbud bl.a. för trafiken i Öresundregionen. Ökningen går troligtvis också att relatera till ett högre realpris på bensin, trängselskatten i Stockholm samt ökade arbetsresor som en följd av en ökad sysselsättning.

Godstransportarbetet nådde under 2006 med motsvarande bedömning nivån 22,0 miljarder tonkilometer, vilket är den högsta nivån någonsin och en ökning med 0,3 miljarder tonkilometer. Ökningen blir avsevärt större om nivån för 2005 korrigeras för de omfattande järnvägstransporterna av virke som skedde efter stormen Gudrun. Malmtrafiken svarade för nästan hälften av ökningen, som huvudsakligen förklaras av den internationella högkonjunkturen och då framför allt av den höga tillväxten i Asien. *Diagram 2.*

Persontrafikens andel av transportarbetet ökade, eftersom både flyg- och bilresandet minskade något, medan godstrafikens andel av det långväga transportarbetet förblev i stort oförändrad.

Persontrafikens andel av transportarbetet ökade, eftersom både flyg- och bilresandet minskade något, medan godstrafikens andel av det långväga transportarbetet förblev relativt oförändrad.

Målet är således uppfyllt för godstransporterna och i ännu högre utsträckning för persontrafiken, där transportarbetet utvecklades mycket gynnsamt.

DIAGRAM 1
Persontransportarbete på järnväg 2004–2006
Miljarder personkilometer

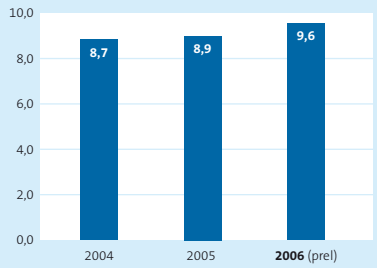
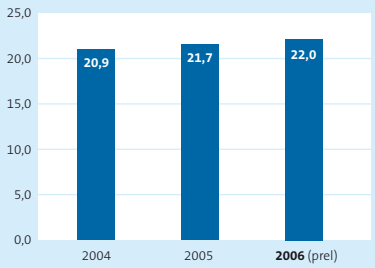


DIAGRAM 2
Godstransportarbete på järnväg 2004–2006
Miljarder tonkilometer



2 MÅLET UPPNÅTT/BEDÖMS UPPNÅS

MÅLET ÄR ATT utnyttjandet av Banverkets spåranläggningar ska öka.

Återrapportering: *Uppgifter om antal spårkilometer, tillåtna axellaster, lastprofilstyp, andel dubbelspår, antal mötesstationer, fjärr- och radioblockering, antal tåg, kapacitetsutnyttjande och kapacitetsbegränsningar ska anges.*

Kapacitetsutnyttjande

Kapacitetsutnyttjande mäts som konsumerad kapacitet, det vill säga hur stor andel av tiden som banan är belagd med tåg. Andelen beror på antalet tåg, typer av tåg, fordonens prestanda, trafikstyrningssystemets utformning samt om banan består av enkel- eller dubbelspår. Den konsumerade kapaciteten beräknas dels för dygnet som helhet, dels för de två timmar av dygnet då banan är mest utnyttjad.

Under året har den totala konsumerade kapaciteten ökat något. Både person- och godstrafiken, mätt i tågkilometer, har ökat under året. Målet bedöms vara uppnått.

I tabellerna 2a och 2b redovisas konsumerad kapacitet per linjedelar. Under 2006 har två linjedelar tillkommit till följd av förändrad infrastruktur och trafik.

Om den konsumerade kapaciteten är mer än 80 procent finns inte utrymme för fler tåg på banan. Känsligheten för störningar är hög, medelhastigheten är låg och det blir svårt att finna tid för att underhålla banan. När den konsumerade kapaciteten ligger inom intervallet 61-80 procent måste en avvägning mellan antalet tåg på banan och trafikens krav på kvalitet göras. Trafiken är störningskänslig och det är svårt att hitta tid för att underhålla banan. Understiger den konsumerade kapaciteten 60 procent finns utrymme för ytterligare trafik eller tid för att underhålla banan.

Mellan 2005 och 2006 har den totala konsumerade kapaciteten per dygn ökat något. Det beror på att ökningen av person- och godstrafiken tagit större kapacitet än vad färdigställande av infrastrukturprojekt tillfört.

Persontågtrafiken uppgick under 2006 till 80 miljoner tågkilometer. Det är en ökning med 1,5 procent i förhållande till 2005 och en minskning med 3,8 procent i förhållande till 2004. Godstågstrafiken uppgick till 44 miljoner tågkilometer. Det innebär en ökning med 1,4 procent i förhållande till föregående år och 5,1 procent i förhållande till 2004. Inklusive övriga tåg uppgick den totala trafiken till 128,3 miljoner tågkilometer.

Kapacitetsbegränsningar förekommer på de delar av järnvägsnätet där efterfrågan på tåglägen inte kan tillgodoses på grund av ett alltför högt utnyttjande. Allvarliga kapacitetsbegränsningar finns i storstadsområdena Stockholm, Göteborg och Malmö, samt på Västra stambanan, Södra stambanan, Gävle-Sundsvall, Göteborg-Trollhättan och Örebro-Mjölby, samt delar av Västkustbanan och Bergslagsbanan.

I Stockholm blev den nya Årstabron klar 2005 och i januari 2006 slutfördes renoveringen av den gamla Årstabron. Därmed kunde fyrspåret Stockholm Södra-Årstaberg tas i bruk. På sträckan Västerhaninge-Nynäshamn har pendeltågstrafiken utökats.

På Ostkustbanan söder om Gävle har ny godstågstrafik tillkommit genom flygbränsletåg från Gävle till Brista. Mellan Tierp och Upplands Väsby startades ny pendeltågstrafik.

I Göteborgsområdet färdigställdes dubbelspåret Kungsbacka-Varberg 2005 och under 2006 utökades regionaltågstrafiken betydligt. Godstågstrafiken till Göteborgs hamn har också visat på en fortsatt kraftig uppgång.

I Skåne och framförallt då i Malmöområdet har den regionala persontrafiken utökats betydligt. Trafiken på Blekinge kustbana var inställd under 2006 på grund av arbeten med elektrifiering av banan.

På Malmbanan Luleå-Kiruna-Riksgränsen är ett flertal stationer kortare än 550 meter. Under 2006 har 750 meter långa malmtåg börjat trafikera sträckan Gällivare-Luleå, vilket medfört att kapacitetsutnyttjandet har ökat.

Spårlängden på statens järnvägsnät 2006 var 14 378 kilometer, 16 kilometer längre än 2005. Spårlängden var oförändrad mellan 2004 och 2005. *Tabell 4.*

Under 2006 uppgick antalet tåg, mätt som ankomst till slutstation till 768 035, jämfört med 746 015 år 2005 och 770 303 år 2004.

Kraven på återrapportering av tillåtna axellaster sammanfaller med målet för hög transportkvalitet och återredovisas under det målet. *Tabell 3.*

TABELL 2a
Konsumerad kapacitet. Max 2 timmar

	2006	2005	2004
Antal linjedelar med kapacitet 81–100 %	85	84	84
Antal linjedelar med kapacitet 61–80 %	65	69	64
Antal linjedelar med kapacitet ≤60 %	71	66	68
Totalt antal linjedelar	**221**	**219**	**216**

TABELL 2b
Konsumerad kapacitet. Dygnet

	2006	2005	2004
Antal linjedelar med kapacitet 81–100 %	16	13	13
Antal linjedelar med kapacitet 61–80 %	52	54	42
Antal linjedelar med kapacitet ≤60 %	153	152	161
Totalt antal linjedelar	**221**	**219**	**216**

TABELL 3
Största tillåtna axellast 25 ton och utökad lastprofil på järnvägsnätet. Kilometer och andel

	2006		2005		2004	
Största tillåtna axellast 25 ton	4 525	33,8%	4 258	31,8 %	2 923	21,9 %
Större lastprofil (4,83x3,6 m)	3 080	23,0%	2 913	21,8 %	2 847	21,3, %

TABELL 4
Kapacitetshöjande åtgärder

	Utökning	**Andel av bannätet**		
	2006	**2006**	2005	2004
Dubbelspår, km	1	30%	30 %	30 %
Mötesstationer, antal	0	–	–	–
Fjärr- och radioblockering, km	119	72%	71 %	69 %

X2000 på väg mot Göteborg bredvid körfältet vid Riddarplan, Centralbron Stockholm.

3 MÅLET UPPNÅTT/BEDÖMS UPPNÅS

MÅLET ÄR ATT andelen personer med funktionshinder och andra grupper med särskilda behov som kan utnyttja järnvägstransportsystemet ska öka. Senast 2010 bör kollektivtrafiken på järnväg vara tillgänglig för personer med funktionshinder.

Återrapportering: *Andelen personer med funktionshinder respektive andelen andra grupper med särskilda behov som kan utnyttja järnvägstransportsystemet ska redovisas. Vidtagna åtgärder för att förbättra tillgängligheten för personer med funktionshinder samt hur funktionshindrades kunskap och åsikter har tagits tillvara i arbetet ska redovisas.*

Banverket har under 2006 utfört en rad åtgärder för att öka tillgängligheten för funktionshindrade, vilket enligt Banverkets bedömning medfört att målet har uppfyllts. För att målet att kollektivtrafiken på järnväg ska vara tillgängligt för personer med funktionshinder senast 2010 ska uppnås krävs betydande insatser dom närmaste åren.

Trafikverken har tillsammans med Boverket och Rikstrafiken från 2002 och fram till 2005 årligen mätt tillgängligheten för funktionshindrade i kollektivtrafiken. Enligt mätningarna har andelen funktionshindrade som kan resa med besvär respektive resa med visst besvär i princip varit konstant. Efter diskussioner om undersökningens kvalitet och tillförlitlighet beslutade verken gemensamt att inte genomföra en mätning för 2006.

Banverket och Vägverket har fått i uppdrag av regeringen att ta fram ett nationellt handlingsprogram för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling. Handlingsprogrammet ska bland annat leda till en kraftsamling för en tillgänglig kollektivtrafik för personer med funktionshinder. Under 2006 har Banverket tillsammans med Vägverket arbetat med att samla trafikverken och övriga sektorn kring gemensamma mål och problembilder samt tagit fram ett förslag till ett prioriterat nät, inom vilket kollektivtrafiken bör vara helt tillgänglig 2010.

En annan del i det nationella handlingsprogrammet är att studera möjligheter till framtida mätningar av hur funktionshindrade resenärer upplever effekten av genomförda åtgärder. I detta ingår uppgiften att ta fram en standard för uppföljning, mätning och värdering av berörda aktörers genomförda åtgärder.

Inom ramen för arbetet med det nationella handlingsprogrammet har en sammanställning av tillgängligheten vid de stationer som är föreslagna att ingå i det prioriterade nätet tagits fram av SWECO VBB på uppdrag av Banverket och Jernhusen. I sammanställningen identifieras ett antal parametrar som kan användas för att bedöma om en station kan anses vara anpassad för funktionshindrade eller inte. Det handlar bland annat om förekomsten av ledstråk, taktila orienteringsplaner, handikapptoaletter, handikapparkering och möjligheten att använda hissar och ramper för att förflytta sig inom stationsområdet.

Banverkets arbete med tillgänglighetsanpassningar vid stationer fortsätter. Arbetet innebär bland annat att bygga ledstråk på plattformar, byta fasta informationsskyltar, byta befintliga monitorer mot mer modern teknik, bygga planskilda gångvägar till plattform samt höja plattformar. Dessa former av anpassningar bör ha en positiv effekt på järnvägstransportsystemets tillgänglighet och användbarhet för funktionshindrade och andra resenärer med särskilda behov, men även generellt sett öka kollektivtrafikens attraktivitet.

Banverket deltar i det europeiska arbetet med att harmonisera det europeiska järnvägssystemet genom att utarbeta tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD). TSD gällande tillgänglighet för personer med begränsad rörelseförmåga träder i kraft under 2007. Det får konsekvenser bland annat för ny- och ombyggnad av infrastruktur.

Banverket arbetar också, tillsammans med myndigheten för handikappolitisk samordning – Handisam – och övriga sektorsmyndigheter, med projektet Design för alla. Om tanken om Design för alla ingår som en naturlig del i till exempel planering för nybyggnationer kan järnvägstransportsystemet bli tillgängligt för fler personer, samtidigt som samhällsekonomiska vinster kan uppkomma.

En viktig förutsättning för att funktionshindrade och andra grupper med särskilda behov ska kunna åka kollektivt är ofta att någon form av ledsagning mellan utpekade samlingspunkter och kollektivtrafikens fordon kan erbjudas. Banverket har under 2006 kartlagt hur ledsagning idag utförs och finansieras i Sverige och i ett antal europeiska länder. Inom ramen för det nationella handlingsprogrammet för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling kommer bland annat frågor om finansiering och ansvar för tjänsten ledsagning att behandlas under 2007.

Funktionshindrades synpunkter uppmärksammas och tas tillvara i bland annat Banverkets tillgänglighetsråd där flera handikapporganisationer är representerade. Banverket har också deltagit i SJ:s handikappråd och Rikstrafikens rådgivande delegation för handikappfrågor.

4 MÅLET UPPNÅTT/BEDÖMS UPPNÅS

MÅLET ÄR ATT barn och unga som kan utnyttja järnvägstransportsystemet ska öka.

Återrapportering: *Vidtagna åtgärder för att förbättra tillgängligheten för barn och unga samt hur barns och ungas kunskap och åsikter har tagits tillvara i arbetet ska redovisas.*

Resultatet av de åtgärder Banverket genomfört bedöms ha bidragit till att målet uppfyllts.

Banverket har under 2006 fortsatt arbetet med att sprida information till skolelever om riskerna med järnvägen men också om nyttan av att åka tåg och om allmän järnvägskunskap. På varje banregion finns en ansvarig skolinformatör för detta arbete. Vissa regioner har även under året använt nätverk av skolinformatörer för att nå ut med information om prioriterade insatser. En ökad säkerhet och trygghet för barnen i järnvägstransportsystemet ger även möjligheter till en förbättrad tillgänglighet.

Genom att informera barn och unga om hur järnvägen fungerar vill Banverket minska antalet olyckor. Många barn och unga är nämligen inte medvetna om riskerna med att ta genvägen över spåren eller att leka på en bangård. Samtidigt får Banverket information om vad barn och unga tycker om järnvägen.

Ett annat sätt att inhämta information från barn och unga är genom barnkonsekvensanalyser. Järnvägen ökar möjligheter för barn och unga att förflytta sig, till exempel mellan föräldrar eller släktingar, men kan också vara ett hinder att upptäcka och utforska sin närmiljö. Genom barnkonsekvensanalyser inhämtas åsikter från barn och unga. Dessa kan sedan ligga till grund för åtgärder som skapar säkra och utvecklande utemiljöer, såväl under byggnadsfasen som när järnvägsanläggningen är färdigbyggd. I samband med järnvägsutredningen för Norrbotniabanan har ett inledande arbete med en sådan barnkonsekvensanalys påbörjats.

Banverket gör även så kallade sociala konsekvensbeskrivningar (SKB). I SKB undersöks och beskrivs de konsekvenser som byggande av ny järnvägsinfrastruktur kan få för olika grupper i samhället. I arbetet 2006 med förstudie Upphärad som är en del av Nordlänken har en fallstudie för SKB genomförts. I samband med att allmänheten informerades och tillfrågades gjordes särskilda intervjuer med barn på förskola och skola för att inhämta deras synpunkter.

Många av de åtgärder som vidtas för att förbättra tillgängligheten för funktionshindrade ökar även möjligheterna för barn och unga att nyttja järnvägstransportsystemet. Förutom fysiska åtgärder inom stationsområden kan även nämnas Banverkets försök med informationsvärdar på stationer. Dessutom har många av de nya fordon som har introducerats de senaste åren tillgänglighetsanpassats bland annat genom låggolv vilket förenklar på- och avstigande.

HÖG TRANSPORTKVALITET

Det transportpolitiska delmålet är att järnvägstransportsystemets utformning och funktion medger en hög transportkvalitet för medborgarna och näringslivet. I regleringsbrevet för Banverket anges fem verksamhetsmål och återrapporteringskrav kopplade till respektive mål.

1 MÅLET EJ UPPNÅTT/BEDÖMS EJ UPPNÅS

MÅLET ÄR ATT kvaliteten i järnvägstransportsystemet ska förbättras.

2 MÅLET EJ UPPNÅTT/BEDÖMS EJ UPPNÅS

MÅLET ÄR ATT punktligheten ska öka på järnvägsnätet.

3 MÅLET EJ UPPNÅTT/BEDÖMS EJ UPPNÅS

MÅLET ÄR ATT antalet störningstillfällen för godstrafik på de mest drabbade järnvägssträckorna ska minst halveras till 2007 jämfört med 1998.

Återrapportering: *Antal tåg som anländer i rätt tid till ankomststationen. Antal och timmar tågförseningar för person- respektive godstrafik. Antalet tågförseningar fördelade på orsak. Antalet inställda tåg. K-tal, nedsättning av gällande standard.*

Målen för punktligheten och antalet störningstillfällen för godstrafiken har inte uppfyllts.

Ankomstpunktligheten för tågtrafiken har försämrats med 1,2 procentenheter jämfört med 2005. Det innebär att 89,1 procent av samtliga tåg under året har kommit till slutstation mindre än fem minuter försenade. Persontrafikens punktlighet försämrades med 1,4 procentenheter till 90,9 procent och godstrafikens punktlighet försämrades med 0,5 procentenheter till 78,1 procent. *Diagram 3*.

Det totala antalet tågförseningar har ökat medan de förseningar som orsakas av fel i infrastrukturen minskade med cirka fem procent under 2006.

Att uppnå en hög punktlighet inom järnvägstrafiken är ett av de främsta målen för Banverket. Järnvägssystemet är komplext med många ingående delar av spår, fordon och trafikledning som tillsammans måste samverka för att uppnå hög leveranskvalitet i trafikproduktionen. För att tågen ska gå enligt tidtabell måste järnvägssystemet tåla sådana störningar som alltid förekommer, så kallat störningsbrus. Utöver detta störningsbrus tillkommer händelser i systemet som tidtabellerna inte är konstruerade för. Sådana händelser, exempelvis kraftig väderpåverkan kan benämnas yttre faktorer.

På linjedelar med högt kapacitetsutnyttjande finns ett tydligt samband mellan antal tåg per tidsenhet och punktlighetsutfallet. Sambandet studeras enbart under perioder med normala störningar. I slutet av 2006 studerades störningskänsligheten kring Stockholm C-Getingmidjan. Den visade ett starkt samband mellan ankomstpunktligheten och antalet tåg till/från Stockholm C. Antalet tåg varierar beroende på om det är högtrafik (06.00–09.00 och 15.30–18.00) eller lågtrafik. På vissa delar av Banverkets infrastruktur är således kapacitetsuttaget – mätt som tåg per tidsenhet – mycket ansträngt.

Med anledning av den försämrade punktligheten inom Stockholms pendeltrafiksområde har en plan tagits fram för att förstärka kapaciteten med en genomförandetid på 1–3 år. Planen innehåller aktiviteter för att förhindra en trafikökning i rusningstid, samordna trafiksystem med likartade trafikuppgifter, förstärka underhållet, förstärka kraftförsörjningen, förbättra signalsystemen, förstärka spårresurserna för möten och förbigångar, fordonsförbättringar och aktiviteter för att skapa en bättre beredskap för att hantera störningar och fel. Under 2006 pågick också flera andra insatser för bättre kvalitet bland annat för pendeltågtrafiken och snabbtågstrafiken.

Även utfallet för tågförseningarna har försämrats under 2006. Antalet totala tågförseningstimmar har ökat med 2,2 procent. De ökade störningarna har helt drabbat persontrafiken medan störningarna för godstrafiken har minskat något. Men minskningen av antalet störningstimmar för godstrafik på de mest drabbade järnvägssträckorna sker inte i den omfattning som behövs för att målet

DIAGRAM 3
Punktlighet för olika trafiktyper 2004–2006. Procent

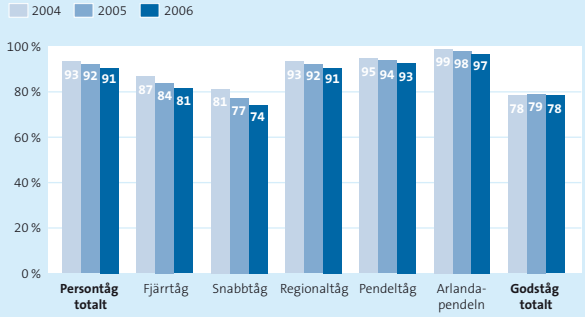
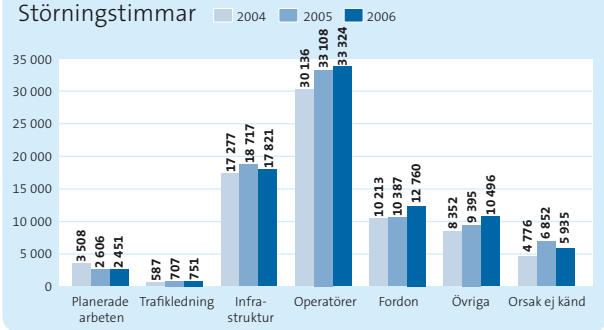


DIAGRAM 4
Tågförseningar uppdelat på orsaker 2004–2006
Störningstimmar



TABELL 6
Antalet tågförseningstimmar för godstrafiken orsakade av infrastrukturen

Stråk	2006	2005	2004	1998	Förändring i % 1998–2006
Västra stambanan	668	664	432	388	72
Södra stambanan	601	819	687	571	5
Västkustbanan	139	97	183	230	-40
Ostkustbanan	468	351	345	311	50
Dalabanan	207	224	230	129	60
Stambanan genom övre Norrland	1 500	2 006	1 626	1 548	-3
Norra stambanan	532	628	570	519	3
Godsstråket genom Bergslagen	863	888	795	387	123
Bergslagsbanan	342	327	272	245	40
Malmbanan	604	655	672	798	-24
Övriga stråk	886	831	521	503	76
Totalt	**6 810**	**7 490**	**6 333**	**5 629**	**21**

TABELL 5
Tågförseningar för person- respektive godstrafik samt antal inställda tåg

Tågförseningstimmar	2006	2005	2004
Persontrafik	25 957	23 253	21 622
Godstrafik	57 582	58 519	53 228
Totalt	**83 539**	**81 772**	**74 850**
Antal inställda tågavgångar	71 854	81 861	68 850

TABELL 7
Högsta tillåtna axellast på utpekade järnvägssträckor.
Kilometer och andel

	2006	2005	2004
Största tillåtna axellast 25 ton	4 525 99,7 %	4 258 93,8 %	2 923 64,4 %

ska vara uppfyllt 2007. För att analysera tågens punktlighet följs orsakerna till tågförseningar upp. *Diagram 4*.

För perioden januari till mars var förseningsnivån hög och punktligheten låg för många trafiksystem. Orsaken var främst återkommande snöfall och kyla vilket ledde till förseningar orsakade av fordons- och infrastrukturfel. Mars 2006 var bland de tio kallaste månaderna sedan 1901 i delar av Götaland. För södra Sverige får man, enligt SMHI, gå tillbaka till 1980-talet för att finna en liknande snövinter. Under dessa förhållanden bildas is på fordonen som kan ramla ned på spårväxlarna. Det har även varit inkörningsproblem för nya fordon och växlarna har inte kunnat röjas från snö och is i tillräckligt god tid.

Punktlighetsproblemen under perioden januari-mars drabbade främst trafiken på Svealandsbanan och Mälarbanan. Dessutom drabbades pendeltågen i Stockholm och Göteborg samt snabbtågen av tågförseningar. Anledningen till att denna trafik drabbas särskilt av vinterförhållanden är att banorna är störningskänsliga genom att kapacitetsutnyttjandet är högt. Detta innebär att en enskild tågförsening ofta fortplantar sig till övriga tåg.

Under perioden april-september uppgick tågförseningarna till en nivå som motsvarar normalvärdet för en tioårsperiod. I slutet av oktober och början av november snöade det kraftigt och tågförseningarna ökade till maxvärden för dessa två månader. Den 21 december stängdes Bohusbanan av efter ett omfattande ras, orsakat troligen av ovanligt riklig nederbörd. Banan har öppnats för trafik igen under februari 2007. I december minskade tågförseningarna till en nivå under normalvärdet.

Antalet inställda tåg har minskat med nio procent 2006. De inställda tågavgångarna har till stor del ersatts av tågavgångar vid annan tidpunkt. Under 2006 var antalet extrainsatta tågavgångar 77 277 (79 658). *Tabell 5*.

Under 2006 har förseningarna minskat med nio procent jämfört med 2005. Men det är fortfarande en ökning i förhållande till målet som gäller för 2007 och Banverket ser inga möjligheter att det målet kommer att uppfyllas. Banverket har valt att redovisa de sträckor som är de viktigaste godsstråken från ett kundperspektiv. *Tabell 6*.

Återrapportering om K-tal samt nedsättning av gällande standard återfinns under målet om effektiviteten avseende underhållet av det statliga järnvägsnätet.

4 MÅLET UPPNÅTT/BEDÖMS UPPNÅS

MÅLET ÄR ATT till 2007 ska högsta tillåtna axellast ökas från 22,5 ton till 25 ton på järnvägssträckor med omfattande inrikes systemtransporter.

Återrapportering: *Tillåtna axellaster för dessa järnvägssträckor.*

Utbyggnaden för ökad tillåten axellast har under året skett i sådan omfattning att målet 2007 bedöms uppfyllas.

Utbyggnaden till 25 tons axellast sker genom bro- och banförstärkningar. Eftersom varje vagn kan lasta mer ökar förutsättningarna för en god transportekonomi. Nettolasten per vagn ökar med cirka 15 procent när axellasten höjs från 22,5 ton till 25 ton.

Under 2006 genomfördes åtgärder för att möjliggöra trafik med 25 tons axellast på sträckan Umeå-Holmsund. På Ostkustbanan kan transporter av rundvirke ske på de flesta berörda sträckorna, men med en lägre tillåten vikt per meter (metervikt) än den som definieras för största tillåtna axellast 25 ton. Metervikten motsvarar de timmertransportbehov som finns på banan. *Tabell 7*.

DIAGRAM 5
Underhåll per spårmeter. Kr/spårmeter

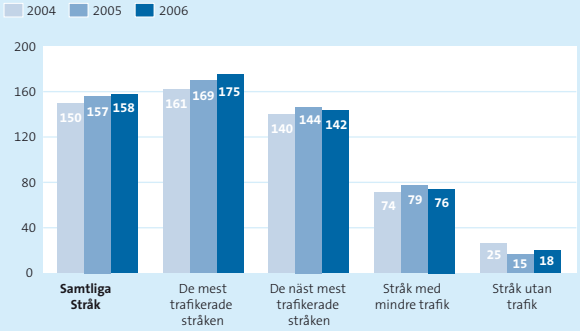


DIAGRAM 6
Reinvesteringar per spårmeter. Kr/spårmeter

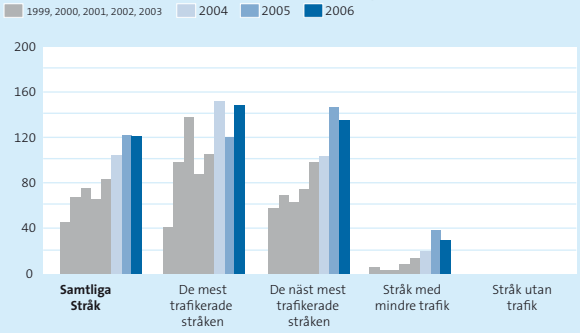
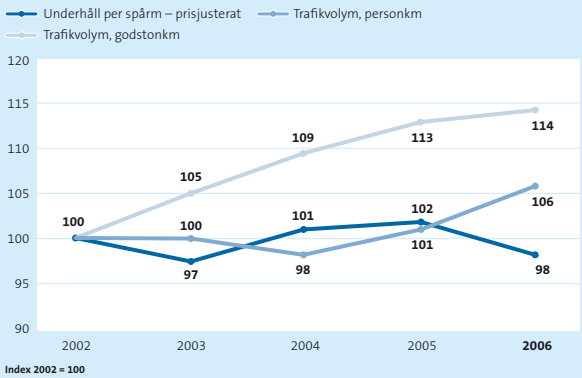


DIAGRAM 7
Utveckling trafikvolym samt underhållskostnad. per spårmeter



TABELL 8
Klassindelning

	Milj tågkm 2006	Medel tågkm/spårm	Medel bruttotonkm/spårm	Spårmeter
Större stationer, rangerbangård	6,8	32,1	9 700	212
De mest trafikerade stråken	66,2	17,4	9 300	3 794
De näst mest trafikerade stråken	49,7	10,2	4 600	4 880
Stråk med mindre trafik	6,5	2,2	550	2 881
Stråk utan trafik	0,0	0,0	0	78

5 MÅLET UPPNÅTT/BEDÖMS UPPNÅS

MÅLET ÄR ATT effektiviteten avseende underhållet av det statliga järnvägsnätet ska öka. Banans tillstånd ska motiveras av aktuell trafik.

Återrapportering: *Underhållskostnad per spårkilometer och trafikvolym.*

Underhållskostnaderna har i relation till trafikvolymen mätt i godstonkilometer och personkilometer minskat när hänsyn tas till prisutvecklingen. Analysen för 2006 visar att Banverkets strategi med att i första hand satsa resurserna på de mest trafikerade banorna, är ett effektivt sätt att underhålla järnvägen och målet bedöms vara uppnått.

I analysen har stråken delats in i fem grupper. I en kategori återfinns stationerna, Stockholm, Göteborg och Malmö samt två rangerbangårdar, Hallsberg och Ånge. Att särskilja dessa banor är nödvändigt eftersom de har en helt annorlunda anläggningstäthet med exempelvis betydligt fler växlar än övriga stråk. De övriga grupperna har delats in utifrån trafikvolym. Uppgifter om bruttotonkilometer/spårmeter är preliminära. *Tabell 8.*

I de mest trafikerade stråken ingår Södertäljehamnbanan, Malmbanan, Nynäsbanan, Västra Stambanan, Södra Stambanan, Ostkustbanan, Godsstråket genom Bergslagen, Skånebanan samt Jönköpingsbanan. I gruppen näst mest trafikerade stråk ingår exempelvis Västkustbanan, Dalabanan, Mälarbanan, Svealandsbanan, Stambanan genom Övre Norrland och Norra Stambanan. Till stråk med mindre trafik hör exempelvis Haparandabanan, Stångådalsbanan, Ådalsbanan, Bohusbanan, Kinnekullebanan och Blekinge kustbana.

Underhålls- och reinvesteringskostnaden per spårmeter påverkas inte bara av trafikvolymen, utan också av bland annat typ och mängd av anläggningar, enkelspår kontra dubbelspår och antal spårväxlar. Dessutom finns särskilda krav på underhåll som exempelvis säkerhetsbesiktning till följd av olika tillåten hastighet på olika banor. För att banan över huvudtaget ska kunna trafikeras finns en lägsta nivå för underhåll i form av säkerhetsbesiktning och akut underhåll. *Diagram 5.*

Av diagrammet framgår att underhållet är mer omfattande för stråk med högre trafik. Stråk utan trafik har ett visst underhållsbehov för exempelvis vägskyddsanläggningar så länge banan inte är nedlagd.

I samtliga stråk ingår större stationer och rangerbangårdar. Kostnaderna är redovisade i löpande priser, alltså utan hänsyn har tagits till prisutvecklingen.

I underhållskostnaden ingår det avhjälpande och förebyggande underhållet samt den anläggningsskötsel (bland annat snöröjning, drift av infrabyggnader, supportavtal och larm) som kan hänföras till en specifik sträcka i järnvägsnätet (stråk, bana). Utbyte av defekta sliprar ingår inte. Banverket har även underhållskostnader (vegetation, rälsslipning m.m.) motsvarande cirka 120 miljoner kronor eller 10 kronor per spårmeter som inte är fördelade på stråk.

Större utbyten och upprustningar av anläggningar, reinvesteringar, är mest omfattande för banor med hög trafik och därmed större slitage. Enskilda stora objekt kan få ett stort genomslag på utfallet per spårmeter under ett enskilt år och därför ska åtgärderna ses över en längre tidsperiod. *Diagram 6.*

Underhållsmedlen fick under en tid prioriteras för att lösa kortsiktiga underhållsbehov och de mer långsiktiga reinvesteringarna fick stå tillbaka. Därmed byggdes det upp ett stort behov av utbyten och upprustningar som först under de senaste åren kunnat åtgärdas. Satsningen har främst skett på stråk med mycket trafik.

TABELL 10
Spårlägeskvalitet (K-talet)

	2006	2005	2004
Större stationer, rangerbangårdar	76	78	79
De mest trafikerade stråken	86	87	87
De näst mest trafikerade stråken	79	79	80
Stråk med mindre trafik	38	41	48
Samtliga stråk	**74**	**75**	**76**

TABELL 9
Tågförseningstimmar, orsakade av fel i infrastrukturen. Per miljon tågkm.

	2006	2005	2004
Större stationer, rangerbangårdar	289,2	360,1	315,4
De mest trafikerade stråken	84,2	91,7	87,5
De näst mest trafikerade stråken	116,2	121,5	118,7
Stråk med mindre trafik	49,3	64,0	56,1
Samtliga stråk	**105,6**	**115,1**	**108,4**

TABELL 11
Hastighetsnedsättningar

	2006	2005	2004
Större stationer, rangerbangårdar	0,47	0,65	0,97
De mest trafikerade stråken	0,22	0,56	0,40
De näst mest trafikerade stråken	0,54	0,53	2,01
Stråk med mindre trafik	1,51	2,76	0,05
Samtliga stråk	**0,67**	**1,08**	**0,99**

TABELL 12
Antal anmälda fel

	2006	**Tågstörande fel**	**2005**	**Tågstörande fel**	**2004**	**Tågstörande fel**
Större stationer, rangerbangårdar	8 664	17 %	7 813	14 %	8 144	14 %
De mest trafikerade stråken	20 154	24 %	17 433	18 %	17 286	17 %
De näst mest trafikerade stråken	20 863	21 %	18 545	17 %	18 880	14 %
Stråk med mindre trafik	4 739	8 %	4 490	6 %	4 624	5 %
Samtliga stråk	**55 024**	**20 %**	**48 839**	**15 %**	**49 345**	**14 %**

För att bedöma förhållandet mellan banans tillstånd och aktuell trafik redovisas utvecklingen för trafikarbetet och underhållskostnaderna. Trafikarbetet mäts i antal personkilometer och godstonkilometer. För underhållskostnaderna har prisutvecklingen vägts in för att få en mer rättvis bild. *Diagram 7.*

Trafikvolymen mätt i godstonkilometer och personkilometer har ökat väsentligt mer än underhållsvolymen. Trafikökningen beror bland annat på längre och tyngre tåg som i sin tur ökar slitaget på järnvägsnätet.

Ett sätt att mäta kvaliteten i underhållet är andelen tågförseningstimmar orsakade av fel i infrastrukturen relaterat till trafikvolymen. Funktionsfel får störst följder där trafiken är som mest omfattande. Fler tåg drabbas och därmed ökar antalet tågförseningstimmar. Utvecklingen har varit positiv men det kan finnas skäl för ytterligare satsningar på de mest trafikerade banorna. *Tabell 9.*

Kvaliteten i spårläget mäts med hjälp av det så kallade K-talet, som anges i procent. Ett lågt K-tal medför att tåget kan skaka och upplevas obehagligt av passagerarna. Det medför även ökat slitage på spåret. Ju högre hastighet som tillåts desto större krav ställs på spårläget. Värdet har från 2004 sjunkit inom samtliga grupper. Det finns en viss felmarginal i mätningen av spårkvalitet men sedan 2004 har en mindre kvalitetssänkning skett. Inom gruppen stråk med mindre trafik har en tydlig kvalitetsförsämring ägt rum. *Tabell 10.*

En hastighetsnedsättning innebär nästan alltid att flera tåg blir försenade. Nedsättningar är ofta tillfälliga och beror exempelvis på tjällossning, banarbeten. Värdet för nedsättningen visar förhållandet mellan nedsättningens storlek mätt i hastighet, antal dagar som den varar och hur många spårmeter den omfattar. Ett nollvärde innebär att Banverket har klarat att hålla den kvalitet som har utlovats i Järnvägsnätsbeskrivningen. *Tabell 11.*

Antalet anmälda fel har ökat kraftigt men det kan delvis förklaras av nya rutiner för felanmälan. Från mitten av 2005 registreras samtliga indikationer på fel, i Banverkets felhanteringssystem, Ofelia. Antalet registreringar, där en senare analys inte visar något fel, har ökat med cirka 5 000 från 2004 till 2006. Om hänsyn tas till detta har antalet anmälda fel ändå stigit något. Samtidigt har andelen tågstörande fel stigit kraftigt. *Tabell 12.*

Trafikvolymen utgör en del i underlaget vid beslut om inriktningen av underhållet. Den inriktningen kan möjligen stärkas ytterligare, men inte utan komplikationer för banor med lägre trafik. En försämring av underhållet för dessa banor påverkar bland annat säkerhet och trafikupplägg. Underhållsmedlen har använts effektivt, men åtgärderna har inte räckt till för att upprätthålla kvaliteten. Spårläget har försämrats och antalet fel har ökat, främst de tågstörande felen. De tågstörande felen har dock inte medfört ökade tågförseningar. Dessa har i stället minskat vilket kan förklaras av att felen har kunnat åtgärdas snabbare.

SÄKER TRAFIK

Det långsiktiga målet är en säker trafik, där ingen dödas eller allvarligt skadas inom systemet för spårbunden trafik. Den spårbundna trafikens utformning och funktion ska anpassas till de krav som följer av detta.

1 MÅLET EJ UPPNÅTT/BEDÖMS EJ UPPNÅS

MÅLET ÄR ATT antalet dödade och skadade inom järnvägstransportsystemet ska minska. Särskilt bör åtgärder som syftar till barns och ungas säkerhet prioriteras.

Återrapportering: *Antalet olyckor med järnvägsfordon, mätt som ett femårigt rullande medelvärde, antalet olyckor med farligt gods och antalet dödade och svårt skadade inom järnvägstransportsystemet ska redovisas. Antalet plankorsningsolyckor ska redovisas. Olyckor med barn och unga inblandade ska särredovisas. Åtgärder som vidtagits och som särskilt syftar till att minska olyckor med barn och unga inblandade ska redovisas.*

Enligt preliminära uppgifter ökade antalet dödade och allvarligt skadade under 2006 och antalet plankorsningsolyckor minskar inte i den omfattningen att målet uppfylls.

Obehörigt spårbeträdande, det vill säga när personer vistas inom spårområdet utan tillstånd, utgör det i särklass största problemet för att nå nollvisionen för dödade och skadade. Banverkets regioner har under året identifierat ett antal platser där obehörigt spårbeträdande utgör problem och börjat vidta åtgärder. På vissa ställen i landet använder man sig av kameraövervakning.

Enligt preliminära uppgifter var det totala antalet dödade och allvarligt skadade inom det järnvägsnät som Banverket förvaltar 102 (87) personer, 7 (8) barn dödades och 1 (4) skadades allvarligt. Antalet konstaterade självmord uppgick preliminärt till 48 (46). *Tabell 13*.

Antalet olyckor med järnvägsfordon var enligt preliminära siffror 24 (29) och av dessa var 12 olyckor genom urspårning. Antalet olyckor med järnvägsfordon, mätt som ett femårigt rullande medelvärde minskade 2006 till 31. *Diagram 8*.

Omfattande informationsinsatser riktade till barn och ungdomar har genomförts under året. Under 2006 har 43 000 skolelever nåtts med information, vilket är 3 000 fler än 2005 och 6 000 fler än 2004. Fler än 75 procent av eleverna är nöjda eller mycket nöjda med informationen. En ny informationsfilm ”Lokors gåta” lanserades under året. Den vänder sig till barn i 10–12 årsåldern. Till Lokors gåta finns en lärarhandledning, en elevbok och en webbsida. Den kompletterar de tidigare filmerna ”Bangos resa”, som riktar sig till barn i 6–10 årsåldern och ”Som från ingenstans”, en film för barn mellan 11 och 15 år. Även på Banverkets webbplats finns information och aktiviteter som vänder sig till barn, ungdomar, lärare och föräldrar. Ett exempel är den interaktiva webbsidan ”Bangos tågvärld”.

Banverket är en av 14 myndigheter och organisationer som ingår i Räddningsverkets råd för barnsäkerhet. Rådet ska under ledning av Räddningsverket ta fram riktlinjer och en nationell handlingsplan för det långsiktiga arbetet för att förbättra säkerheten för barn och unga.

Antalet plankorsningsolyckor var 28 stycken, vilket är två olyckor färre än föregående år. Sett som ett femårigt rullande medelvärde är dock läget oförändrat eller 28-30 olyckor per år. *Diagram 9*.

Arbetet med ökad säkerhet i plankorsningar fortsätter. Plankorsningsolyckorna har dock på senare år inte minskat i samma omfattning som under 1990-talet. Banverket kommer inte att nå säkerhetsmålet på 26 olyckor till år 2007, räknat som ett femårsmedelvärde, som regeringen ställt. Banverket har under 2006 slutfört projektet Plankorsning. Projektet har bland annat inriktats på att skapa en effektiv strategi för att öka säkerheten i plankorsningar.

Banverket avser att bygga bort 400 plankorsningar fram till och med 2008. Enligt planen ska skyddet öka vid ytterligare 40 plankorsningar, ett arbete som ska genomföras i samverkan med väghållaren. Under 2006 ökades skyddet, enligt planen, vid 24 plankorsningar. Under 2006 byggdes 138 plankorsningar bort, vilket är något färre än planerat. Banverket har också inlett arbete med att ersätta lamporna i ljussignaler för vägtrafiken med lysdioder, vilket ger ett bättre ljus. Detta arbete har under 2006 genomförts betydligt snabbare än planerat.

Banverket har genomfört informationsinsatser om plankorsningar, dels internt, dels externt på olika sätt. Kampanjen ”Chansa inte” är en sådan informationsinsats som har genomförts under året. Kampanjen innehåller bland annat en informationsfilm för bio- och TV-reklam, affischer för ljustavlor runt om i landet och på körskolor och bilprovningen. Informationsinsatser har också genomförts på olika köpcentra.

Banverket samarbetar med Vägverket, Sveriges Kommuner och Landsting, Riksförbundet Enskilda Vägar, Branschföreningen Tågoperatörerna, tågtillverkaren Bombardier, SL och Sveriges Åkeriföretag för att förbättra säkerheten vid plankorsningar. Under 2006 har de inblandade lämnat avsiktsförklaringar på vad var och en avser att göra för att förbättra säkerheten.

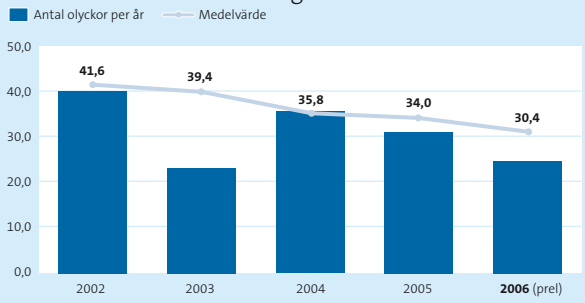
Banor med tåganmälan (TAM) är bemannade med lokala trafikledare som inbördes kommunicerar med varandra när fordon ska trafikera en mellanliggande sträcka. Säkerheten i systemet är uppbyggd kring administrativa rutiner och en fastslagen procedur som säkerställer att endast ett tåg kan befinna sig på en sträcka mellan två stationer.

TABELL 13
Antalet dödade och skadade inom statens spåranläggningar inklusive självmord

	2006 (prel)	2005	2004
Antal dödade	84	68	81
Antal allvarligt skadade	18	20	23
Summa	**102**	**88**	**104**

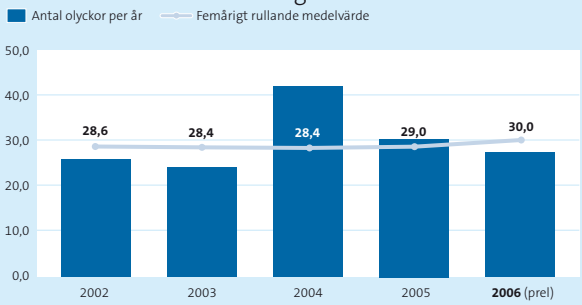
Antalet plankorsningsolyckor minskade under 2006.

DIAGRAM 8
Olyckor med järnvägsfordon[1].
2002-2006 inklusive femårigt rullande medelvärde



[1] Exkl. plankorsningsolyckor.

DIAGRAM 9
Plankorsningsolyckor.
2002–2006 inklusive femårigt rullande medelvärde



På längre sikt är avsikten att dessa banor ska utrustas med konventionell fjärr- och linjeblockering eller ERTMS-R (europeiska trafikstyrningssystemet för lågtrafikerade banor). Banverkets åtgärder för att på kort sikt förbättra trafiksäkerheten på TAM-banor omfattar bland annat tidigareläggning av sådana utbyggnader av fjärr- och linjeblockering. I samband härmed byts också ett antal signalställverk ut. MobiSIR, det operativa kommunikationssystemet för järnvägens drift, byggs också ut på TAM-banorna.

Under året har inga olyckor med farligt gods, det vill säga utsläpp i samband med järnvägsfordon i rörelse, rapporterats.

Under 2006 har arbetet med att upprätta nödlägesplaner för sju större rangerbangårdar fortsatt. Vid årets slut finns nödlägesplaner för rangerbangårdarna i Gävle, Borlänge, Sävenäs, Helsingborg, Malmö och Trelleborg. Arbetet med nödlägesplanen för rangerbangården i Hallsberg inleddes under 2006.

Banverkets arbete med Trafiksäkerhetsinstruktion, TRI, har fortsatt som planerat under året. Regelskrivningen avslutades under sommaren 2006 och därefter vidtog validering av reglerna i samarbete med representanter för Branschföreningen Tågoperatörerna och Järnvägsstyrelsen. Under 2006 startade också ett arbete med att ta fram de särskilda regler som krävs för det kommande trafikstyrningssystemet ERTMS.

Banverket har under 2006 påbörjat arbetet att ATC-utrusta tre av kvarvarande stationer som saknar ATC, Karlskrona, Ånge och Östersund.

I augusti skadades järnvägsbanken i Ånn i Jämtland genom ett jordskred orsakat av höga vattenflöden. Ett tåg spårade ur i samband med raset, men inga människor kom till skada. I december inträffade ytterligare skred i Bohuslän. Banverket och Vägverket fick under 2006 i uppdrag att redovisa vilka åtgärder verken vidtagit och planerar att vidta med anledning av risken för ras och skred.

Under 2006 har Banverket arbetat med förberedelser inför de krav som EU-harmoniseringen av järnvägslagstiftningen innebär. För Banverkets del betyder det att verket förutom interna säkerhetsbestämmelser även ska ha ett säkerhetsstyrningssystem för verksamheten. Nytt är också att verket måste söka tillstånd hos Järnvägsstyrelsen.

GOD MILJÖ

Det långsiktiga målet är en god miljö, där järnvägstransportsystemets utformning och funktion anpassas till krav på god och hälsosam livsmiljö för alla, där natur- och kulturmiljö skyddas mot skador. En god hushållning med mark, vatten, energi och andra naturresurser ska främjas. Järnvägstransportsystemets utformning ska bidra till att de nationella miljökvalitetsmålen uppnås.

1 MÅLET DELVIS UPPNÅTT/BEDÖMS DELVIS UPPNÅS

MÅLET ÄR ATT energianvändningen per utfört transportarbete på statens spåranläggningar ska minska.

Återrapportering: *Energianvändningen (kWh) relaterad till transportarbetet ska redovisas. Energiförbrukningen per användningsområde och elförbrukningen per energikälla ska redovisas. Åtgärder som vidtagits för att minska den negativa miljöpåverkan av diesellok ska redovisas.*

Energianvändningen för persontrafiken, mätt i kilowattimmar per personkilometer varierar mycket lite mellan åren. Detsamma gäller energianvändningen för godstrafik mätt som kilowattimmar per tonkilometer. Målet bedöms som delvis uppnått. *Tabell 14.*

De energikällor som används för drift av fordon på järnväg är diesel och el. I infrastrukturen förbrukas bensin och diesel i personbilar, tunga vägfordon inklusive arbetsmaskiner och arbetsredskap samt el som används till bland annat belysning, växelvärme och signaler.

Den el som användes för trafik och infrastruktur har sedan 2003 uteslutande kommit från förnybara energikällor. År 2006 kom 99,6 procent el från vattenkraft och 0,4 procent el från vindkraft. Banverket har under 2006 elektrifierat 15 kilometer järnväg vilket möjliggör en ökad användning av ellok.

Vid upphandling av entreprenader ställer Banverket som krav att såväl spårgående fordon som vägfordon inklusive arbetsredskap och arbetsmaskiner endast ska använda diesel och bensin av miljöklass 1 eller bättre. *Tabell 15.*

Under 2005 och 2006 har för första gången ett miljöanpassat körsätt prövats på järnväg i Sverige. Bränslebesparingarna beräknas i genomsnitt bli ungefär lika stora som tidigare noterats på lastbilssidan, det vill säga cirka 10 procent.

Banverket har fortsatt förnyelsen och neddragningen av fordonsparken. Detta medför i förlängningen en ökad samordning av transporter och oftast en lägre energiförbrukning för de nyare fordonen.

Under 2006 har Banverket genomfört en förstudie kring energieffektivisering och energistyrning. Syftet är att kartlägga dagens energistyrning och energianvändning samt rekommendera förbättringar inom områdena tågdrift, infrastruktur och fastigheter. Elenergianvändningen för järnvägssektorn kostade 2006 cirka 1 miljard kronor. Enligt förstudien finns en årlig besparingspotential för hela sektorn på 100 miljoner kronor. För drift av Banverkets egna anläggningar bedöms energikostnaden kunna minska med 35–40 miljoner kronor årligen.

Banverket har, tillsammans med LKAB, under några år finansierat ett FUD-projekt (”CATO”) avseende energieffektiv körning av tåg och att infrastrukturen kan utnyttjas optimalt. Syftet är att utarbeta underlag till en standard, så att sådan teknik kan införas på Banverkets linjer och att system från olika leverantörer kan samverka. Projektet, som drivits av konsultföretaget Transrail, avslutades vid årsskiftet. En prototyp har testats i malmtågstrafiken. Provresultaten och de teoretiska studierna indikerar att energiförbrukningen kan minskas med mer än 25 procent och bankapaciteten ökas med cirka 10 procent. CATO- systemet förväntas kunna ge motsvarande förbättringar i övrig järnvägstrafik. En installation på Malmbanan diskuteras nu och Banverket stöder fortsatt standardiseringsarbete på detta område inom EU-projektet Railenergy.

Införandet av så kallad TRIAC-styrning för växelvärme på bangårdar har fortsatt under året. Denna kompletteras med växelvärmeskåp med nya rälstemperaturgivare för att ytterligare sänka energiförbrukningen vintertid. Bangårdsbelysningar ses över och görs tidstyrda med automatiskt frånslag.

Nya lysdiodsignaler har börjat installeras i Banverkets plankorsningar. De nya lysdiodsignalerna ger mer ljus till ungefär samma effekt. Dessutom kan de kvicksilverblinkar som använts i vägljussignalerna i plankorsningarna tas bort.

TABELL 14
Energianvändning per utfört transportarbete

	2006	2005	2004
Energianvändning för persontrafik i GWh	937	891	932
Transportarbete i miljarder personkilometer	9,6	8,9	8,7
Energianvändning, kWh/personkm	0,10	0,10	0,11
Energianvändning för godstrafik i GWh	974	900	961
Transportarbete i miljarder bruttotonkilometer	22	21,7	20,9
Energianvändning, kWh/bruttotonkm	0,04	0,04	0,05

TABELL 15
Energiförbrukningen per användningsområde. GWh

	2006	2005	2004
Trafik på spår	1 911	1 791	1 893
Infrastruktur inkl. överföringsförluster	683	695	670
Totalt	**2 594**	**2 486**	**2 563**

2 MÅLET EJ UPPNÅTT/BEDÖMS EJ UPPNÅS

MÅLET ÄR ATT det inte ska finnas några bostadslägenheter som utsätts för buller, orsakat av järnvägstrafik, överstigande 55 dBA (mätt som maxvärde i sovrum nattetid) vid fler än fem tillfällen per natt.

Återrapportering: *Antalet bostadslägenheter respektive antalet personer som exponeras för buller, från järnvägstrafik, som överstiger 55 dBA vid fler än fem tillfällen per natt ska redovisas. Antalet bostadslägenheter där åtgärder vidtagits för att minska bullret ska redovisas. Dessutom ska antalet bostadslägenheter som exponeras för vibrationsnivåer på över 2,5 mm/s (mätt som ett frekvensvägt RMS-värde) samt antalet bostadslägenheter där åtgärder vidtagits för att minska vibrationerna redovisas.*

Under 2006 har Banverket fortsatt insatserna för att minska antalet bullerutsatta bostadslägenheter. De åtgärder som genomförts har till största delen bestått av bullerdämpning av fönster. Banverket arbetar kontinuerligt med att identifiera bullerutsatta bostadslägenheter. Den ökning av antalet bullerutsatta bostadslägenheter som skett jämfört med tidigare år beror i första hand på förändrad trafik. För dessa fastigheter kan krav om utförande av åtgärder komma vid ägarbyte. Trots genomförande av bullerdämpande åtgärder har antalet bullerutsatta personer ökat vilket innebär att målet för 2006 inte är uppfyllt. *Tabell 16.*

Under 2006 identifierades endast en bostadslägenhet som utsattes för vibrationsnivåer över 2,5 mm per sekund. Ägaren har erbjudits inlösen av Banverket. Även 2004 och 2005 identifierades endast en utsatt bostadslägenhet per år för motsvarande vibrationsnivåer.

3 MÅLET DELVIS UPPNÅTT/BEDÖMS DELVIS UPPNÅS

MÅLET ÄR ATT materialanvändningen i järnvägstransportsystemet ska vara energi- och resurseffektiv.

Återrapportering: *Banverkets användning av större materialmängder ska redovisas. Åtgärder för hantering och utfasning av bly, kvicksilver, kadmium, CFC/HCFC (freoner), PCB och bromerade flamskyddsmedel ska redovisas.*

Resultatet av de åtgärder som Banverket genomfört bedöms delvis ha bidragit till att målet uppfyllts.

De dominerande materialen mängdmässigt vid byggande och underhåll av järnväg är makadamsten till ballast och betong i sliprar och fundament. Andra material som används är till exempel stål, trä och koppar. De mängder som tillförs infrastrukturen beror på investeringsvolymen för spår och kontaktledningar samt, framförallt för mängderna makadamsten och betong, utformningen av landskapet och behovet av bankbyggnad. *Tabell 17.*

I doktorsavhandling, ”Life Cycle Consideration for Environmental Management of the Swedish railway infrastructure” studeras vilken roll infrastrukturen spelar i en transports totala miljöpåverkan samt hur miljöpåverkan från infrastrukturens material kan minskas. Studien som med stöd från Banverket lades fram vid Linköpings universitet 2006 visar bland annat att stora miljövinster kan göras genom att introducera miljökrav tidigt i materialförsörjningsprocessen. Slutsatserna ligger till grund för Banverkets fortsatta arbete med miljökrav på material och metoder.

De åtgärder som vidtas för att minska materialanvändningen sker främst genom återvinning av massor, i första hand inom projekten och i andra hand i intilliggande projekt. Vid rivning inventeras byggnaderna och det som kan återanvändas tas om hand. Där det är tekniskt möjligt eftersträvas återanvändning av slipers. Överskottsmassor med ett föroreningsinnehåll som är mindre än miljökvalitetsnormen återanvänds för att bygga bullerskyddsvallar.

Ett kontinuerligt arbete pågår för att förbättra avfallshanteringen vid sorteringsanläggningar genom bättre logistik, uppmärkning, information och lokalt anpassade sorteringsguider.

Den strategi för hantering av miljögifter med prioriterade åtgärder som togs fram under 2004 omsätts nu i praktiken. I väl kapslade installationer, som till exempel kvicksilver i blinkdon samt bly och kadmium i batterier finns miljöriskerna i avfallshanteringen eller oförutsedda haverier. I andra installationer finns miljörisker till följd av kontinuerliga och okontrollerade läckage av miljögifter. Hit hör bland annat läckagen av CFC och HCFC från markisoleringsskivor, korrosion och erosion av kadmiumlegerad kontaktledning samt fogmassor som innehåller PCB.

Samtliga byggnader och andra anläggningar där fogmassa kan ha använts vid uppförande eller renovering under åren 1956–1973 ska inventeras avseende PCB-förekomst. Hittills har 18 byggnader med PCB-haltig fogmassa hittats. Ett mindre antal transformatorer med PCB-innehåll har under året omhändertagits.

Utfasning av kvicksilver i blinkapparater pågår. Under året har nya lysdiodsignaler i Banverkets plankorsningar börjat installeras, vilket medför att utfasningen av kvicksilver påskyndas. Cirka 100 kilogram kvicksilver tas bort från järnvägsanläggningen vilket är drygt 60 procent av den totala mängden i järnvägsinfrastrukturen.

Program för utfasning av HCFC finns och arbetet har fortskridit under året.

TABELL 16
Antal bullerutsatta bostadslägenheter och personer samt antal åtgärdade lägenheter

	2006	2005	2004
Antal bullerutsatta bostadslägenheter >55 dB(A)	1 197	423	179
Antalet bullerutsatta personer >55 dB(A)	2 613	1 055	634
Antal åtgärdade bostadslägenheter	153	308	6 176

TABELL 17
Mängd tillfört icke förnyelsebart material till infrastrukturen. Ton

	2006	2005	2004
Makadamsten	735 000	960 000	325 000
Betong	355 000	140 000	175 000
Stål	15 700	22 000	22 000
Koppar	860	200	170
Aluminium	415	50	85

4 MÅLET UPPNÅTT/BEDÖMS UPPNÅS

MÅLET ÄR ATT antalet förorenade områden som har negativa effekter på människors hälsa eller den biologiska mångfalden ska minska.

Återrapportering: *Förekomst och riskbedömning av förorenad mark ska redovisas*

Banverket arbetar långsiktigt med att minska antalet förorenade områden. Det arbete som hittills har gjorts avseende inventering och riskklassificering är viktigt för att kunna bedöma vilka åtgärder som behöver vidtas för att nå målet. Banverket bedömer att det arbete som pågår leder till en minskning av förorenade områden och därmed anses målet vara uppfyllt.
Banverket har under perioden 2004–2006 inventerat och riskklassificerat förekomsten av förorenade områden på fastigheter förvaltade av Banverket. Vid 2006 års utgång har inventeringen täckt större delen av de fastigheter där föroreningar till följd av punktkällor kan misstänkas. Inventeringen har hittills visat cirka 3 000 förorenade områden orsakade av punktkällor, vilket bedöms motsvara cirka 75 procent av det totala antalet. Vid tre av de mer omfattande punktkällorna (impregneringsplatserna i Katrineholm, Krylbo och Nässjö) pågår fördjupade undersökningar och riskbedömningar.

De förorenade områden som orsakats av så kallad diffus föroreningsspridning har inte inventerats. För att bedöma omfattningen av dessa områden och den risk som de utgör pågår en successiv kunskapsuppbyggnad. I samband med de schaktningar som genomförs i underhålls- och investeringsprojekt undersöks diffust förorenade områden och massorna omhändertas. Diffust förorenade områden förekommer på de större bangårdarna och i linjemarken. När det gäller linjemarken bedöms 10 till 20 procent av uttagna schaktmassor vara så förorenade att de måste omhändertas externt.

Banverket och Naturvårdsverket arbetar gemensamt med att ta fram en överenskommelse om förorenade områden med syfte att Banverket ska få ett erkännande av arbetsmetodik och åtaganden, samtidigt som Naturvårdsverket ges möjlighet att direkt påverka inriktningen i Banverkets arbeten. Ett första utkast har studerats av båda parter och nu håller ett andra utkast på att studeras.

Avsättningen för efterbehandling av förorenade markområden har ökats med 38 miljoner kronor och uppgick vid årets slut till 267 miljoner kronor.

5 MÅLET DELVIS UPPNÅTT/BEDÖMS DELVIS UPPNÅS

MÅLET ÄR ATT järnvägstransportsystemets påverkan på landskapets ekologiska funktioner och kulturhistoriska karaktär och innehåll ska minimeras.

Återrapportering: *Antal kilometer ny järnväg som öppnats för trafik inom Natura 2000-områden, områden av riksintresse för natur-, kultur- eller rörligt friluftsliv samt viktigare åtgärder för att minska järnvägars barriär-, intrångs- och fragmenteringseffekter ska redovisas. Andelen projekt med upprättade gestaltningsprogram ska redovisas.*

Vid Banverkets byggande under året har hänsyn tagits till påverkan på landskapet och ingen ny järnvägssträcka har under året öppnats för trafik inom skyddade områden. Banverket anser emellertid att det vid underhållet av befintligt järnvägsnät kan göras fler åtgärder för att minska påverkan på natur och kultur och målet bedöms därför endast som delvis uppfyllt.

Ett åtgärdsprogram för barriäreffekter av vägar och järnvägar har gemensamt tagits fram av Banverket och Vägverket. Med fokus på tätorter pekar programmet ut barriäreffekter för biologisk mångfald och friluftsliv. Cirka 70 väsentliga barriärer har identifierats. Ungefär en fjärdedel av dessa är järnvägsobjekt. Rapporten beskriver också vilka fysiska åtgärder som bör genomföras för att avhjälpa de största barriäreffekterna.

En preliminär uppskattning av Banverkets kostnad för att genomföra fysiska åtgärder under åren 2010–2014 är 115 miljoner kronor. Ett antal punktåtgärder för att minska konflikter har genomförts. Dessa är framförallt inriktade på att minska konflikter mellan trafikanter och järnväg, genom exempelvis gång- och cykelportar och borttagna plankorsningar.

För att förhindra att djur körs på av tåget har 7,5 kilometer nytt renstängsel satts upp och 45 kilometer reparerats.

Ett allmänt rapporteringskrav för ovanstående fem mål är hur den samlade miljöpåverkan som Banverkets verksamhet ger upphov till har förändrats i förhållande till de för järnvägssektorn relevanta miljökvalitetsmålen.

Det miljökvalitetsmål där utvecklingen inom tranportsektorn kanske har störst betydelse för möjligheterna att nå målet är *Begränsad klimatpåverkan*. Järnvägen är energisnål och ger små utsläpp av koldioxid. Genom att öka järnvägens marknadsandel av det totala transportarbetet bidrar sektorn till att de nationella miljömålen uppfylls.

Samhället i stort har stora svårigheter att nå målet om en *Giftfri miljö*. I samband med nybyggnation samt drift och underhåll av Banverkets järnvägsnät används olika material, komponenter och kemiska produkter som kan påverka miljön. Inget tydligt delmål finns för detta område. I anslutning till järnvägen finns även områden som förorenats i samband med järnvägsdrift och ett delmål finns för dessa förorenade områden. Banverket arbetar inom flera områden för att nå delmålen i Giftfri miljö men omfattande insatser kommer att krävas framöver. I nuläget lägger Banverket främst resurser på att kartlägga problemområden. När det gäller förorenade områden innebär delmålen ett omfattande arbete och målen kommer inte att uppnås med tillgängliga medel inom föreskriven tid. I dagsläget har Banverket inventerat över 90 procent av alla identifierade förorenade områden med avseende på punktkällor.

Delmålet för buller inom miljökvalitetsmålet *God Bebyggd Miljö* och tillika etappmålet i transportpolitiken, att bullerstörningar över riktvärdena ska ha minskat med fem procent mellan 1998 och

2010, har redan med marginal uppfyllts av Banverket. Banverket och Naturvårdsverket har under 1990-talet låtit göra heltäckande beräkningar och bedömningar av hur många som utsätts för bullernivåer från järnvägen högre än riktvärdena. Enligt dessa uppgifter för 1998 utsattes 410 000 personer för nivåer överstigande 45 dB(A) L_{max} inomhus nattetid och 330 000 personer för nivåer överstigande 30 dB(A) L_{eq24} inomhus. Många av de personer som utsätts för höga ekvivalenta ljudnivåer utsätts samtidigt för höga maximala ljudnivåer.

Under 1998-2006 åtgärdade Banverket 22 000 lägenheter vilket motsvarar cirka 46 000 boende. Åtgärder har alltså vidtagits vid drygt 10 procent av de bostäder som utsattes för bullernivåer högre än riktvärdena. Inriktningen har varit att minska de högsta maximala ljudnivåerna inomhus och därmed har även de ekvivalenta ljudnivåerna minskat. En väsentlig förbättring av ljudnivån inomhus har åstadkommits men åtgärderna leder inte alltid till att de båda riktvärdena inomhus uppnås.

Samtidigt som åtgärderna har genomförts medför trafikeringsändringar samt ny- och ombyggnadsprojekt att bullerstörningarna från järnvägen både ökat och minskat. Banverket utreder hur dessa förändringar ska uppskattas. Vid ny- och ombyggnad av bana har omfattande åtgärder vidtagits för minskat buller. Trafikeringsökningar har lett till högre ekvivalenta ljudnivåer samtidigt som förnyelser av fordon har lett till lägre ljudnivåer.

Transportsektorns betydelse för natur- och kulturmiljö avspeglas inte i något av miljökvalitetsmålen och Banverket har idag för lite kunskap om järnvägens effekter. Med de generellt formulerande mål som finns idag går det inte att analysera måluppfyllelsen. Det saknas också metodik för att redovisa mot målen så att måluppfyllelsen kan kvantifieras. Landskapsperspektiv saknas och man fokuserar på utpekade objekt snarare än på ekologiska och kulturhistoriska samband. Eftersom ambitionsnivå aldrig fastställs är det svårt att prioritera åtgärder.

Naturvårdsverket har tagit fram ett handlingsprogram för havsörn. Där nämns järnvägen som en av de främsta orsakerna till dödade havsörnar. Detta får därför i dagsläget representera järnvägens påverkan på miljökvalitetsmålet *Ett rikt växt och djurliv* (delmål för biologisk mångfald).

Gestaltningsprogram

Banverkets arbete med gestaltningsprogram i planerings- och projekteringsarbeten fortsätter. Programmen upprättas för att utveckla och hantera arkitektur- och gestaltningsfrågor i projekten.

Gestaltningsprogram har under 2006 upprättats för nära hälften av alla nybyggnadsprojekt och för samtliga genomförda ombyggnadsprojekt. Programmen utförs i alla skeden av planerings- och projekteringsprocessen. Under året har flera gestaltningsprogram utarbetats i förstudieskedet.

Ett omfattande övergripande gestaltningsprogram har under året utarbetats i projekt Ostlänken.

JÄMSTÄLLT TRANSPORTSYSTEM

1 MÅLET DELVIS UPPNÅTT/BEDÖMS DELVIS UPPNÅS

MÅLET ÄR ETT jämställt järnvägstransportsystem, som är utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov. Kvinnor och män ska ha samma möjligheter att planera och påverka järnvägstransportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning och deras värderingar ska tillmätas samma vikt.

Återrapportering: *En analys ska lämnas av kvinnors och mäns utnyttjande av järnvägstransportsystemet samt deras möjligheter att påverka dess utveckling och förvaltning med avseende på bl.a. resmönster, restider, transportslag och reskostnader, tillgång till aktuell trafikinformation, antal dödade och svårt skadade, samt ökad rörlighet mellan olika lokala arbetsmarknadsregioner uppdelat på kvinnor och män.*

2 MÅLET DELVIS UPPNÅTT/BEDÖMS DELVIS UPPNÅS

MÅLET ÄR EN jämn fördelning av makt och inflytande mellan kvinnor och män inom järnvägstransportområdet.

Återrapportering: *Andelen kvinnor och män som medverkar i beslutande arbetsgrupper eller andra samarbetsfora i myndighetens externa verksamhet ska redovisas.*

De två målen om ett jämställt transportsystem är långsiktiga. Resultat och effekter av ett års arbete är därför svåra att mäta. Banverkets bedömer dock att de åtgärder som vidtagits under 2006 leder till att målen delvis uppnås.

Kvinnors och mäns resande skiljer sig åt, även om jämförelsen sker mellan kvinnor och män i samma ålder, med samma inkomst, förvärvsgrad och bostadstyp. Detta kan bero på att det är skillnader i värderingar som styr resvanorna.

I ett forskningsuppdrag utfört av Transek på uppdrag av projektet Jämställda kommunikationer konstateras att kvinnor, oavsett hushållstyp och förvärvsgrad, gör fler serviceresor än män. Skillnaden verkar inte hänga samman med att kvinnor i sambohushåll tar större ansvar för till exempel inköp än män – den är nämligen minst lika stor mellan singelkvinnor och singelmän. Kvinnor gör också fler fritidsresor än män. Skillnaderna är störst för singelhushåll och sambohushåll med små barn. Skillnaden minskar däremot i sambohushåll utan små barn – antagligen för att makarna gör fler aktiviteter tillsammans.

Yngre män gör något längre arbetsresor än yngre kvinnor, såväl i singel- som sambohushåll. Bland personer över 35 år eller som har småbarn ökar emellertid männens reslängd till arbetet kraftigt. Skillnaderna i arbetsreslängd verkar inte bero på skillnader i till exempel bilinnehav eller bostadsområde och fenomenet verkar heller inte sammanhänga med inkomst.

Män gör genomgående fler tjänsteresor än kvinnor och skillnaden ökar i senare åldrar. Medan män i de senare åldersgrupperna gör betydligt fler tjänsteresor än yngre män så finns det inga tydliga skillnader mellan yngre och äldre kvinnor. Denna skillnad mellan könen kan förklaras utifrån den karriäreffekt som är tydlig i mansdominerade yrken.

Transeks rapport identifierar ytterligare ett antal skillnader mellan könen. Dessa skillnader behöver analyseras vidare för en full förståelse av kvinnors och mäns värderingar och resmönster.

Genom så kallade plattformsräkningar har Banverkets Östra banregion undersökt hur många kvinnor och män som reser inom regionens pendlingsstråk. Slutsatsen är att män är något överrepresenterade vid de största pendlingsstråken inom Östra banregionen, men att fördelningen mellan kvinnor och män i stort är jämn.

För att järnvägstransportsystemet ska bli mer jämställt krävs en jämnare fördelning av makt och inflytande. Detta mäts som representationen av kvinnor och män vid samrådsmöten med allmänheten samt i arbets-, projekt- och referensgrupper i den fysiska planeringsprocessen för järnvägen. Resultatet för 2006 visar att männen dominerar i samtliga typer av möten med extern representation under planeringsprocessen. Totalt har 2 709 personer deltagit i möten/samråd under 2006. Av dessa deltagare var 28 (29) procent kvinnor och 72 (71) procent män.

För att fler kvinnor ska delta på samrådsmöten har banregionerna aktivt arbetat med att skapa alternativa samrådsformer. Det handlar såväl om själva annonseringen som om val av informationskanaler samt hur samrådet genomförs. Det har till exempel visat sig att fler kvinnor deltar när barnpassning erbjuds.

Genom att höja kompetensen och medvetenheten om genus- och jämställdhetsfrågor kan järnvägstransportsystemet utvecklas i en mer jämställd riktning. Som exempel på åtgärder som vidtagits under 2006 kan nämnas den utbildning för transportforskare som bland annat Banverket har utvecklat. Den genomfördes för första gången i januari 2006. Vidare har en e-utbildning kring jämställdhet sett ur ett historiskt, vetenskapligt och politiskt perspektiv tagits fram av bland annat Banverket och Vägverket. Med början 2008 ska alla Banverksanställda genomgå utbildningen.

Andra åtgärder som kan leda transportsystemet i rätt riktning har att göra med förändringar i myndigheternas interna lednings- och styrsystem. Eva Wittbom på Företagsekonomiska institutionen vid Stockholms universitet har under 2006 arbetat med rapportserien Statlig verksamhet i omvandling – styrning, effektivitet och medborgarintresse. Det framförs bland annat att interna lednings- och styrsystem idag bygger på mätbarhet och att det är svårt att i uppföljningen inkludera kvalitativa värderingar, vilket reducerar frågan om ett jämställt transportsystem till hur många kvinnor och män som deltar i olika sammanhang. Syftet med rapportserien är att studera möjligheterna att integrera nya krav på jämställdhet i myndighetsinterna styrsystem.

Av antalet dödade inom järnvägstransportsystemet 2006 var 25 kvinnor och 41 män. Av antalet allvarligt skadade var 8 kvinnor och 9 män.

Banverkets verksamhet

Banverkets verksamheter delas in i sektorsuppgifter, banhållning och produktion. I alla dessa verksamheter eller roller arbetar Banverket för en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

SEKTORSUPPGIFTER	27
BANHÅLLNING	30
PRODUKTION	40
INSATSER SOM AVSER SAMTLIGA UPPGIFTER	48

SEKTORSUPPGIFTER

Banverket har som sektorsmyndighet ett ansvar för att utvecklingen inom järnvägssektorn ligger i linje med de transportpolitiska målen. Detta ansvar tar Banverket genom att följa utvecklingen i sektorn och vara samlande, stödjande och pådrivande i förhållande till övriga aktörer i sektorn. Ansvaret tar sig också uttryck i att Banverket självt, eller i samverkan med andra aktörer, arbetar med en rad sektorsuppgifter. Forskning, utveckling och demonstration (FUD), samordning av sektorns internationella arbete och att tillgodose en god kompetensförsörjning till järnvägssektorn är exempel på sektorsuppgifter som Banverket arbetar med.

Banverkets arbete för att tillsammans med övriga aktörer utveckla järnvägen har under året fortgått inom Sektorsrådet för järnvägen. I Sektorsrådet ingår för närvarande representanter för Rikstrafiken, Näringslivets transportråd – för transportköpare, Branschföreningen Tågoperatörerna, Transportindustriförbundet, Sveriges Hamnar, Sveriges Lokaltrafikförening (SLTF), Swedtrain, Jernhusen och Banverket. Under Sektorsrådets ledning har under året ett nytt sektorsprogram utarbetats. Sektorsprogram 2006 fokuserar på områdena trafiksäkerhet, security, trafikinformation, det europeiska systemet för trafikstyrning ERTMS och miljöprestanda. Inom vart och ett av dessa områden har berörda aktörer utarbetat avsiktsförklaringar med prioriterade åtgärder och ansvarsfördelning.

Banverkets arbete för ett jämställt transportsystem och en ökad tillgänglighet för funktionshindrade liksom arbetet med trafikinformation,stationsfrågor,arkitektur, formgivning och design har fortsatt under 2006. Flera av dessa frågor ingår i arbetet med det nationella handlingsprogram för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling som Banverket utarbetar tillsammans med Vägverket. Arbetet genomförs på uppdrag av regeringen och ska avrapporteras 31 december 2007. Handlingsprogrammet fokuserar på vissa prioriterade områden, bland annat information, bokning och biljetthantering på attraktiva, tillgängliga och effektiva bytespunkter samt på tillgänglighet för funktionshindrade. Under 2006 har Banverket bland annat arbetat med att ta fram ett prioriterat nät, inom vilket kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för funktionshindrade 2010.

Under 2006 firade järnvägen i Sverige 150-års jubileum med en rad aktiviteter runt om i landet. Sammanlagt har drygt 90 aktiviteter arrangerats. Publikmässigt var Tåg 150 på Järnvägsmuseet i Gävle störst med 31 000 besökare under fyra dagar.

FUD-verksamheten som är inriktad mot banhållning finansieras av banhållningsmedel och övrig FUD av sektorsmedel.

Arkitektur, formgivning och design

I stora pågående och kommande järnvägsutbyggnader tar Banverket ett gestaltningsansvar. Hur ska framtidens järnväg utformas och upplevas i sitt sammanhang? Järnvägsmiljöer och stationer måste utformas till attraktiva miljöer som resenären vill använda och som omgivningen upplever som positiva. Olika projekt bedrivs för att utveckla utformningen av järnvägsmiljöerna.

Under året har ett uppdrag till Banverket och Vägverket att bilda ett statligt stationsråd genomförts. Som ett led i att förbättra miljön på landets stationer genomförs i detta råd bland annat gestaltningsstudier. I andra projekt har under året olika omfattande arbeten genomförts för att landets stationer ska bli tillgängliga för alla grupper av resenärer. Här är begreppet ”Design för alla” ledande.

För att utveckla och hantera arkitektur- och gestaltningsfrågor i projekten upprättas gestaltningsprogram. Inom projekt Ostlänken har Banverket under året utarbetat ett övergripande gestaltningsprogram som ska ligga till grund för det fortsatta gestaltningsarbetet.

År 2005 genomfördes det nationella designåret. Detta avslutades med att staten utlyste en tävling mellan genomförda projekt. Banverket tilldelades 2006 förstapris inom temat ”design som kulturellt uttryck”. I motivet understryks att Banverkets satsningar på utformning av våra miljöer som förebildliga och kvalitetshöjande.

TABELL 18A
Kostnader för sektorsuppgifter. Miljoner kronor

	2006	2005	2004
Administration	13	12	15
Övergripande sektorsinsatser	141	129	133
Forskning, utveckling och demonstration (FUD)	50	50	59
Järnvägsinspektionen (upphörde 2004-06-30)	–	–	15
Fastställelse av tågplan och järnvägsplan	6	5	3
Bidrag till Inlandsbanan	108	108	90
Bidrag till Öresundsbro Konsortiet	263	255	251
Beredskap	22	22	25
Summa	**603**	**581**	**591**

TABELL 18B
Intäkter för sektorsuppgifter. Miljoner kronor

	2006	2005	2004
Beredskap	22	22	25
Sektor, övrigt	8	17	6
Summa	**30**	**39**	**31**

Forskning, utveckling och demonstration

Banverket ansvarar för sådan forskning, utveckling och demonstration (FUD) som behövs för att utveckla järnvägssektorn och försörja hela samhället med ökad kunskap om spårtrafikens utvecklingsförutsättningar. Banverket finansierar både långsiktig kunskapsuppbyggnad, främst inom kompetenscentra, och kortsiktig problemlösande FUD som kan införas direkt inom Banverket eller branschen. Högkvalitativ forskning gynnar även grundutbildningen av akademiker till sektorn.

Under 2005 antog Banverkets styrelse ett nytt FUD-program för perioden 2006-2011. Det nya programmet föregicks av en utvärdering av tidigare program där vikten av att nyttiggöra forskningsresultaten poängterades. I det nya FUD-programmet är detta ett särskilt område.

Kostnaderna för FUD 2006 framgår av tabellerna 19a och 19b. I posten konsultbolag etc. ingår Banverkets bidrag till de forskningsprojekt som bedrivs inom Internationella järnvägsunionen UIC och inom EU.

Banverket har ett brett forskningsprogram. Det finns dock tydliga inriktningar i forskningsverksamheten. Inom det egna verksamhetsområdet dominerar forskning inom vidmakthållande av banan. Ett område som under senare år aktualiserats mer och som kommer att behöva ta större medel i anspråk är kapacitet och trafikstyrning. Inom den del av forskningen som rör sektorsfrågor tar forskning inom miljö, fordon samt intermodala transporter en betydande andel av verkets forskningsbudget.

Under 2006 har tre större projekt startat inom miljöområdet. Under ledning av Mistra deltar Banverket och flera andra myndigheter, däribland Vägverket och Naturvårdsverket, i forskningsprojektet INCLUDE. Projektet ska ta fram kriterier och indikatorer för att kunna mäta och utvärdera en uthållig utveckling av biologisk mångfald och kulturmiljövärden i landskapet.

Spårburen trafik ger i varierande grad upphov till både buller och vibrationer i angränsande områden kring spåren. I ett projekt studerar Sahlgrenska Akademin samband mellan vibrationer och buller. Projektet kommer även att studera hur människor påverkas av samverkande buller från både järnvägs- och vägtrafik. Personer som vistas i tunnelbanan utsätts för höga nivåer partiklar med högt metallinnehåll. Vid Karolinska Institutet har ett projekt startats som ska studera hälsoeffekter hos personer som vistas i tunnelbanemiljö. Studier av celler tyder på att dessa partiklar kan ha skadliga effekter, i väsentligt högre grad än partiklar som finns i gaturummet.

Banverket deltar i ett virtuellt forskningscentrum inom Vägverket om intermodala transporter. Virtuellt betyder i detta sammanhang att deltagarna i centrumbildningen är geografiskt spridda. Centrumbildningen startades under 2005 och har en garanterad forskningsfinansiering på 50 miljoner kronor under sammanlagt fem år. Forskningscentret ska ta fram kunskap som främjar intermodala trafiklösningar för att på så sätt föra över mer av tung lastbilstrafik till järnväg. Exempel på pågående forskning är ett projekt som studerar hur lastbilsavgifter påverkar överföring av gods från väg till järnväg.

Både hos Banverket och hos andra aktörer pågår diskussioner och utredningar om höghastighetsbanor. Botniabanan byggs för hastigheter på 250 kilometer i timmen och delar av det befintliga nätet skulle också kunna uppgraderas till denna hastighet. Därför har Banverket tillsammans med branschen skapat ett forskningsprogram för höghastighetståg. Programmet, som går under benämningen Gröna Tåget, genomförs i samverkan med Tågoperatörerna, Bombardier och akademin. Programmet har nio delområden inom vilka FUD-utförare kan söka medel för forskning. Under 2006 har bland annat tester med en modifierad Regina genomförts.

Banverket stödjer forskning vid järnvägsgruppen inom KTH och vid Swedish Institute for Computer Science (SICS). Vid KTH har man bland annat gjort kapacitetsstudier och simulerat tidtabeller för Botniabanan. Banverket använder delresultat av forskningen vid KTH i sin strategiska planering. SICS genomför ett långsiktigt projekt för att ta fram bättre metoder för tidtabellsläggning.

FUD kring vidmakthållande av banor sker i stort sett uteslutande vid Charmec (Chalmers), Järnvägsgruppen KTH och Järnvägstekniskt Centrum (Luleå tekniska universitet). Där stödjer Banverket tillsammans med andra intressenter i huvudsak långsiktig kunskapsuppbyggande forskning i form av doktorandprojekt. Exempel på forskningsområden är utmattning och sprickbildning i räler. Högre hastigheter, intensivare trafik och tyngre godståg aktualiserar behovet av sådan forskning. Den kunskap som forskningen ger kan användas av Banverket och branschen när föreskrifter revideras, nya konstruktioner tas fram samt genom bättre material. Genom att dessa forskningscentra även deltar i EU-projekt får Banverket tillgång till kunskapsuppbyggnaden på europeisk nivå.

Sverige är i järnvägssammanhang ett litet land med begränsade resurser och bör så långt möjligt aktivt verka för att vara en del av den europeiska järnvägsforskningen. Banverket har också ett ansvar för att som beställare av FUD verka för att svenska universitet och högskolor

TABELL 19a
FUD-kostnader per forskningsområde. Tusen kronor

	2006	2005	2004
Stödja nyttiggörandet av FUD inom spårtransportsektorn	1 025	908	581
Utforma, främja och värdera spårtransportlösningar	40 064	34 613	24 640
Stärka spårtransportsystemets säkerhet, trygghet och miljöanpassning	13 236	14 259	13 870
Utveckla banhållning och spårtrafik	42 512	36 827	38 562
Summa	**96 837**	**86 607**	**77 653**

TABELL 19b
FUD-kostnader per utförare. Tusen kronor

	2006	2005	2004
Universitet/högskolor	58 611	55 583	53 911
Forskningsinstitut	18 499	15 895	11 110
Konsultbolag etc.	16 099	11 944	10 501
Banverket internt	3 628	3 185	2 131
Summa	**96 837**	**86 607**	**77 653**

medverkar i EU-projekt. För närvarande medverkar Banverket och svenska FUD-utförare i fem stora EU-forskningsprojekt. Två av dessa EU-projekt startades under 2006. Det ena projektet, Railenergy, rör forskning om hur järnvägen ska kunna bli mer energieffektiv. I projektet studeras bland annat metoder för energieffektiv tågkörning. Det andra projektet, Innotrack, rör forskning om spårbyggnad. Det finns stora pengar att spara om livscykelkostnaden för spår och växlar kan minskas till exempel genom ökad standardisering, längre serier och materialutveckling.

Inom European Rail Research Advisory Council (ERRAC) arbetar Banverket aktivt för att föra fram forskningsområden som är relevanta ur ett svenskt och nordiskt perspektiv. Exempel på sådana forskningsområden är högre axellaster och hastigheter för godståg på befintliga spår med persontågstrafik, hur järnvägen kan bidra till regionförstoring samt kunskap som behövs för att underlätta dörr till dörr resor.

Banverket har sedan många år ett väl utvecklat kontaktnät med universitet och högskolor och samarbetar när det gäller spridning av forskningsinformation. Mer information om pågående och avslutade forskningsprojekt finns på Banverkets webbplats.

Bidrag till Inlandsbanan och Öresundsbro Konsortiet

Inlandsbanan

Inlandsbanan omfattar järnvägssträckan Mora-Brunflo och Östersund-Gällivare. Banan förvaltas av Inlandsbanan AB (IBAB) som ägs av de 15 kommunerna längs banan. IBAB:s verksamhet finansieras genom bidrag från staten samt av trafikavgifter. Driftsbidraget utbetalas av Banverket.

Under 2006 har totalt 98 miljoner kronor utbetalats till IBAB för banunderhåll och trafikledning. Därutöver har 10 miljoner kronor utbetalats för investeringar och reinvesteringar.

Godstrafiken på Inlandsbanan har i stort sett haft samma volym under 2006 som 2005 räknat i bruttotonkilometer.

Turisttrafik bedrivs via ett dotterbolag, Grand Nordic AB. Turisttrafiken har under 2006 ökat. Försöksverksamhet har även bedrivits i form av persontrafik fredag – söndag på sträckan Östersund-Sveg. *Tabell 20.*

TABELL 20
Transportarbete på Inlandsbanan

	2006	2005	2004
Godstransportarbete i miljoner tonkilometer	112	113	148
Turism, resta sträckor i 1000-tal	29	27	25
Persontransportarbete i miljoner kilometer	4	3	-

Öresundsbro Konsortiet

Banverket betalar till Öresundsbro Konsortiet, enligt beslut av regeringen, de trafikavgifter som järnvägstrafiken ska erlägga i enlighet med avtalet om byggande av Öresundsförbindelsen. För 2006 betalade Banverket 263 (255) miljoner kronor.

X40, som de nya dubbeldäckarna kallas, här vid Riddarholmen, på väg mot Stockholm Central.

Beredskap och säkerhetsskydd

Verksamheten har bedrivits enligt inriktning i planeringsunderlag för samhällets krisberedskap.

Uppföljning och planering av krisberedskapsverksamheten har ägt rum inom nätverket BERSÄK där alla som disponerar medel ur ”krisberedskapsramen” deltar. Övningar, seminarier och konferenser har genomförts tillsammans med andra myndigheter på central, regional och lokal nivå. Samverkansformerna med övriga delar av järnvägssektorn har utvecklats.

Utbildningsinsatser för personal som arbetar med krishanteringsverksamhet har genomförts på Försvarshögskolan samt vid seminarier. Banverkets krishanteringsförmåga är definierad och beskriven samt utgör en del av det ordinarie krisledningssystemet. Utbildning kring handbok om robust och säkerhetsaspekter i järnvägsplaneringen har genomförts.

Planlagda aktiviteter inom det euroatlantiska partnerskapsrådet EAPC har genomförts främst inom PBIST (Planning Board for Inland Surface Transport). Banverket har i samarbete med Vägverket även varit värd för ett plenarmöte. Nya värdefulla kunskaper kring internationell krishantering och security har erhållits genom arbetet inom EAPC samt andra internationella seminarier. En kartläggning av kritisk infrastruktur med internationella kopplingar och arbete inom EU har genomförts.

Genomförda risk och sårbarhetsanalyser har lett till att en handlingsplan finns och åtgärder vidtagits. Inledande arbeten att införa skyddsdrift vid en driftledningscentral är klara.

Järnvägsbroförråd har inventerats och dokumenterats samtidigt som behovet av reservbromateriel har analyserats. Avvecklingen av vissa broförråd har påbörjats och reservmateriel som ska vara kvar längre tid har underhållits. De sista åtta beredskapsförråden har avvecklats och avveckling av vissa kabelanläggningar har fortsatt. Den gemensamma brobyggarstyrkan med Vägverket och Räddningsverket har genomfört repetitionsutbildning.

Ett utbildningspaket för att säkerställa förmåga att hantera kemiska, biologiska, radiologiska och nukleära ämnen är under utveckling tillsammans med försvarsutbildarna. Rutiner för omvärldsbevakning enligt fastställda strukturer har etablerats och nyhetsbrev har börjat ges ut. Antagonistiska hot och möjliga motåtgärder har definierats.

Inom securityområdet sker rådgivning och en jour i syfte att stödja presstjänsten och olycksfallsberedskap har upprätthållits. Projektet kring Systematiskt brandskyddsarbete har slutförts och gjorts tillgängligt på Banverkets intranät. Säkerhetsskyddsarbetet har genomförts enligt plan och säkerhetsskyddskontroller har sammanställts.

Den 2 november 2006, invigdes den 3,5 kilometer långa järnvägstunneln på sträckan Trollhättan-Öxnered.

BANHÅLLNING

Banhållaransvaret innebär förvaltning av järnväg i form av drift, underhåll, trafikledning och investeringar. Målet är att järnvägstrafiken ska kunna framföras säkert, enligt tidtabell och med det antal tåg som operatörerna önskar.

I den nationella banhållningsplanen för åren 2004-2015 (Framtidsplanen) som regeringen har fastställt anges de objekt som Banverket ska planera för under perioden. Planen omfattar investeringar i infrastrukturen på sammanlagt 108 miljarder kronor och 38 miljarder kronor för drift och underhåll. Investeringsramen inrymmer 4,5 miljarder kronor för statsbidrag till regionala spårfordon.

Investeringar

I banhållningsplanens investeringsdel ingår nyinvesteringar samt utbyte av el- och teleanläggningar. Den delen av planen omfattar även statsbidrag till regionala kollektivtrafikanläggningar och spårfordon. Teleinvesteringar sker till större del inom Banverket Telenät. Under 2006 var kostnaderna för den FUD som avser banhållning 47 (38) miljoner kronor. *Tabell 22a och tabell 22b.*

EU-bidrag till järnvägsinvesteringar

Under 2006 har 126 miljoner kronor utbetalats till Banverket i EU-bidrag för olika järnvägsinvesteringar och utvecklingsprojekt. Bidragen ges som finansiellt stöd till EU:s transeuropeiska nätverk (TEN). Stödet används både för att planera och bygga järnväg. Bland de projekt som under 2006 fått bidrag finns Citytunneln, Södra stambanan och Västra stambanan. Därutöver har Botniabanan fått bidrag som utbetalas direkt till Botniabanan AB. *Tabell 23.*

Genomförande av banhållningsplan

Redovisningen av genomförandet av banhållningsplanen innehåller både ny- och reinvesteringsåtgärder inklusive utbyten av el- och teleanläggningar.

I banhållningsplanen ingår 2 578 miljoner kronor för tidigarelagda projekt under 2002 och 2003, 300 miljoner kronor för ökade medel för drift och underhåll på Inlandsbanan samt byggande av Botniabanan med 13 200 miljoner kronor. I nedanstående uppföljning har dessa exkluderats.

Under året har investeringar enligt banhållningsplanen genomförts med 7 799 miljoner kronor varav elinvesteringar uppgår till 488 miljoner kronor och teleinvesteringar till 182 miljoner kronor.

I tabell 24 på nästa uppslag redovisas investeringsvolymen per stråk och hur stor del av banhållningsplanen som har genomförts eller påbörjats. Angivna belopp inkluderar investeringar som genomförts med extern finansiering.

VÄSTRA STAMBANAN: I Gnesta har byggnationen av den nya regionaltågstationen påbörjats.

SÖDRA STAMBANAN: I Mjölby har bangårdsombyggnaden färdigställts. Tillåtlighetsprövning för utbyggnad av Södra stambanan till fyra spår på sträckan mellan Arlöv och Flackarp har överlämnats till regeringen för prövning enligt miljöbalken. Kontaktledningsupprustningen har fortsatt mellan Nässjö och Alvesta.

VÄSTKUSTBANAN: Tunnelbygget i Hallandsås är en del i moderniseringen av Västkustbanan. Ett färdigt tunnelbygge omfattar två parallella tunnlar på 8,6 kilometer vardera. Den nya tunnelborrmaskinen tar sig bit för bit genom åsen, även om det går långsammare än beräknat. Åsens besvärliga bergförhållanden och stora mängder grundvatten gör projektet svårt och har orsakat flera problem genom åren. Projektet beräknas vara klart 2012. Arbetet med dubbelspår mellan Torebo-Heberg (Falkenberg) pågår. Dubbelspårsutbyggnaden pågår också mellan Förslöv och Ängelholm. Järnvägsutredning pågår för sträckan mellan Ängelholm och Maria.

TABELL 21a
Kostnader för banhållning. Miljoner kronor

	2006	2005	2004
Administration	732	730	742
Nyinvesteringar	7 464	7 200	6 207
Drift och underhåll inklusive reinvesteringar	4 891	4 749	4 581
Ränte- och hyreskostnader för lånefinansierade järnvägsanläggningar	564	520	471
Lagfartskostnader	0	1	9
Summa	**13 651**	**13 200**	**12 010**

TABELL 21b
Intäkter och bidrag för banhållning. Miljoner kronor

	2006	2005	2004
Administration	15	6	16
Nyinvesteringar	76	163	350
Drift, underhåll och trafikledning inklusive reinvesteringar	530	545	542
Ersättning för kapitalkostnad	54	59	62
Summa	**675**	**773**	**970**

TABELL 22a
Kostnader för nyinvesteringar. Miljoner kronor

	2006	2005	2004
Nyinvesteringar	7 464	7 200	6 207
Summa	**7 464**	**7 200**	**6 207**

TABELL 22b
Finansiering av nyinvesteringar. Miljoner kronor

	2006	2005	2004
Anslagsfinansiering	5 368	5 433	3 526
Lånefinansiering av tidigareläggningsprojekt	–	–	1 591
Lånefinansiering av el- och teleanläggningar	749	477	424
Lånefinansiering av prioriterade projekt	1 097	791	280
Övrig lånefinansiering	174	335	36
Intäkter och bidrag	76	164	350
Summa	**7 464**	**7 200**	**6 207**

TABELL 23
Projekt för vilka TEN-bidrag har utbetalats.
Tusen kronor

Projekt	**Bidrag**
Citytunneln (bygg)	75 713
Södra stambanan och Västra stambanan (bygg)	50 740
Totalt (utbetalt till Banverket)	**126 453**
Botniabanan (studier)	9 175
Totalt	**135 628**

KUST TILL KUSTBANAN: Fjärrblockering på sträckorna Värnamo–Alvesta samt Borås–Värnamo pågår och beräknas bli färdigställda till 2007 respektive 2008. Utbyggnaden är tidigarelagd i förhållande till Framtidsplanen. Under 2006 utrustades sträckan Limmared–Hestra med fjärrblockering. Bygghandling är framtagen för fjärrblockeringen Emmaboda–Kalmar samt bangårdsom byggnaden i Nybro, byggnationen beräknas färdigställd 2008. Därefter är hela sträckan från Borås till Kalmar med undantag för Värnamo fjärrblockerad.

OSTKUSTBANAN: Banverket har beslutat att gå vidare med utredningen av nytt dubbelspår i ny sträckning mellan Skutskär och Furuvik. Beslutet innebär att den viktiga länken mellan Gävle och Uppsala på Ostkustbanan får dubbelspår hela vägen, förutom en kort sträcka norr om Uppsala. Ombyggnaden av Uppsala bangård och resecentrum fortsätter.

STAMBANAN GENOM ÖVRE NORRLAND: Arbetet Umeå godsbangård går enligt planerna. Sträckan Vännäs-Bastuträsk är godkänd för trafik med största tillåtna axellast 25 ton, även om vissa tilläggsarbeten fortfarande återstår.

NORRA STAMBANAN: Snabbtågsanpassning mellan Gävle och Östersund pågår. Planeringsprocessen för upprustningar på sträckan Söderhamn-Kilafors-Holmsveden fortsätter.

GODSSTRÅKET GENOM BERGSLAGEN: Sträckan Motala-Mjölby regleras i två separata järnvägsplaner. På sträckan Motala-Norrsten pågår planarbete, medan järnvägsplan är fastställd för sträckan Norrsten-Mjölby. Dubbelspåret mellan Motala och Mjölby beräknas vara klart under 2010. För sträckan Hallsberg-Degerön är järnvägsutredningen klar.

NORGE/VÄNERNBANAN: Utbyggnad till dubbelspår mellan Öxnered och Trollhättan pågår. Sträckan är den första etappen av Norge/Vänernbanan som byggs ut till dubbelspår. Dubbelspår byggs också på sträckan Göteborg-Trollhättan. Arbetet med att bygga en ny järnväg beräknas vara klart 2012. Efter utbyggnaden till dubbelspår blir banan dimensionerad för 250 km/h. På delsträckorna Trollhättan-Velanda samt Torbacken-Hede pågår byggnation. Sträckan Prässebo-Torbacken har öppnat för trafik under året. Byggandet av triangelspår i Marieholm pågår. På övriga delsträckor pågår planering och projektering i olika skeden.

JÖNKÖPINGSBANAN: För att åtgärda bristerna mellan Falköping och Nässjö har en förstudie gjorts. Banverket planerar att bygga dubbelspår mellan Jönköping och Rocksjön. Fem alternativ finns för utbyggnad på sträckan. Förstudien är gjord och slutrapport med Banverkets ställningstagande förväntas vara klar under våren 2007.

MÄLARBANAN: Ombyggnaden av Kolbäcks bangård pågår. Under året påbörjades järnvägsutredning på sträckan Tomteboda-Kallhäll.

SVEALANDSBANAN: Järnvägsutredning pågår för dubbelspårsutbyggnad på sträckan Södertälje-Eskilstuna.

NYNÄSBANAN: Regeringen har godkänt att Banverket får ta lån från Stockholms läns landsting för att möjliggöra utbyggnad av dubbelspår från Västerhaninge till Tungelsta samt anläggande av mötesstationer i Segersäng respektive Hemfosa. Banverket har beslutat att tidigarelägga plattformsförlängningar söder om Västerhaninge. Därmed tidigareläggs utbyggnaden av spår och plattformar på Nynäsbanan med flera år.

MITTBANAN: I Åre pågår byggnation av resecentrum.

MALMBANAN: Till följd av LKAB: s gruvbrytning i Kiruna har det uppstått markdeformationer som successivt kommer att påverka staden. Deformationszonen har börjat sprida sig mot området kring järnvägen vilket gör att järnvägen måste få en ny sträckning. Banverket beräknar att en ny järnväg i Kiruna måste stå klar omkring 2012. Järnvägsutredning pågår som ska ligga till grund för Banverkets val av slutlig järnvägskorridor. I järnvägsutredningen kvarstår två alternativ.

STOCKHOLM: Projekt Citybanan och Tegelbacken ingår i den stegvisa förbättringen av spårkapaciteten söder om och genom Stockholms central. Den nytillträdda regeringen beslutade att snabbutreda förutsättningarna för en utökad spårkapacitet genom centrala Stockholm med en ytspårslösning som alternativ till Citybanan. Den 29 december överlämnade utredaren sin rapport till infrastrukturministern med rekommendationen att regeringen beslutar att genomföra Citybanan. Regeringen har tillsatt en förhandlingsman för att genomföra förhandling om Stockholms infrastruktur inkluderande medfinansiering av Citybanan. Enligt regeringens beslut i november 2006 ska verksamheten i projekt Citybanan tills vidare begränsas till arbete med järnvägsplaner, systemhandlingar och prövning i miljödomstolen. Enligt beslutet gäller också att åtaganden överstigande 40 miljoner kronor eller som sträcker sig längre än två månader kräver regeringens godkännande. Projekt Tegelbacken pågår på den södra infarten till Stockholm. Där sker en ombyggnad med syfte att tillfälligt öka spårkapaciteten i avvaktan på utbyggnaden av Citybanan. Merparten av den om- och tillbyggda anläggningen är tagen i drift.

GÖTEBORG: Arbete med bygghandling och produktionsplanering av den så kallade Midjan pågår. Midjan är den smala passage som tåg till och från Göteborg C måste passera. Ombyggnaden ska leda till ökad kapacitet och minskad risk för förseningar. De arbeten som ska utföras handlar framförallt om att stuva om i växlar och spår. Under året har arbetet med att förbättra de intermodala transporterna mellan Sverige och utlandet pågått. Detta har bland annat skett genom förberedande kapacitetsåtgärder på Hamnbanan. Järnvägsutredning för ”Västlänken-tågtunnel under Göteborg” blev klar under året. I utredningen presenteras fyra alternativa sträckningar i Göteborg. Järnvägsutredningen finansieras av Banverket, Västra Götalandsregionen, Göteborgsregionen, Västtrafik och Göteborgs stad.

MALMÖ: Byggandet av Citytunneln fortsätter. Citytunnelprojektet omfattar 17 kilometer elektrifierad järnväg, varav sex kilometer i två parallella tunnlar under Malmö. Under året har arbetet allt mer övergått från schaktning till betongarbete. Tunnelborrningen har inletts. En ny underjordisk station byggs vid Triangeln och dessutom byggs en ny station ovan jord i den nya stadsdelen Hyllie. Bygget av stationen vid Hyllie har nått halvvägs. Stationsplattformarna under valvet har börjat ta form och om ett år är själva stationen färdigbyggd. Kapacitetsåtgärder för Arlöv–Malmö fortsätter på den norra delen, medan den södra delen är färdigställd. Den norra delen beräknas vara klar 2008.

GODSSTRÅKET GENOM SKÅNE: Järnvägsutredning har startat för en utbyggnad av sträckan Kävlinge–Arlöv. Järnvägsutredning har också påbörjats för sträckan

TABELL 24
Uppföljning av investeringar enligt banhållningsplanen.
Miljoner kronor

	Kostnad enligt plan	Utfall 2006	Utfall 2004–2006	Utfall i %
Västra stambanan	1 186	44	80	7
Södra stambanan	4 719	36	235	5
Västkustbanan	8 660	957	2 519	29
Kust till kustbanan	2 158	93	181	8
Ostkustbanan	2 909	179	708	24
Dalabanan	257	0	19	7
Stambanan genom övre Norrland	2 001	204	869	43
Norra stambanan	407	50	325	80
Godsstråket genom Bergslagen	4 365	240	1 008	23
Bergslagsbanan	963	1	89	9
Norge/Vänernbanan	6 229	792	1 865	30
Värmlandsbanan	376	1	15	4
Skånebanan	157	3	30	19
Jönköpingsbanan	437	9	76	17
Älvsborgsbanan	499	2	38	8
Mälarbanan	1 932	181	293	15
Svealandsbanan	1 475	8	52	4
Sala-Oxelösund	47	0	23	50
Nynäsbanan	533	17	31	6
Mittbanan	148	4	74	50
Malmbanan	227	28	132	58
Stockholm	10 159	495	2 162	21
Göteborg	1 894	24	166	9
Malmö	8 208	1 749	3 524	43
Godsstråket genom Skåne	1 066	6	16	2
Haparandabanan	2 670	143	213	8
Ådalsbanan	4 353	529	1 163	27
Blekinge kustbana	710	362	632	89
Övriga stråk	5 659	130	512	9
Statsbidrag till regionala spårfordon	4 500	354	1 096	24
Övrigt	12 407	1 159	3 184	26
Totalt	**91 311**	**7 799**	**21 333**	**23**

Ett regionaltåg står och väntar på Hallsbergs bangård.

Malmö–Trelleborg. Järnvägsplan och systemhandling pågår för sträckan Åstorp–Teckomatorp.

BOTNIABANAN: Botniabanan byggs av ett projektbolag som ägs av staten och berörda kommuner och redovisas därför inte i Banverkets resultat- och balansräkning. Huvuddelen av byggprojektet är genomfört och ett etappvis färdigställande är planerat till perioden 2008 till 2010. Arbetet med kraftförsörjning på banan har senarelagts beroende på överprövning av koncessionsansökan för markåtkomst. För den sista etappen Husum–Umeå råder viss osäkerhet då Banverkets tidigare lämnade förslag till kompensationsåtgärder för passage genom Natura 2000-området Umeälvens delta och slätter inte godkänts av Miljööverdomstolen. Banverket har lämnat nya kompensationsförslag till Miljödomstolen.

NORRBOTNIABANAN: Förstudier är genomförda för hela sträckan Umeå–Luleå. Järnvägsutredning pågår för sträckan Robertsfors–Skellefteå–Piteå.

HAPARANDABANAN: Upprustningen av Haparandabanan (Boden–Kalix) har inletts. För delen Kalix–Haparanda, ny kustnära järnväg, har regeringen beslutat om tillåtlighet.

ÅDALSBANAN: Projekt Ådalsbanan är i ett intensivt skede med omfattande markarbeten. Projektet består dels av upprustning av dagens järnväg, dels att bygga ny järnväg där den gamla banan är alltför dålig. Den första nybyggnadssträckan av Ådalsbanan, den 22 kilometer långa etappen Härnösand–Veda, har fått klartecken för byggstart. Detta sedan regeringen behandlat det överklagande som fanns och järnvägsplanen därmed vunnit laga kraft.

BOHUSBANAN: Upprustningsarbete med införande av fjärrstyrning mellan Göteborg och Uddevalla pågår.

BLEKINGE KUSTBANA: Elektrifiering av banan fortgår och beräknas bli klar 2007.

STATSBIDRAG TILL KOLLEKTIVTRAFIKANLÄGGNINGAR: Under året har 29 miljoner kronor utbetalats i statsbidrag till regionala kollektivtrafikanläggningar. Bland de anläggningar som har fått bidrag är nytt biljettförsäljningssystem i tunnelbanan, Åre resecentrum och Härnösands resecentrum. Kostnaderna ingår i redovisningen per stråk.

STATSBIDRAG TILL FORDON: Statsbidrag till fordon för regional kollektivtrafik har under året betalats ut med 354 miljoner kronor. Bidrag till investeringar har betalats till Storstockholm lokaltrafik, Skånetrafiken, Värmlandstrafik, Länstrafiken i Kronoberg, Östgötatrafiken och Västtrafik. Bidrag för hyreskostnader har utbetalats till Hallandstrafiken, Upplands Lokaltrafik, Värmlandtrafik, Tåg i Bergslagen och X-trafik.

ÖVRIGA ÅTGÄRDER: Arbete med tågradiosystemet MobiSIR på sträckor som saknar fjärrstyrt trafikstyrningssystem har pågått under året. För att höja säkerheten har projektet tidigarelagts jämfört med Framtidsplan för järnvägen. Ett sektorsprogram för ERTMS har startats under året och en avsiktsförklaring angående samarbete med införandet av ERTMS finns underskriven av representanter för sektorn. Ett aktivt samarbete kring

Under 2006 började spårläggningen på Botniabanan. Björn Persson, Banverket Projektering.

införandeplanering av ERTMS för en godskorridor har genomförts med Italien, Österrike, Tyskland och Danmark. Tekniska utvecklingsprojekt för fordonsutrustning, ERTMS för nybyggd infrastruktur och ERTMS-förberedda signalställverk har startats med specifikationsarbete. Upphandlingar kommer att genomföras under 2007. Kostnaderna för att införa ERTMS på dubbelspår har studerats och visar att de blir väsentligt högre än de medel som finns avsatta i banhållningsplanen.

Utbyte av el- och teleanläggningar för 538 miljoner kronor har utförts.

Uppföljning av investeringsobjekt i Banverkets långsiktiga åtgärdsplaner

Anläggningskostnader och effekter för åtgärder som ingått i Banverkets långsiktiga plan följs upp. Uppföljningar redovisas för åtgärder som öppnats för trafik åren 2006 och 2001. För åtgärder som öppnats för trafik 2006 redovisas anläggningskostnad i plan, vid byggstart och efter genomförande. För åtgärder som öppnats för trafik 2001 redovisas uppföljningen av de viktigaste effekterna. Med plan avses Stomnätsplan 1994–2003, Stomnätsplan 1998–2007 eller Framtidsplan för järnvägen 2004–2015.

Uppföljning av anläggningskostnad för objekt öppnade för trafik 2006

Kostnaderna i tabellen nedan är uppräknade med ett sammanvägt byggindex och för respektive objekt uttryckta i samma prisnivå. Detta har gjorts för att tydliggöra de reella kostnadsförändringarna, men det medför bland annat att uppföljda kostnader överstiger verkligt nedlagda kostnader uttryckta i löpande priser.

I samtliga dessa projekt finns stora avvikelser mellan beräknad kostnad i aktuell plan och uppföljd kostnad efter genomförande. Avvikelserna kan emellertid till stora delar härledas till planeringsfasens tidiga skede. Det första projektet har utökats i omfattning vilket medfört ökade kostnader. För de övriga projekten har förändringar av utförandemetod gett minskade kostnader i det första fallet och ökade kostnader i det sista projektet. Ökningarna av kostnaderna – mellan byggstart och efter genomförande – beror på oförutsedda kostnader i samband med byggfasen. Nedan ges förklaringar till de största kostnadsförändringarna för projekten i *tabell 25*.

MJÖLBY, BANGÅRDSOMBYGGNAD, EXKLUSIVE STÄLLVERK (MJÖLBY, FUNKTIONSANPASSNING AV BANGÅRD (ETAPP 2)): Järnvägsutredningen för objektet var inte klar när Stomnätsplanen 1998–2007 slutfördes men det alternativ som vid den tidpunkten bedömdes som mest troligt planlades. Remissvaren på järnvägsutredningen bidrog till att det alternativ som sedan beslutades skilde sig kraftigt från det planlagda alternativet. Utmärkande för det valda alternativet, till skillnad från ursprungsalternativet, var att den genomgående trafiken på godsstråket helt separerades från persontrafiken vid plattformar. En förutsättning för det nya alternativet var byte av ställverk. Utökningen av objektet gjorde att det delades upp i två etapper varvid etapp 1 knöts till objektet i Stomnätsplanen (1998-2007) och etapp 2 som sedermera planlades i Framtidsplanen (2004-2015) som, *Mjölby, funktionsanpassning av bangård* (etapp 2), 191 miljoner kronor. Etappuppdelningen bidrog dessutom till utdragningar i genomförandefasen.

Kostnadsökningen för hela objektet från stomnätsplan till färdigställande utgörs av kostnader för nytt ställverk, kostnader i samband med Banverkets del av resecentrum, utökade bulleråtgärder,

TABELL 25
Anläggningskostnad för objekt öppnade för trafik 2006. Miljoner kronor

Stråk	Objekt	Beräknad kostnad i plan	Beräknad kostnad vid byggstart	Uppföljd kostnad efter genomförande
Godsstråket genom Bergslagen	Mjölby, Bangårdsombyggnad, exklusive ställverk	286	423	550
Stockholm	Stockholm, plattformsanpassning (SL-området)	297	126	136
Norge/Vänernbanan	Öxnered-Trollhättan, dubbelspår	672	926	1 048

ökade kostnader på grund av förlängd genomförandetid och diverse provisorier till följd av detta. Kostnadsökningen i skedet efter startbeslut beror på förändrat genomförande till följd av etappindelning och framför allt på kostnader knutna till de svårigheter projektet haft att få sammanhängande banarbetstider i spår.

STOCKHOLM, PLATTFORMSANPASSNING (SL-OMRÅDET): Projektets kostade väsentligt mindre än det som redovisades i Framtidsplanen. Detta beror till stor del på byte av produktionsmetod. Istället för att höja eller sänka spåret gjordes åtgärderna på plattformen i stället. Kostnadsökningen i slutskedet beror på oförutsedda kostnader i samband med signalanpassningsarbete som utförts.

ÖXNERED-TROLLHÄTTAN, DUBBELSPÅR: Objektet fick en ändrad utformning jämfört med det som planlades i stomnätsplanen 1998-2007. Orsaken till detta är att vid tidpunkten för planens fastställande var planeringsprocessen för objektet i det tidiga skede där järnvägsutredningen ännu ej var utförd för objektet. Kunskapen och kraven kring vilka åtgärder som krävs för att bygga objekt av den här typen förändrades från det att objektet planlades till byggstart. Det gäller framför allt krav på säkerhet i tunnlar. Objektet har byggts enligt EU:s krav för höghastighetsjärnväg vilket har medfört ökade krav och därmed ökade kostnader. Kostnadsfördyringen under byggskedet beror till stor del på att berget var mer svårinjekterat än som förutsågs.

Effekter för objekt öppnade för trafik 2001

Nedan presenteras kortfattat en uppföljning av de effekter som i beslutsunderlaget till planerna angavs vara de huvudsakliga skälen för att genomföra objektet. För respektive objekt finns en specifik rapport att tillgå för en mer ingående beskrivning av uppföljningarna. Där inte annat anges är kostnaden uttryckt i 2001 års prisnivå. *Tabell 26.*

LUDVIKA-FRÖVI, SIGNALSTÄLLVERKSBYTE, M.M. (KOSTNAD 253 MNKR*): Utbytet av signalställverken gjordes dels i Ställdalen dels i Frövi. Eftersom de gamla ställverken tjänat skulle utbytet framför allt att säkerställa möjligheten till fortsatt trafikering på sträckan. Bytet medförde också minskade personalkostnader eftersom trafikledningen kunde flyttas från Skogstorp till Hallsberg.

MÄLARBANAN (KOSTNAD 2 318 MNKR): Mälarbaneprojektet består av följande större delprojekt, Kungsängen–Kolbäck dubbelspår, Kolbäck–Arboga, hastighetshöjande åtgärder, Arboga–Örebro, hastighetshöjande åtgärder och kapacitetsåtgärder. Mälarbaneprojektet finansierades till cirka 60 procent av Mälarbanans intressenter Aktiebolag (MIAB) och resterande del av Banverket. Mälarbanan förväntades i huvudsak ge effekter på turtäthet, restider, och komfort. Detta skulle tillsammans leda till ett ökat resande och framför allt ökat arbetsresande. Uppföljningen visar att det totala resandet ökat med 190 procent sedan 1992 och att arbetsresandet ökat med 550 procent. Detta som ett resultat av minskade restider och ökad turtäthet. Resandeökningen har varit i paritet med de bedömningar som gjordes före investeringsbeslutet. Detta trots att priset för månadskort, studentresor och förstaklassresor ökat i reala termer. Däremot har priset för andraklass resor minskat. Uppföljningen visar dock att resandeökningen i absoluta termer överskattades i de ursprungliga resandeprognoserna. Det är dock oklart hur stor turtäthetsökning som projektet bedömdes kunna resultera i. Efter genomförandet av Mälarbaneprojektet har trafiken på sträckan ökat kraftigt. Framför allt på sträckan närmast Stockholm (Stockholm–Kungsängen, Stockholm–Bålsta) vilket har lett till stora kapacitetsproblem som i förlängningen resulterat i något sämre restider än vad som förutsågs. Den ökade trafiken har också lett till fler störningar och ökad risk för störningar.

* Kostnaden är ett aggregat av kostnadsutfall i löpande priser mellan 1998-2002

TABELL 26
Effekter för objekt öppnade för trafik 2001

Stråk	Objekt	Planerade effekter	Uppfyllelse av effekter
Bergslagsbanan	Ludvika-Frövi, signalställverksbyte mm	Bibehållen trafik	
		Minskade kostnader för trafikledning	
Mälarbanan	Kungsängen-Kolbäck, dubbelspår	Kortare restid	
	Kolbäck-Arboga, hastighetshöjande åtgärder	Utökad persontrafik	
	Arboga-Örebro, hastighetshöjande åtgärder mm	Ökat resande	
Mälarbanan	Ny anslutning Köpings hamn	Kortare transporttider	
		Minskade kostnader för trafikledning	
Kust till kustbanan	Rödberg, ny mötesstation	Utökad person- och godstrafik	
		Kortare res- och transporttider	
		Minskad störningskänslighet	
Norge/Vänernabanan	Trollhättan, broar över Göta älv	Minskad störningskänslighet	
Älvsborgsbanan	Håkantorp-Herrljunga, spårbyte	Kortare restid	

Uppföljd effekt befinner sig i nivå med eller överstiger planerad effekt.
En betydande effekt har utfallit men dock inte i nivå med planerad effekt.
Ingen effekt eller endast en obetydlig effekt har utfallit.
Av olika skäl har en uppföljning av effekten inte varit möjlig att genomföra eller att jämföra med planerad effekt.

Resenärer på plattformen vid ett av SL's pendeltåg i Stockholm.

NY ANSLUTNING, HAMNEN I KÖPING (KOSTNAD 17,8 MNKR): Åtgärden innebar att sträckan skulle bli signalreglerad och få en ny placering av anslutningsväxeln till hamnspåret. Sammantaget förväntas detta leda till såväl tidsvinster för person- och godstrafiken som minskade personalkostnader för manuell växling. Eftersom det varit svårt att få fram det beslutsunderlag som redovisar förväntade effekter av åtgärden har det inte varit möjligt att göra någon bra jämförelse mellan effekter i beslutsunderlag och verkliga effekter. Uppföljningen visar dock att åtgärden lett till kortare res- och transporttider och minskat behov av personal för växling.

RÖDBERG, NY MÖTESSTATION (KOSTNAD 24,6 MNKR): Bedömda effekter av mötesstationen var i huvudsak högre kapacitet i form av möjlighet till fler tåg på banan samt bättre res- och transporttider. Vidare skulle mötesstationen minska risken för störningar. Uppföljningen visar att de förväntade effekterna uppnåddes. Såväl person- som godstrafiken på banan har ökat. Vidare har res- och transporttiderna förbättrats.

TROLLHÄTTAN, BROAR ÖVER GÖTA ÄLV (KOSTNAD 224,7 MNKR): Eftersom broarna endast utgör en del i det större projektet Nordlänken kan en omfattande uppföljning av effekterna inte göras. Uppföljningen visar dock att lyftbron över Göta älv, som är en av broarna, haft inkörningsproblem som har skapat stora störningar på trafiken. Problemen har nu minskat.

HÅKANTORP-HERRLJUNGA, SPÅRBYTE (KOSTNAD 124,1 MNKR): Åtgärden utgör en deletapp i projektet Öxnared–Herrljunga, spårbyte. Syftet med hela projektet var att skapa förutsättningar för högre hastigheter på sträckan och därmed restidvinster. Eftersom samtliga åtgärder i projektet ännu inte färdigställts om fattar uppföljningen enbart effekten av denna åtgärd. Uppföljningen visar att bedömda hastigheter på sträckan uppfyllts och restidsförkortningarna realiserats. Vidare har åtgärden lett till ökad komfort för resenärerna.

Drift och underhåll samt reinvesteringar

I avsnittet om effektivitet i underhållet finns en mer utförlig analys av hur väl Banverket bedriver underhåll av järnvägsnätet.

Driftledning

Driftledningen utförs av Banverket Trafik. I driftledningen ingår att bereda och fastställa kapacitetstilldelning på Banverkets infrastruktur samt leda den avtalade trafiken på ett säkert och effektivt sätt och så att effekterna vid störningar begränsas. Enheten svarar även för trafikinformation till trafikutövare och resenärer. Kostnaden 2006 för den totala driftledningen inklusive trafikinformation var 645 (609) miljoner kronor.

Fastställelse av tågplan

Banverket har skyldighet att behandla en ansökan om infrastrukturkapacitet från den som har rätt att utföra eller organisera trafik. Kapacitetstilldelningen ska ske på ett icke-diskriminerande och konkurrensneutralt sätt. Tilldelningen görs i tågplanen som omfattar såväl internationell som nationell trafik och planerade banarbeten. Även reservkapacitet för olika behov och restkapacitet ingår. Inom den ettåriga tågplanen finns justerings- och ändringstillfällen. Det är denna möjlighet som Banverket utnyttjat för att tillmötesgå önskemålet att kunna ändra tidtabellerna i juni.

TABELL 27a
Kostnader drift, underhåll samt reinvestering.
Miljoner kronor

	2006	2005	2004
Trafikplanering	60	53	45
Levererad kapacitet och trafikinformation	528	514	522
Övrig trafikledning	57	42	32
Summa driftsledning	645	609	599
Förberedelser och omkostnader för underhåll	389	353	340
Avhjälpande underhåll	649	651	634
Förebyggande underhåll	1 093	1 074	1 011
Utbyte av defekta betongsliprar (DEF-sliprar)	132	240	363
Övrig anläggningsskötsel	394	379	348
Övrigt underhåll	9	6	4
Summa underhåll	2 666	2 703	2 701
Övrigt	15	-97	-24
Summa övrigt	15	-97	-24
Anslagsfinansierade reinvesteringar	1 018	973	966
Lånefinansierade reinvesteringar el och tele	547	561	339
Summa reinvesteringar	1 565	1 534	1 305
Summa drift, underhåll samt reinvestering	**4 891**	**4 749**	**4 581**

TABELL 27b
Intäkter och bidrag drift, underhåll samt reinvesteringar.
Miljoner kronor

	2006	2005	2004
Banavgifter	491	472	426
Reinvesteringar	11	5	7
Övrigt drift, underhåll och driftledning	27	68	109
Summa drift, underhåll samt reinvestering	**529**	**545**	**542**

Järnvägslagen tillämpades för första gången fullt ut i tågplanen med trafikstart den 10 december 2006. Tågplanen ska vara ettårig. Hela processen som föregick trafikstarten, gjordes därmed med tillämpning av Järnvägslagen under 2005 och 2006. I processen ingår samrådsförfarande med järnvägsföretag och auktoriserade sökanden inför den processbeskrivning som publiceras i Järnvägsnätsbeskrivningen ett år före trafikstart. I samrådsförfarandet framkom det ett tydligt önskemål om att behålla den internationellt sett jämförelsevis korta processtiden och att behålla möjligheten att ändra tidtabellerna i juni. Banverket har beskrivit planeringsprocessen så att dessa önskemål är möjliga, men enbart om alla järnvägsföretag och auktoriserade sökanden så önskar. Från 10 december 2006 kan Banverket inte neka en sökande ettåriga tåglägen.

Under 2006 har kapacitetsutnyttjandet varit högt och det ökar ytterligare. Om frivillig samordning och tvistlösning mellan sökandes tågläge misslyckas kan Banverket, med stöd av Järnvägslagen, förklara en del av infrastrukturen som överbelastad. Några sådana tydliga fall har inte kunnat identifieras. Däremot nekades tåguppehåll på station och några nekades kapacitet på korta delsträckor på grundval av för låg återställningsförmåga i systemet.

Kapacitet för gränsöverskridande trafik samordnas tillsammans med övriga europeiska infrastrukturhållare inom organisationen Rail Net Europe.

Rangering

Banverket utvecklar successivt förmågan att kapacitetstilldela på tågbildningsplatser. Framförallt gäller det de stora rangerbangårdarna där järnvägsföretagen hittills själva skött den uppgiften. I takt med den ökande konkurrensen, avregleringen av godstrafik och Banverkets tydliggjorda ansvar enligt Järnvägslagen är detta förhållande inte hållbart. Hanteringen ska vara icke-diskriminerande och konkurrensneutral. Banverket har därför i konkurrens upphandlat en entreprenör som utför tjänsten rangering på Hallsbergs rangerbangård. På så sätt tillhandahåller Banverket tjänsten rangering åt järnvägsföretag via entreprenören och får också ett tydligt kund-leverantörsförhållande.

Underhåll och reinvesteringar

Minskningen av underhållskostnaderna beror på att utbyten av defekta betongsliprar har avtagit under 2006. Nivån under 2005 motsvarade drygt 240 miljoner kronor för att under 2006 minskat till cirka 130 miljoner kronor.

Om utbyten av skadade betongsliprar räknas bort är relationen mellan det avhjälpande och förebyggande underhållet relativt konstant. Cirka 37 procent går till att hantera felavhjälpning, skador etc. Den här typen av åtgärder blir betydligt dyrare än motsvarande åtgärder som utförs i förebyggande syfte. Banverket strävar därför att sänka nivån på det avhjälpande underhållet.

Kostnader för anläggningsskötsel har ökat något. Kostnaderna omfattar bland annat snöröjning, bevakningskostnader, drift av infrabyggnader, supportavtal för olika anläggningsdelar och systemförvalting av GELD (Gemensamt Eldriftledningssystem). En del av ökningen beror på högre kostnader för snöröjning till följd av den förhållandevis stränga vintern 2006 men även på ökande kostnader i övrigt.

Banverket har under de senaste åren satsat mer på åtgärder för att förbereda underhållet, såsom analys av anläggningarnas tillstånd, förbättrade upphandlingar av underhållsåtgärder och ökade lokala förvaltningsinsatser. Detta ska underlätta beslut om inriktning och prioritering av underhållet.
De reinvesteringar som genomförs har i princip samma mål som det förebyggande underhållet, det vill säga att återställa tillståndet på banan. Skillnaden är att

reinvesteringar är enskilda större eller smärre åtgärder som omfattas av en formaliserad planeringsprocess innehållande bland annat startbeslut innan genomförandet. Reinvesteringarna uppgick till 1 565 miljoner kronor, vilket är en ökning med 31 miljoner kronor jämfört med 2005. De största reinvesteringarna under 2006 var spårbyte mellan Kiruna och Riksgränsen på Malmbanan, spårbyte mellan Bollnäs och Ljusdal på Norra stambanan, stolp- och kontaktledningsbyte mellan Storvik och Borlänge på Bergslagsbanan, spårupprustning mellan Ystad och Simrishamn på Ystadbanan samt utbyte av signalställverket i Åstorp. *Tabell 27a och tabell 27b på föregående sida.*

Kostnader för lånefinansierade järnvägsanläggningar

Verksamheten banhållning har belastas med ränte- och hyreskostnader på 562 (520) miljoner kronor för lånefinansierade järnvägsinvesteringar. Räntebelastningen gäller såväl pågående investeringar som oavskrivet värde av färdigställda anläggningar. Ökningen beror till stor del på en ökad upplåning för tidigarelagda investeringar och prioriterade projekt. Banverket får från och med 2005 lånefinansiera de prioriterade järnvägsprojekten Hallsberg–Degerön, Mjölby–Motala, Trollhättan–Göteborg samt järnvägsprojekt i Stockholmsområdet. Projekteringskostnaderna som tidigare lånefinansierats direktfinansieras från och med 2005 med anslag.

Anslaget räntor och återbetalning av lån har även belastats med avskrivning på elanläggningar, vissa anläggningar inom SL-området, Grödingebanan och leasade matarledningar samt återbetalning av lån för tidigarelagda investeringar. Anslaget har även tillgodoräknats ersättning för kapitalkostnader som gäller dessa anläggningar inom Stockholmsområdet. *Tabell 28.*

Fastigheter

Banregionerna utövar rollen som fastighetsägare, med en fastighetsenhet som sköter den operativa fastighetsförvaltningen. Fastighetsskötseln upphandlas dock på entreprenad.

Banverket tillämpar ett internhyressystem för att fördela kostnaderna för byggnader och mark på de interna nyttjarna. Ambitionen är att minska Banverkets totala kostnader för mark och lokaler. Under året har systemet inneburit att ytterligare byggnader kunnat utrymmas för avveckling.

Behovet av att avveckla byggnader är fortsatt stort. Den avvecklingsplan som finns upprättad visar att ca 900 av byggnaderna inte behövs för Banverkets verksamhet. Många av dessa är i dåligt skick och måste rivas medan andra eventuellt kan säljas. Under 2006 har genomförandet av avvecklingsplanen fortsatt. Ett 20-tal byggnader har sålts och omkring 120 byggnader har rivits. Avveckling av ytterligare 100 byggnader pågår. Vid försäljning och rivning av byggnader uppstår ofta problem som gör att avvecklingen drar ut på tiden. Värt att nämna är förekomsten av föroreningar i mark och byggnader, vilket påtagligt påverkar möjligheterna till avveckling. På sikt ger avvecklingen lägre löpande kostnader då många av avvecklingsobjekten dras med driftsunderskott.

Energianvändningen i lokaler

Banverket ska redovisa storleken på den totala energianvändningen i sina lokaler och vilken energiform som har använts. Banverket ska vidare redovisa vilka åtgärder som har vidtagits för att minska och effektivisera den totala energianvändningen.

Banverket förvaltar ett byggbestånd med en beräknad yta av cirka 365 000 m^2 LOA/BOA. Energianvändningen i beståndet har bedömts utifrån mätvärden, där sådana funnits att tillgå, och i övrigt utifrån uppkomna energikostnader.

I de drifts- och underhållstjänster som Banverket upphandlade under 2006 ingår att optimera befintliga anläggningar. Vidare har påbörjats insamling av mätarvärden att hanteras i Banverkets fastighetsdatabas för att bättre få underlag för beslut om energibesparingsåtgärder. Ett program för införande av energimätare av delar som i dag schablonräknas har påbörjats för att redovisa verklig energiförbrukning. Under året har energibesparande åtgärder genomförts främst genom övergång från oljeeldning till fjärrvärme till en kostnad av 1,9 mnkr och en beräknad besparing på 760 MWh/år. *Tabell 29.*

TABELL 28
Räntor, hyror och återbetalning av lån.
Miljoner kronor

	2006	2005	2004
Ränta elanläggningar	164	166	162
Ränta SL och Grödingebanan	64	69	88
Ränta Arlandabanan	39	40	47
Ränta projekteringslager	–	–	16
Ränta tidigarelagda investeringar	119	128	130
Ränta prioriterade projekt	51	21	–
Hyra teleanläggningar	116	107	101
Hyra matarledningar	14	14	14
Övrigt	-5	-25	-87
Summa ränte- och hyreskostnader för lånefinansierade järnvägsanläggningar	**562**	**520**	**471**
Avskrivningar av el, SL och Grödingebanan	433	337	344
Återbetalning av lån för tidigarelagda investeringar	379	379	–
Ersättning för kapitalkostnader	-54	-59	-62
Netto att avräkna mot anslaget Räntor och återbetalning av lå	**1 320**	**1 177**	**753**

TABELL 29
Energianvändningen fördelat på energislag. GWh

	2006
Elenergi	14,90
Eldningsolja	5,40
Fjärrvärme	8,80
Övrigt	0,24
Totalt	**29,34**

Peter Kauppi rätar en solkurva på bron över Veckefjärden, på Botniabanan.

PRODUKTION

Banverkets organisation är uppdelad mellan beställare (förvaltare) och utförare (producent). Verksamheten Produktion omfattar de verksamheter som drivs hos verkets sju resultatenheter.

Resultatenheterna

Resultatenheternas verksamhet omfattar utredningar, projektering, projekt- och byggledning, järnvägsentreprenader samt bygg-, drift- och underhållsproduktion inom järnvägsspecifika områden. Andra tjänster som tillhandahålls är materialförsörjning, nätkapacitet för IT, telefoni, utbildning och data. Enheterna finansierar sin verksamhet genom intäkter från uppdrag som beställs i huvudsak av de förvaltande enheterna i verket men även av externa företag.

Banverket handlar upp ny- och ombyggnadsverksamhet samt projektering i konkurrens enligt bestämmelserna i lagen om offentlig upphandling. Det innebär att den verksamhet som bedrivs inom Banverket Industridivisionen och Banverket Projektering är fullt konkurrensutsatt. Drift- och underhållsverksamheten upphandlas delvis på motsvarande sätt. Det innebär att Banverket Produktion delvis är konkurrensutsatt. För dessa enheter gäller ekonomiska villkor som är konkurrensneutrala. Samtliga enheter med undantag för Banverket IT bedriver extern uppdragsverksamhet i någon utsträckning.

Styrningen av Banverkets resultatenheter utövas genom krav från ägaren Banverket under så företagsliknande former som möjligt. Det innebär att Banverket i styrningen ställer krav på nyckeltal och avkastning som är i paritet med branschen. Företagsliknande former innebär också att styrningen utgår från det regelsystem som gäller för företag. De belastas därmed av ”skatt” och lämnar utdelning. För att uppnå konkurrensneutralitet sker en intern anpassning av de sociala avgifterna till samma nivå som för privata företag för enheterna Banverket Produktion och för Banverket Industridivisionen.

Resultaträkning, balansräkning och nyckeltal för Banverkets resultatenheter

Den sammanlagda nettoomsättningen för resultatenheterna har ökat något under 2006 till 5 374 (5 244) miljoner kronor. Den största ökningen, 234 miljoner kronor står Banverket Produktion för trots en allt hårdare konkurrens medan Banverket Industridivisionen har fått vidkännas en för dem väsentlig minskning på 127 miljoner kronor som en följd av förlorade

anbud. Generellt kan sägas att konkurrensen har medfört pressade priser och en del förlorade anbud. De pressade priserna har lett till minskade marginaler främst för den interna försäljningen till Banverket.

Produktionskostnadernas andel av omsättningen har kunnat hållas på samma nivå och utgör nu 86,2 (86,5) procent. Däremot har kostnaderna för administration ökat med 12 procent till 382 (341) miljoner kronor. Även försäljningskostnaderna har ökat med 11 procent men kan förklaras av de krav på omvärldsbevakning och kundarbete som en allt hårdare konkurrens kräver. Det förbättrade bruttoresultatet 739 (706) miljoner kronor äts upp av ökade kostnader för främst administration men även av ökade försäljningskostnader. Resultat efter finansnetto uppgår till 213 (224) miljoner kronor. *Tabell 30.*

Balansomslutningen har minskat något. De största förändringarna rör minskning av anläggningstillgångar och kortfristiga skulder. Efter genomförda utdelningar under 2006 på 73,4 (184,8) miljoner kronor har det egna kapitalet ökat under 2006 till 1 433 (1 365) miljoner kronor. *Tabell 31.*

Rörelsemarginalen totalt har försämrats något till 5,1 (5,5) procent. Nyckeltalet innehåller väsentliga individuella variationer. Andelen externa uppdrag fortsätter att öka och uppgår nu till 24,4 (19,8) procent av nettoomsättningen. Ingen större förändring har skett när det gäller andelen interna konkurrensutsatta uppdrag. Nivån är fortfarande kring 42 procent. *Tabell 32 och tabell 33.*

TABELL 30

Resultaträkning för Banverkets resultatenheter.
Miljoner kronor

	2006	2005	2004
Nettoomsättning	**5 374**	**5 244**	**5 305**
Produktionskostnader	-4 636	-4 538	-4 759
Bruttoresultat	**738**	**706**	**546**
Försäljningskostnader	-104	-94	-91
Administrationskostnader	-382	-341	-366
Jämförelsestörande poster	0	0	0
Övrigt	21	19	10
Rörelseresultat	**273**	**291**	**99**
Finansnetto	-60	-67	-74
Resultat efter finansnetto	**213**	**224**	**26**

TABELL 31

Balansräkning för Banverkets resultatenheter.
Miljoner kronor

Tillgångar	**2006-12-31**	2005-12-31	2004-12-31
Anläggningstillgångar	2 260	2 421	2 348
Lager och pågående arbeten	544	537	510
Övriga omsättningstillgångar	1147	1 155	913
Kassa och bank	0	0	54
Summa tillgångar	**3 951**	**4 113**	**3 825**
Eget kapital och skulder			
Internt eget kapital	1 322	1 195	1 349
Årets resultat	111	171	66
Summa eget kapital	**1 433**	**1 365**	**1 415**
Avsättningar	33	32	39
Interna långfristiga lån	1 178	1 254	1 109
Övriga långfristiga skulder	63	59	73
Kortfristiga skulder	1 245	1 403	1 188
Summa skulder	**2 518**	**2 748**	**2 410**
Summa eget kapital och skulder	**3 951**	**4 113**	**3 825**

TABELL 32

Nyckeltal

	2006	2005	2004
Andel externa uppdrag av total, %	24,4	19,8	16,6
Andel interna konkurrensutsatta uppdrag, %	42,1	43,3	50,9
Rörelsemarginal totalt, %	5,1	5,5	1,9
Rörelsemarginal externa uppdrag, %	7,5	8,2	-1,9
Räntabilitet på sysselsatt kapital, %	9,8	11,0	4,1
Räntabilitet på eget kapital, %	7,9	12,3	4,6
Soliditet, %	36,3	33,2	37,0
Investeringar exkl. telefoni och infrastruktur, mnkr	138	162	207
Investeringar i telefoni och infrastruktur, mnkr	113	46	69
Kassaflöde efter investeringar, mnkr	236	-257	521
Antal tillsvidareanställda vid årets slut	4 012	4 048	4 171

Nyckeltalsdefinitioner

Rörelsemarginal: Rörelseresultat i förhållande till nettoomsättning.
Räntabilitet på sysselsatt kapital: Rörelseresultat plus finansiella intäkter i förhållande till genomsnittligt sysselsatt kapital.
Sysselsatt kapital: Balansomslutning minskad med icke räntebärande skulder.
Räntabilitet på eget kapital: Årets resultat (efter dispositioner och intern skatt) i förhållande till genomsnittligt eget kapital.
Soliditet: Eget kapital i förhållande till balansomslutningen.

TABELL 33

Resultatenheternas verksamhet. Miljoner kronor

	Extern uppdragsverksamhet			**Interna konkurrensutsatta uppdrag**			**Interna ej konkurrensutsatta uppdrag**			**Totalt**		
	2006	2005	2004	**2006**	2005	2004	**2006**	2005	2004	**2006**	2005	2004
Intäkter	1 311	1 035	881	2 261	2 270	2 268	1 802	1 939	2 156	5 374	5 244	5 305
Kostnader	-1 212	-949	-898	-2 244	-2 243	-2 213	-1 645	-1 761	-2 095	-5 101	-4 953	-5 206
Resultat	**99**	86	-17	**18**	27	55	**157**	178	61	**273**	291	99
Finansnetto	-8	-10	-24	-5	-1	0	-48	-56	-49	-60	-67	-73
Årets resultat	**91**	76	-41	**13**	26	55	**109**	122	12	**213**	224	26

Banverket Produktion, Banverket Projektering, Banverket Industridivisionen och Banverket Telenät publicerar för 2006 egna så kallade årsrapporter. Där redovisas och kommenteras respektive resultatenhets resultat och verksamhet utförligare.

BANVERKET PRODUKTION

Banverket Produktions affärsområden är Service, Entreprenad, Maskin och Tele. Den största kunden är Banverket. Dit går 84,9 (86,7) procent av försäljningen men Banverket Produktion utför också uppdrag åt Stockholms Lokaltrafik (SL), Öresundsbro Konsortiet, Botniabanan AB, AB Fortum Värme samt flera kommuner, hamnar och industrier. Banverket Produktion är också underentreprenör till några av dess konkurrenter så som Svensk Banproduktion AB, Carillion och Balfour Beatty.

Trots konkurrensutsättningen har Banverket Produktion kunnat öka nettoomsättningen med 234 miljoner kronor huvudsakligen inom affärsområde Service. Anbudsframgången har ökat till 58 (49) procent. Den fortsatt allt hårdare konkurrensen pressar priserna nedåt. Det gäller såväl affärsområde Service som Entreprenad och marginalerna blir allt mindre. Svårast har det varit att ta hem anbud inom Banverket. Där har prispressen varit störst och rörelsemarginalen för internt konkurrensutsatta arbeten ligger på 1,8 (1,3) procent.

Konkurrensen om resurser är också hård framförallt i Stockholmsområdet, vilket gör att priset för underentreprenader och inhyrd personal ökat. Uppdragen åt kunder utanför Banverket har ökat betydligt till 448 (363) miljoner kronor delvis som en följd av att Banverket Produktion varit underentreprenör i större entreprenadprojekt. Rörelsemarginalen för de externa projekten uppgår till 9,0 (9,3) procent. Rörelsemarginalen totalt har minskat till 2,8 (3,5) procent. Rörelseresultatet har påverkats positivt av den förlängda arbetssäsongen som den långa och varma hösten/vintern medförde och negativt av avsättningar för nya avtalspensionärer 10 miljoner kronor. En förklaring till de ökade försäljningskostnaderna är den kartläggning som gjorts av den Nordiska marknaden och det arbete som lagts ner för att utveckla och för kunden förtydliga Banverket Produktions produktportfölj.

För att stärka den gemensamma konkurrenskraften har beslut fattats att sammanföra Banverket Produktion och Banverket Industridivisionen till en gemensam resultatenhet.
De funktionsavtal som Banverket Produktion började introducera för några år sedan har nu fått karaktären av norm för underhållsavtal i branschen.

Nöjd-medarbetar-index enligt gjord mätning har ökat från 60 till 64. Målet är 70. Avdelningen socialt klimat i undersökningen fick de bästa resultaten. Flera medarbetare som slutat på Banverket Produktion återvänder efter att ha jobbat hos andra järnvägsentreprenörer.

Banverket Produktion har erhållit certifikatet "certifierad spårentreprenör". Certifikatet förenklar upphandlingarna för både beställaren och Banverket Produktion eftersom det bevisar att Banverket Produktion levererar tjänster enligt de krav som ställs på säkerhet. Banverket Produktion är kvalitetscertifierad enligt ISO 9001:2000 och miljöcertifierad enligt ISO 14001:2004.

TABELL 35
Nyckeltal

	2006	2005	2004
Rörelsemarginal, %	2,8	3,5	1,9
Räntabilitet på sysselsatt kapital, %	12,2	14,5	7,5
Räntabilitet på eget kapital, %	7,2	9,1	6,8
Soliditet, %	46,5	45,0	41,2
Sysselsatt kapital, mnkr	706	683	664
Investeringar, mnkr	99	91	119
Kassaflöde efter investeringar, mnkr	-12	94	154
Antal tillsvidareanställda vid årets slut	2 846	2 890	2 990

TABELL 34
Resultaträkning. Miljoner kronor

	Extern uppdragsverksamhet			**Interna konkurrensutsatta uppdrag**			**Interna ej konkurrensutsatta uppdrag**					**Totalt**
	2006	2005	2004	**2006**	2005	2004	**2006**	2005	2004	**2006**	2005	2004
Intäkter	448	363	245	1 353	1 041	1 294	1 170	1 332	1 161	2 970	2 736	2 701
Kostnader	-408	-329	-239	-1 329	-1 028	-1 270	-1 149	-1 282	-1 139	-2 886	-2 639	-2 648
Resultat	**40**	**34**	**7**	**24**	**14**	**24**	**20**	**50**	**22**	**85**	**97**	**53**
Finansnetto	-1	-1	-1	-2	-2	-7	-2	-2	-6	-4	-5	-15
Årets resultat	**40**	**33**	**6**	**22**	**12**	**17**	**19**	**47**	**15**	**80**	**92**	**38**

BANVERKET PROJEKTERING

Banverket Projektering bedriver konsultverksamhet med inriktning på järnvägsanläggningar. Specialkompetens finns inom affärsområdena Utredningar, Projektering och Projekt- och byggledning. Verksamheten spänner över samtliga steg i byggandet av järnväg, från tidiga skeden till förvaltning.

Trots de satsningar som regeringen aviserat när det gäller Framtidsplanen så har marknaden för projekteringstjänster utvecklats svagt under 2006. Minskade uppdrag har medfört att omsättningen minskat till 420 (450) miljoner kronor. Banverket är fortfarande den största kunden och svarar för 83 (88) procent av intäkterna. Bland de externa kunderna, som svarar för 73 (56) miljoner kronor eller 17 (12) procent, kan nämnas Botniabanan AB, SWECO VBB, SL, Svensk Banproduktion AB och LKAB.

Utvecklingen och rörelsemarginalen 0,8 (7,8) procent för affärsområde Utredning har varit svag under året. Affärsområdet har få egna uppdrag och uppträder ofta som underkonsult. Inom affärsområde Projektering har konkurrensen har varit påtaglig. Ett väsentligt anbud som ej erhölls var projektering av delar av Citybanan. Ett antal fastprisuppdrag inom

Banverket Projektering har också bidragit till att hålla ner rörelsemarginalen till 6,7 (9,9) procent. Lättast har det varit att håll kvar rörelsemarginalen för affärsområdet Projekt- och Byggledning 13,1 (13,4) procent. Rörelsemarginalen för samtliga affärsområden uppgår till 8,2 (10,3) procent. Som en följd av den svagare marknaden och en ökad konkurrens har priserna i stort sett varit oförändrade under året.

Den svaga volymutvecklingen har gjort det svårt att bibehålla debiteringsgraden, som nu minskat till 72,2 (73,4) procent. Den har också påverkats av det program för rekrytering av 21 nyutexaminerade ingenjörer som genomförts. Personalomsättningen uppgick till 9,5 (7,0) procent. Under året har inget rörligt lönetillägg, baserat på marknadsrelaterade mål utgått. För 2005 var det rörliga lönetillägget 9,7 miljoner kronor.

Banverket Projektering är kvalitetscertifierade enligt ISO 9001:2000 och miljöcertifierade enligt ISO 14001:2004. Systemen ingår som delar i Banverket Projekterings verksamhetsstyrningssystem för styrning, uppföljning och kontroll av uppdragen.

TABELL 37

Nyckeltal

	2006	2005	2004
Rörelsemarginal, %	8,2	10,3	8,6
Räntabilitet på sysselsatt kapital, %	33,0	43,5	35,6
Räntabilitet på eget kapital, %	23,8	53,8	22,5
Soliditet, %	54,2	51,4	50,8
Sysselsatt kapital, mnkr	102	116	103
Investeringar, mnkr	7	5	6
Kassaflöde efter investeringar, mnkr	0	-7	62
Antal tillsvidareanställda vid årets slut	474	461	464

TABELL 36

Resultaträkning. Miljoner kronor

	Extern uppdragsverksamhet			**Interna konkurrensutsatta uppdrag**			**Interna ej konkurrensutsatta uppdrag**					**Totalt**
	2006	2005	2004	**2006**	2005	2004	**2006**	2005	2004	**2006**	2005	2004
Intäkter	73	56	41	347	394	399	0	0	0	420	450	439
Kostnader	-70	-51	-39	-315	-353	-364	0	0	1	-385	-404	-402
Resultat	**3**	**5**	**2**	**32**	**42**	**35**	**0**	**0**	**1**	**35**	**46**	**38**
Finansnetto	0	0	0	1	1	2	0	0	0	1	1	2
Årets resultat	**3**	**5**	**2**	**33**	**43**	**37**	**0**	**0**	**1**	**36**	**48**	**40**

BANVERKET INDUSTRIDIVISIONEN

Banverket Industridivisionens verksamhet omfattar järnvägstekniska entreprenader inom områdena nybyggnation och järnvägsförnyelse inom affärsområdet Entreprenad samt kompletterande tillverkning inom affärsområdet Verkstad. Verksamheten är helt konkurrensutsatt.

Nettoomsättningen minskade för tredje året i rad och uppgår till 996 (1 123) miljoner kronor. Den jämfört med tidigare år väsentligt lägre omsättningen gör det svårt att täcka kostnaderna för den kapacitet och den utrustning som Banverket Industridivisionen har för att genomföra högteknologiska järnvägsentreprenader med specialkunskaper inom BEST-området.

Inom affärsområdet Entreprenad har omsättningen minskat till 878 (1 032) miljoner kronor, vilket direkt slår igenom i minskade marginaler. Den lägre nettoomsättningen medför kostnader för överkapacitet. Samtidigt har det varit brist på personal inom kontaktledningsarbete. Enheten har under året också haft ett antal projekt med förluster. Dessa projekt har haft problem med maskiner, material och ledning. Den allt tydligare konkurrensen har pressat priserna och Banverket Industridivisionen har inte kunnat minska fasta kostnader i takt med rådande prispress. Positivt har dock varit att anbudsutfallet ökat under året till 59 (48) procent och att enheten i utvärdering fått mycket bättre resultat i de så kallade mjuka parametrarna i lämnade anbud. Ökningen avser dock flera projekt som genomförs först under 2007.

Utvecklingen inom affärsområde Verkstad har under året varit mycket positiv. Omsättningen har ökat med 45,4 miljoner kronor till 117,4 (72,0) miljoner kronor. Anbudsutfallet för affärsområdet har ökat till 84 (75) procent. Även om Banverket Industridivisionen förlorat anbud, så har affärsenhet Verkstad kunnat få leverera verkstadsprodukter till entreprenörer som vunnit anbud.

Arbetet med att implementera ett nytt affärssystem (IFS) och projektstyrningsmodellen PROPSI har varit ansträngande under året. Kostnaderna för IFS har varit 3,9 miljoner kronor mer än budgeterat. Därutöver finns kostnader för utbildning och tillämpning av bland annat PROPSI som överstigit budgeterade belopp.

Talet för NKI (nöjd-kund-index) har i mätningen 2006 utvecklats positivt och är nu 3,3 (3,2) på en 4,5-gradig skala. Banverket Industridivisionen är kvalitetscertifierad enligt ISO 9001:2000 och miljöcertifierad enligt ISO 14001:2004.

För att stärka den gemensamma konkurrenskraften har beslut fattats att under 2007 sammanföra Banverket Produktion och Banverket Industridivisionen till en gemensam resultatenhet.

Resultat efter finansnetto uppgår till -44 (-20) miljoner kronor och rörelsemarginalen är fortsatt negativ med -3,9 (-1,8) procent.

TABELL 39

Nyckeltal

	2006	2005	2004
Rörelsemarginal, %	-3,9	-1,8	-1,0
Räntabilitet på sysselsatt kapital, %	-13,6	-5,6	-3,5
Räntabilitet på eget kapital, %	-31,7	-0,5	0,0
Soliditet, %	28,6	31,9	61,0
Sysselsatt kapital, mnkr	262	307	330
Investeringar, mnkr	10	42	62
Kassaflöde efter investeringar, mnkr	10	-97	-77
Antal tillsvidareanställda vid årets slut	359	374	381

TABELL 38

Resultaträkning. Miljoner kronor

	Extern uppdragsverksamhet			**Interna konkurrensutsatta uppdrag**			**Interna ej konkurrensutsatta uppdrag**					**Totalt**
	2006	2005	2004	**2006**	2005	2004	**2006**	2005	2004	**2006**	2005	2004
Intäkter	219	106	150	776	1 004	1 201	0	13	43	996	1 123	1 394
Kostnader	-220	-101	-151	-815	-1 031	-1 205	0	-10	-53	-1 035	-1 143	-1 409
Resultat	**0**	**5**	**-2**	**-39**	**-27**	**-3**	**0**	**2**	**-10**	**-39**	**-20**	**-15**
Finansnetto	-1	0	0	-4	0	2	0	0	0	-5	0	2
Årets resultat	**-1**	**5**	**-1**	**-43**	**-27**	**-1**	**0**	**2**	**-10**	**-44**	**-20**	**-12**

BANVERKET TELENÄT

Banverket Telenät ansvarar för drift, förvaltning och investeringar i Banverkets samlade teleanläggningar. Verksamheten har två affärsområden, Telefoni och Nätkapacitet.

Affärsområde Nätkapacitet erbjuder de datakommunikationstjänster som järnvägssektorn kräver för att tågtrafiken ska fungera säkert och effektivt. Därutöver säljs nätkapacitet och våglängder till telekomoperatörer.

Av den totala nettoomsättningen på 660,9 (640,9) miljoner kronor svarar affärsområde Nätkapacitet för 449,4 (394,4) miljoner kronor eller 68 (56) procent. Efterfrågan på nätkapacitet har utvecklats mycket positivt främst när det gäller extern försäljning men även volymer till Banverket har ökat. Prisnivån har dock varit pressad och omförhandlingar av avtal har gjorts till lägre priser. Flera av konkurrenterna bygger ut och uppgraderar sina nät och har haft behov av att köpa extra kapacitet för att möta den ökade efterfrågan på kapacitet bland annat till Triple Play. Rörelseresultatet för affärsområdet Nätkapacitet uppgår till 127,1 (89,2) miljoner kronor och rörelsemarginalen till 28,2 (20,4) procent. Under året har ett nytt ramavtal tecknats med Banverket för hyra av nättjänster för infrastrukturtillämpningar.

Affärsområde Telefoni erbjuder fast telefoni och MobiSIR (järnvägens GSM-R-system för tågradio och mobiltelefoni). Till uppgifterna hör också att förvalta den fasta telefoni som behövs för järnvägens drift- och säkerhetssystem.

Affärsområde Telefoni exklusive SIR har under året belastats med kostnader för korrigering av avskrivningstid för televäxlar av typ MD 110 med 43 miljoner kronor. Åtgärden har resulterat i ett stort negativt rörelseresultat på -36,9 (-5,1) miljoner kronor. Under året har ett avtal om avveckling av signaltelefoni tecknats med Banverket. Avtalet medför att Banverket Telenät får viss kompensation för att genomföra en avveckling inom ramen för fortsatt säker trafik. Antalet MobiSIR abonnemang har ökat, vilket påverkat rörelsemarginalen för delområde SIR något till 19,8 (19,0) procent.

Kunder utanför Banverket svarade för 251 (247) miljoner kronor eller 38 (39) procent av omsättningen. Rörelsemarginalen för samtliga affärsområden uppgår till 19,3 (19,1) procent. Tillgängligheten i Banverket Telenäts nät är fortfarande mycket hög.

TABELL 41

Nyckeltal

	2006	2005	2004
Rörelsemarginal, %	19,3	19,1	1,1
Räntabilitet på sysselsatt kapital, %	8,5	8,7	0,5
Räntabilitet på eget kapital, %	11,3	11,0	0,0
Soliditet, %	24,5	21,5	20,0
Sysselsatt kapital, mnkr	1 532	1 539	1 301
Investeringar, mnkr	121	57	73
Kassaflöde efter investeringar, mnkr	234	-270	342
Antal tillsvidareanställda vid årets slut	120	118	111

TABELL 40

Resultaträkning. Miljoner kronor

	Extern uppdragsverksamhet			**Interna konkurrensutsatta uppdrag**			**Interna ej konkurrensutsatta uppdrag**					**Totalt**
	2006	2005	2004	**2006**	2005	2004	**2006**	2005	2004	**2006**	2005	2004
Intäkter	251	247	264	0	0	0	410	394	350	661	641	613
Kostnader	-202	-216	-298	0	0	0	-331	-303	-308	-533	-519	-606
Resultat	**49**	**31**	**-35**	**0**	**0**	**0**	**79**	**91**	**41**	**128**	**122**	**7**
Finansnetto	-6	-9	-23	0	0	0	-37	-44	-31	-43	-53	-55
Årets resultat	**43**	**22**	**-58**	**0**	**0**	**0**	**42**	**48**	**10**	**85**	**69**	**-48**

BANVERKET JÄRNVÄGSSKOLAN

Banverket Järnvägsskolan svarar för merparten av Banverkets utbildning inom järnvägsområdet. Banverket Järnvägsskolan säljer också kurser till externa kunder. Huvudmarknader är järnvägsförvaltningar, trafikföretag och entreprenörer.

Den avmattning som inleddes i efterfrågan under hösten 2005 fortsatte under hela första halvåret 2006 men kunde avslutas i en kraftig uppgång mot slutet av året. De förlorade volymerna under de första tertialen kunde återhämtas till 2005 års nivåer varför nettoomsättningen blev lika stor som under 2005 eller 57 (57) miljoner kronor.

Konkurrensläget upplevs som alltmer skärpt. Konkurrensen utövas inte alltid i form av konkurrerande utbildningsföretag, utan kan lika gärna bestå i att man ersätter utbildning med andra åtgärder eller att man väljer mer tillfälliga lösningar. Kundbasen är i princip densamma med 58 (59) procent interna banverkskunder och 42 (41) procent externa kunder. Av den banverksinterna försäljningen avser 27 (32) procent resultatenheterna.

Snedfördelningen i produktionen leder dock till större kostnader men rörelseresultatet har påverkats positivt av resultatet av de kostnadsgenomgångar och besparingar som genomförts inom administration och försäljning. Skolan i Mjölby har avvecklats under året till en extra kostnad på 0,4 miljoner kronor.

Banverket Järnvägsskolan har under året satsat på databaserad distansundervisning och en satsning på kurser i norra Sverige.

Rörelseresultatet har förbättrats till 0,6 (-1,9) miljoner kronor och rörelsemarginalen utgör 1,1 (-3,3) procent.

TABELL 42

Resultaträkning. Miljoner kronor

	2006	2005	2004
Nettoomsättning	**57**	**57**	**62**
- varav externa uppdrag	24	24	27
Rörelseresultat	**1**	**-1,9**	**-1,0**
Finansnetto	-1	-0,4	-0,4
Resultat efter finansnetto	**0**	**-2,3**	**-1,4**
- varav externa uppdrag	0	-0,5	-0,6

TABELL 43

Nyckeltal

	2006	2005	2004
Rörelsemarginal, %	1,1	-3,3	-1,6
Räntabilitet på sysselsatt kapital, %	1,8	-5,1	-2,9
Räntabilitet på eget kapital, %	0,7	-14,1	-7,8
Soliditet, %	33,2	33,6	33,8
Sysselsatt kapital, mnkr	36	36	38
Investeringar, mnkr	4	2	5
Kassaflöde efter investeringar, mnkr	0	-1	-10
Antal tillsvidareanställda vid årets slut	55	61	68

BANVERKET IT

Banverket IT erbjuder IT-lösningar till Banverkets enheter. IT-lösningarna ska täcka enheternas behov inom affärsområdena IT-arbetsplats, applikationsdrift och IT-infrastruktur. Systemutvecklingstjänster har utförts av Banverkets huvudkontor.

Arbetet med kundorienteringen har fortsatt under 2006. Det är det systematiska arbetet med att skapa rutiner för kundkontakter och kundvård, upprätta prismodeller och fastställa priser samt rutiner för offerter och avtal som nu ger utdelning och som har lett till att priserna kunnat sänkas. I kundorienteringsarbetet genomförs benchmarking med Vägverket och Skanska.

Förutom genomförda effektiviseringar har resultatet påverkats positivt av att antalet bärbara persondatorer ökat. Ökningen medför fler konton, fler filtjänster (lagring) och i viss utsträckning fler applikationer. Arbetet med att ersätta konsulter som anlitats under lång tid med egen personal har i princip avslutats under året.

Inom affärsområdet Applikationsdrift har målet uppnåtts att samtliga produktionssatta applikationer har ett uppdaterat underskrivet avtal. Ett omfattande arbete har genomförts inom affärsområde Infrastruktur med att ta fram ett nytt infrastrukturavtal. Produktionskostnaderna har kunnat minskas bland annat som ett resultat av det långsiktiga arbetet med standardiseringar. Kommunikationsdriften har utökats med drift och förvaltning av nätverksanslutning till Banverkets system för eldrift. Åtgärder för ökad säkerhet har införts. Inom Infrastruktur har man också genomfört och varit deltagare i ett flertal utvecklingsprojekt.

Affärsområdet infrastruktur är störst och svarar för 59 (62) miljoner kronor. Omsättningen för Kundservice är 54 (51) miljoner kronor och för applikationsdrift 37 (37) miljoner kronor.

Banverket IT överträffar det interna kravet för 2006 när det gäller nyckeltal och avkastningskrav.

TABELL 44
Resultaträkning. Miljoner kronor

	2006	2005
Nettoomsättning	**150**	**150**
- varav externa uppdrag	0	0
Rörelseresultat	**33**	**31,0**
Finansnetto	0	-0,4
Resultat efter finansnetto	**33**	**30,6**
- varav externa uppdrag	0	0

TABELL 45
Nyckeltal

	2006	2005
Rörelsemarginal, %	22,0	20,7
Räntabilitet på sysselsatt kapital, %	86,8	193,8
Räntabilitet på eget kapital, %	62,4	137,6
Soliditet, %	61,4	53,7
Sysselsatt kapital, mnkr	45	32
Investeringar, mnkr	9	9
Kassaflöde efter investeringar, mnkr	20	7
Antal tillsvidareanställda vid årets slut	103	93

BANVERKET MATERIALSERVICE

Banverket Materialservice svarar för försörjning av järnvägsstrategiskt material till Banverkets alla anläggningar. Banverket Materialservice ansvarar för logistikflödet från tillverkare till förvaltning under anläggningens hela livslängd. Den externa marknaden omfattas av försäljning till entreprenörer samt till huvudmän för andra järnvägsanläggningar.

Verksamhetsåret har präglats av större efterfrågan på material än förväntat. Försäljningsvolymen ökade med 271 miljoner kronor eller 26 procent till 1 306 (1 035) miljoner kronor. Försäljning av material till kunder utanför Banverket har ökat till 296 (244) miljoner kronor. Ökningen av den externa försäljningen är en konsekvens av att järnvägsuppdrag i ökad omfattning går till konkurrerande järnvägsentreprenörer.

Banverkets koncentration av beställningar av arbeten under 2006 som avser upprustning av kontaktledning har inneburit problem med materialanskaffning, särskilt som inga prognoser lämnats för volymökningen. Försäljning av komponenter till kontaktledning har i stort fördubblats jämfört med budget, vilket krävt extra resursinsatser för att tillsammans med leverantörer pressa fram efterfrågat material.

Leveransläget för kabel har varit kritiskt eftersom efterfrågan från den externa marknaden varit mycket hög på grund av reparationer efter stormen Gudrun och utbyggnad av telenätet.

Förnyat avtal om materialförsörjning av järnvägsspecifikt material till planerade och avhjälpande underhåll har tecknats mellan Banverket Materialservice och Banregionerna. I avtalet har avsnitt om hantering av prisdifferenser för material, rutiner för prognoser och samverkan mellan beställare - entreprenör – Banverket Materialservice förbättrats.

Ökningen av råvarupriserna har under året fortsatt främst på koppar, aluminium och zink.

Lagret fortsätter att öka huvudsakligen som en följd av beslut inom Banverket men också på grund av ökade kundkrav. Delar av årets lagerökning hänför sig till beslut om överföring av felavhjälpningslager från Banverket Produktion. Beslutet är ett steg i att öka konkurrensutsättningen vid etablering av nya entreprenader för avhjälpande underhåll. Omsättningshastigheten för lagret uppgår till 3,0 (2,7) gånger. Under året har en kartläggning och en analys genomförts i syfte att minska kapitalbindningen i lagret.

Resultat efter finansnetto uppgår till 22 (6) miljoner kronor. Rörelsemarginalen är 2,4 (1,5) procent.

TABELL 46
Resultaträkning. Miljoner kronor

	2006	2005	2004
Nettoomsättning	**1 306**	**1 035**	**997**
- varav externa uppdrag	296	244	154
Rörelseresultat	**31**	**16**	**2**
Finansnetto	-9	-10	-8
Resultat efter finansnetto	**22**	**6**	**-6**
- varav externa uppdrag	7	12	11

TABELL 47
Nyckeltal

	2006	2005	2004
Rörelsemarginal, %	2,4	1,5	0,2
Räntabilitet på sysselsatt kapital, %	9,0	5,1	0,8
Räntabilitet på eget kapital, %	17,2	5,4	0,0
Soliditet, %	19,8	18,1	20,2
Sysselsatt kapital, mnkr	386	314	326
Investeringar, mnkr	0	2	1
Kassaflöde efter investeringar, mnkr	-56	17	19
Antal tillsvidareanställda vid årets slut	55	51	49

Uppdragsverksamhet

Banverket ska bedriva en extern uppdragsverksamhet med en lönsamhet som är jämförbar med branschen i övrigt.

Återrapportering: Lönsamheten för resultatenheterna i förhållande till branschen i övrigt ska redovisas.

Avkastningskrav för resultatenheterna är satta i nivå med aktuella rörelsemarginaler i jämförbara branscher. De resultat för den externa uppdragsverksamheten som redovisats i föregående avsnitt innebär att samtliga enheter utom Banverket Industridivisionen klarat uppsatta avkastningskrav och att man därmed har en lönsamhet som är jämförbar med branschen i övrigt. Mot denna bakgrund bedöms lönsamhetsmålet ha uppnåtts.

Banverket får enligt instruktionen bedriva uppdrags-, uthyrnings- och försäljningsverksamhet som är förenlig med verkets uppgifter i övrigt. Banverket får dessutom utföra andra uppdrag inom ban-, el-, signal-, och teleområdet som rör vägar, järnvägar, flygplatser, hamnar och därmed jämförbara objekt. I utomnordiska länder får uppdragsverksamheten endast bedrivas i begränsad omfattning.

De totala intäkterna från den externa uppdragsverksamheten har fortsatt att öka. Intäktsökningen för elförsäljningen återspeglar såväl prisökningar på el som en ökad förbrukning av el under året. Ökningen av övriga externa uppdrag avser till stor del arbeten åt kommuner och landsting i samband med projekten Citytunneln i Malmö och till Citybanan i Stockholm. *Tabell 48 och tabell 49.*

TABELL 48
Verksamhetsvolym produktion och uppdragsverksamhet. Miljoner kronor

	2006	2005	2004
Intäkter resultatenheter interna ej konkurrensutsatta uppdrag	1 802	1 939	2 156
Intäkter resultatenheter interna konkurrensutsatta uppdrag	2 261	2 270	2 268
Intäkter resultatenheter externa uppdrag	1 311	1 035	881
Intäkter övrig extern uppdragsverksamhet	1 580	1 278	963
Summa verksamhetsvolym	**6 954**	**6 522**	**6 268**
- varav summa intäkter resultatenheter	5 374	5 244	5 305
Summa intäkter extern uppdragsverksamhet	**2 891**	**2 313**	**1 844**

Tjänsteexport i extern uppdragsverksamhet 2006

I enlighet med tjänsteexportförordningen (1992:192) paragraf 8 lämnas nedan en separat resultatrapport över tjänsteexportverksamheten. *Tabell 50.*

TABELL 49
Extern uppdragsverksamhet. Miljoner kronor

	2006	2005	2004
Teletjänster			
Intäkter	251	247	264
Resultat	43	22	-58
Entreprenad- och konsultverksamhet			
Intäkter	740	520	436
Resultat	41	43	6
Utbildningsverksamhet			
Intäkter	24	24	27
Resultat	0	-1	-1
Materialförsörjning			
Intäkter	296	244	154
Resultat	7	12	11
Summa extern uppdragsverksamhet resultatenheter			
Intäkter	**1 311**	**1 035**	**881**
Resultat	**91**	**76**	**-42**
Elförsäljning			
Intäkter	946	775	710
Resultat	0	0	0
Övriga externa uppdrag			
Intäkter	634	503	253
Resultat	0	0	0
Summa extern uppdragsverksamhet övriga			
Intäkter	1 580	1 278	964
Resultat	0	0	0
Totala intäkter externa uppdrag	**2 891**	**2 313**	**1 844**
Totalt resultat externa uppdrag	**91**	**76**	**-42**

TABELL 50
Tjänsteexport. Miljoner kronor

	Intäkter			**Kostnader**			**Resultat[1]**		
	2006	2005	2004	**2006**	2005	2004	**2006**	2005	2004
Entreprenadtjänster	37	30	135	-37	-38	134	-1	-8	1
Teletjänster	19	19	18	-16	-17	22	3	2	-4
Övriga tjänster	2	0	2	-2	0	2	0	0	0
Summa	**58**	**50**	**155**	**-55**	**-55**	**158**	**3**	**-6**	**-3**

[1]Resultat = resultat efter finansnetto

135
085
060
SJ

Västtrafiks Regina möter Hector Rails ellok på nybyggda dubbelspåret vid Torbacken på sträckan Göteborg–Trollhättan.

INSATSER SOM AVSER SAMTLIGA UPPGIFTER

Administration

Under anslaget Administration redovisas kostnaderna för styrning och det direkta och indirekta stöd som behövs för att Banverkets huvudverksamheter sektorsuppgifter och banhållning ska kunna bedrivas effektivt. *Tabell 51 och Diagram 10.*

Administrationen omfattar ledning, service, ekonomi- och personaladministration, kort- och långsiktig planering samt programarbete. Vidare ingår verksamhetsutveckling, internationellt arbete, standardisering, tekniskt stöd och utredningar på systemnivå. Dessutom ingår uppföljningen och annat arbete som inte är direkt hänförbart till huvudverksamheterna.

Samarbete mellan Banverket och Vägverket

Samarbetet mellan Banverket och Vägverket har fortsatt under 2006 och fokuserats på ett antal olika strategiska områden inom såväl ban- och väghållning som administrativa frågor. Några exempel på samarbetsområden är gemensam projektorganisation i samband med utbyggnad av riksväg 45 och utbyggnad till dubbelspår på Nordlänken, gemensamma utredningsinsatser i samband med omlokaliseringar av väg och järnväg på grund av gruvdriften i Kiruna. Det har under året beslutats om en gemensam systemplattform inom löne- och personaladministration samt en gemensam förvaltning för det systemet. En utredning av förutsättningar för att etablera gemensam löneadministrativ organisation pågår också. En gemensam datakabel mellan verkens huvudkontor i Borlänge har etablerats för att möjliggöra gemensamma tillämpningar av olika datasystem

Kvalitetsarbete

Banverket ska enligt kvalitetspolicyn genomföra sina uppgifter kundorienterat, effektivt och med rätt kvalitet. Vidare lägger kvalitetspolicyn fast att Banverkets system för ledning och styrning ska vara integrerat, enhetligt, och certifierbart mot de standarder som verkets ledning bestämmer. Under 2006 har ett stort antal aktiviteter bedrivits för att uppfylla de ambitioner som utpekas i policyn.

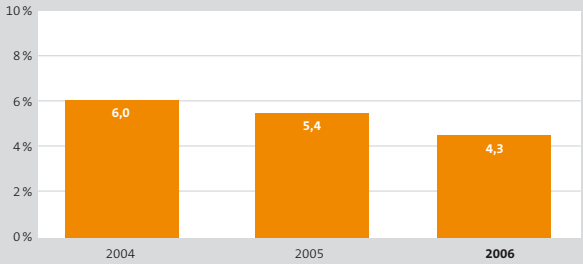
Viktiga projekt för att utvecklad styr- och ledarförmåga är framtagandet av strategier för försörjning och underhåll samt en omfattande ledarutbildning. Under året har även en uppföljande medarbetarenkät genomförts. Resultatet visar på förbättringar jämfört med tidigare genomförda mätningar. Vidare utgör självfallet den omfattande verksamhetsöversynen av Banverkets förvaltarorganisation som påbörjats under året och delvis redan genomförts en viktig del av kvalitetsutvecklingen under året. I översynen tas krafttag för att väsentligt utveckla styrnings- och ledarförmågan, kundorienteringen och Banverkets förmåga att ge kunderna goda förutsättningar för att nå sina mål. En utvecklad planering, styrning och samordning av Banverkets investeringsverksamhet hör också till det som tydligt ingår i verksamhetsöversynen.

Mycket av arbetet i övrigt har varit inriktat på att utveckla Banverkets styr- och ledarförmåga. Bland insatserna kan nämnas utvecklingsprojektet ”Vårt gemensamma arbetssätt” med målet att Banverket vid 2008 års utgång ska ha ett gemensamt, processbaserat och certifierbart ledningssystem. Detta arbete bygger vidare på den grund som lades 2004–2005 i en omfattande kartläggning och utveckling av Banverkets processer. Hit hör även implementeringen av projektet ”Utvecklad styrförmåga effektivitet”, vilket under 2006 har resulterat i en modell och rapporter som ger ledningen bättre förutsättningar att aktivt, målmedvetet och systematiskt styra Banverkets effektivitetsutveckling. Under 2006 har Banverkets samlade strategiska plan utvecklats och försetts med en tydlig och enhetlig måttbilaga för att säkra kvaliteten i styrningen. Projektet har under hösten varit vilande med anledning av verksamhetsöversynen. Arbetet återupptas under 2007 med beaktande av de

TABELL 51
Administration exkl. resultatenheterna.
Miljoner kronor

	2006	2005	2004
Sektorsuppgifter	13	12	15
Banhållning	732	730	742
Summa administration	**745**	**742**	**757**

DIAGRAM 10
Administrationskostnader i förhållande till verksamhetsvolym. Procent



nya förutsättningar som verksamhetsöversynen gett.

Under året har arbetet med att förbättra överblicken, prioriteringen och styrningen av Banverkets utvecklingsverksamhet fortsatt. En viktig insats är en samlad och strukturerad prövning och prioritering av utvecklingsprojekten som resulterat i en gemensam treårig utvecklingsplan. Ett modernt och effektivt IT-stöd för projekthantering har också införts under 2006.

Satsningen på att förankra de tre gemensamma värderingsorden Ansvartagande, Aktiva och Affärsmässiga har fullföljts under 2006 och gjort våra värderingar allt mer till en del av Banverkskulturen.

Under året har en omfattande utvärdering av konkurrensupphandlingen av järnvägsspecifika konsult- och entreprenadtjänster genomförts. Arbetet med att utveckla arbetsformerna för att tillvarata potentialen i en väl fungerande konkurrens har skett dels inom Banverket dels i samarbete med externa parter i exempelvis FIA (Förnyelse i anläggningsbranschen) och Byggherrerådet.

Risker och riskhantering

Banverket har under året utarbetat och fastställt en riskhanteringsstrategi som beskriver den övergripande inriktningen av Banverket riskhantering samt de strategiska riskhanteringsmålen. Det övergripande målet för Banverkets riskhantering ska vara att identifiera och på ett relevant och kostnadseffektivt sätt behandla de risker som kan påverka förutsättningarna att nå Banverkets strategiska mål. Riskhanteringen ska utvecklas och förbättras i detta syfte. Riskhanteringen ska bidra till att uppfylla uppdragsgivares, kunders och intressenters krav och förväntningar på en säker tillförlitlig och tillgänglig järnvägsinfrastruktur samt tågtrafik. Riskhanteringen ska också bidra till en effektiv verksamhetsstyrning och verksamhetsplanering genom att skapa underlag för beslut och åtgärder samt även bidra med underlag för överväganden och beslut avseende effektivisering och verksamhetsutveckling.

Strategin har kompletterats med en föreskrift som beskriver de gemensamma och enhetliga reglerna för riskhanteringsarbetet samt en handbok med råd och rekommendationer.

I Banverkets samlade strategiska plan har fastställts att Banverket riskhantering ska utvecklas i syfte att klarlägga den totala riskexponeringen inom verket och särskilt de däri ingående målpåverkande faktorerna så att dessa kan behandlas på ett relevant och kostnadseffektivt sätt. Även Banverkets ”Kvalitetspolicy” har kompletterats med utgångspunkter för Banverkets riskhantering.

En samlad riskanalys har utarbetats med utgångspunkt från resultatet av riskhanteringsredovisningen i verksamhetsuppföljningen. Den samlade riskanalysen har fastställts av Banverkets ledning. Utpekade väsentliga risker finns inom områden som ny teknik för signalsystem, EU-standardisering av järnvägens infrastruktur, prisutvecklingen för metaller och elenergi, mycket högt utnyttjande av järnvägens kapacitet främst inom storstadsregionerna samt genomförande av beslutade järnvägsinvesteringar i tid och inom kalkylerad kostnad. De identifierade riskerna är föremål för särskilda åtgärder och uppföljning.

Genomförandet av beslutade järnvägsinvesteringar är ett väsentligt riskområde inte minst mot bakgrund av mängden och storleken på de projekt som pågår och kommer att pågå under de närmaste åren. Vid slutet av 2006 var cirka 25 miljarder kronor nedlagt i pågående projekt för att investera i järnvägen. Bland pågående projekt finns flera mycket stora och komplexa projekt bland annat Citytunneln i Malmö, Västkustbanan med dubbelspårsutbyggnad och tunnel genom Hallandsås, Nordlänken, Uppsala bangård, Ådalsbanan och Umeå godsbangård. De stora investeringsprojekten är komplexa i flera avseenden. Tiden från förstudie till färdig anläggning är ofta lång. Planeringsprocessen blir ofta komplicerad då många krav, intressen, och procedurer ska beaktas. Byggandet sker ofta i känsliga natur- eller stadsmiljöer. De geotekniska förhållandena innebär ibland stora problem att hantera. Både projektering och byggande genomförs med stort inslag av konsulter och entreprenörer. Detta ställer stora krav på väl utvecklad projektstyrning och kontraktshantering. Den beskrivna komplexiteten innebär en ständigt aktuell risk för ökade projektkostnader och förseningar i projekten.

Riskhanteringen är integrerad i den ordinarie verksamhetsstyrningen. Krav på redovisning av genomfört riskhanteringsarbete har inkluderats i rutinen för ledningens genomgång. Även andra åtgärder har vidtagits för att stärka denna integrering av riskhanteringen i verksamhetsstyrningen. Detta förändringsarbete kommer att fortsätta. Riskhantering har varit en integrerad del i den under året genomförda verksamhetsöversynen.

Personal

Med ökad trafik, stora planerade investeringar och ett stort behov av underhållsinsatser står den svenska järnvägen och Banverket inför betydande utmaningar de närmaste åren. Samtidigt går många i pension. För att öka järnvägens produktivitet och attraktivitet samverkar Banverket med aktörer i järnvägssektorn samt inom bygg- och anläggningsbranschen.

TABELL 52
Nyckeltal

	2006	2005	2004
Antal tillsvidareanställda (genomsnitt)	6 538	6 520	6 583
- varav kvinnor	18%	19%	18%
Antal visstidsanställda (genomsnitt)	308	265	330
Totalt anställda (genomsnitt)	**6 846**	**6 785**	**6 913**
Antal nyanställningar	306	204	197
- varav kvinnor	27%	34%	33%
Andel avgångar	4,2%	3,6%	4,3%

TABELL 53
Sjukfrånvaro. Procent

Sjukfrånvaro	**2006**	2005
Totalt	**3,7**	**3,8**
- varav andel långtidssjuka (60 dagar eller mer)	41,1	46,0
Kvinnor	4,2	4,4
Män	3,4	3,7
Anställda – 29 år	2,4	2,1
Anställda 30 – 49 år	3	3,1
Anställda 50 år –	4,8	5,5

Personalstruktur

Medelantalet tillsvidareanställda vid Banverket har ökat marginellt under 2006. Största procentuella ökningen av antalet anställda har skett inom banregionerna och huvudkontoret. Största minskningen har skett inom Banverkets producerande enheter. Av de nyanställda under året är 64 procent under 40 år.

Medelåldern bland Banverkets anställda är 46 år, vilket är samma som 2005. Medelåldern är 47 år för män och 43 år för kvinnor, vilket är en ökning för kvinnor i jämförelse med 2005. *Tabell 52*.

Kompetensförsörjning

Banverket har inom ramen för samarbetsorganet Förnyelse i anläggningsbranschen (FIA) under 2006 bedömt tillgången på arbetskraft inom anläggningsbranschen fram till 2015. De medverkande var Vägverket, Svensk teknik och design, Sveriges byggindustrier och Arbetsmarknadsstyrelsen (AMS).

Bedömningarna visar att det fram till och med 2015 kommer att finnas ett ackumulerat underskott av yrkesarbetare på cirka 2 200 personer. Motsvarande underskott när det gäller ingenjörer är cirka 900 personer. Även inom tre av de järnvägsspecifika kompetensområdena (ban, el och signal) väntas ett underskott på yrkesarbetare och ingenjörer, enligt Banverkets bedömning.

Redan under 2006 var bristen på arbetskraft inom flera anläggningsyrken stor. I en enkät från AMS under våren 2006 uppgav 36 procent av arbetsgivarna inom anläggningsbranschen att de hade brist på arbetskraft inom anläggningsyrken, och 26 procent uppgav att de tackat nej till order på grund av brist på arbetskraft.

Under 2006 har Banverket samverkat i en rad fora i Sverige och övriga Norden för att förbättra yrkets attraktivitet – Gemensam nordisk anläggningsmarknad, Förnyelse i anläggningsbranschen, rekryteringssamverkan ”Samhällsbyggarna” och ”Järnvägsjobb”. Under de senaste åren har Banverket aktivt marknadsfört de järnvägstekniska utbildningar som finns i form av Järnvägstekniker (KY-utbildning) och Järnvägsingenjör (högskoleutbildning, 120 poäng). Under 2006 ökade antalet sökande med cirka 40 procent. Genom att tidigt intressera barn och ungdomar kan intresset för järnvägen på sikt öka. Tillsammans med Kungliga Vetenskapsakademien har Banverket tagit fram materialet ”Järnvägsteknik i grundskolan”.

Det är främst studenter inom väg- och vattenbyggnadsteknik och samhällsbyggnadsteknik som lockas av ett framtida arbete på Banverket. En tredjedel av dessa studenter är kvinnor. Under 2006 föll Banverket tillbaka på 2004 års nivå enligt Företagsbarometerns olika rankningar.

I olika undersökningar anses Banverket vara en attraktiv arbetsgivare. Under 2006 låg Banverket på 19:e plats i företaget Universums undersökning. Ledarskapet är viktigt för hur medarbetarnas uppfattar arbetsgivaren. I den senaste medarbetarundersökningen ökade faktorn ledarskap från 58 (2004) till 60. Banverkets mål är att samtliga enheter minst ska ligga på 70, vilket är ett framforskat riktvärde. Det är dock ingen enhet som i dag når det målet.

Banverkets program för medarbetar- och ledarutveckling har under 2006 etablerats. Syftet är att skapa en konkret och övergripande utgångspunkt för Banverkets medarbetar- och ledarutveckling och att bidra till att en god kompetensförsörjning upprätthålls. Under året har cirka 200 personer deltagit i olika ledarskapsutbildningar inom programmet och 210 personer i den centrala företagsintroduktionen. Utvärderingarna har genomgående visat att utbildningarna hållit hög kvalitet och varit mycket givande för deltagarna.

För att underlätta för Banverkets enheter har ramavtal slutits med flera företag inom området team- och ledningsgruppsutveckling. Under 2006 har 23 personer gått kursen Psykologiskt krisstöd. Kursen riktar sig till arbetsledare och chefer och utgör ett fördjupningsblock i Banverkets arbetsmiljöutbildning. Kursen omfattar planering av krisstöd på arbetsplatsen samt reaktioner och hantering i akuta stressituationer. Tyngden läggs på praktisk träning i att genomföra avlastande samtal. Utvärderingarna visar att Banverkets tredagars grundutbildning i arbetsmiljö har befäst sin betydelse för arbetsmiljöarbetet. Målgruppen är främst chefer och skyddsombud. Under 2006 har 142 personer deltagit i utbildningen.

Banverkets omställningsverksamhet Skrädderiet har under 2006 gett stöd till totalt 137 personer. Av dessa var eller riskerade 84 personer att bli övertaliga och 53 personer hade behov av rehabiliteringsinsatser. Vid utgången av 2006 har situationen lösts för 80 av dem som riskerade att bli övertaliga och för 35 av dem som varit i behov av rehabiliteringsinsatser.

Jämställdhet och mångfald

Banverket ska eftersträva en jämn fördelning av makt och inflytande mellan kvinnor och män. Banverket ska redovisa andelen kvinnor och män fördelat på olika nivåer inom myndighetens verksamheter och planerade åtgärder för att uppnå en jämnare fördelning.

Under det gångna året har Banverkets enheter fortsatt arbetet med att nå målen i jämställdhets- och mångfaldsplanen. Av Banverkets enheter uppger 14 av 20 att de klarat minst 80 procent av de aktiviteter som planen innehåller för 2006.

Andelen kvinnor inom Banverket minskade under 2006 med en procent till 18 procent. Andelen kvinnor på chefspositioner är den samma som föregående år, 15 procent. Av de kvinnliga medarbetarna är 5,4 (5,3) procent chefer. Motsvarande siffra för män är 12,3 (7,1) procent. Av alla kvinnor är det 3,5 (3,5) procent som tar ut föräldraledighet. För män är motsvarande siffra 0,7 (0,7) procent.

Banverkets ledningsgrupp består av 13 personer varav fem är kvinnor. Banverkets styrelse har 12 ledamöter inklusive generaldirektören varav fyra är kvinnor.

Under 2006 har Banverket genom olika insatser främjat arbetet med att uppnå ökad mångfald. Ett exempel är Järnvägsjobb

ett projekt som drivs tillsammans med privata järnvägsentreprenörer, Europeiska Social Fonden (ESF) och Länsarbetsnämnden i Stockholm. Flertalet deltagare är nysvenskar och/eller kvinnor och målet är att anställa 22 ban- och eltekniker.

En god arbetsmiljö

Banverkets arbetsmiljöarbete har bedrivits inom tre huvudområden, nämligen Banverket som arbetsgivare, Banverket som sektorsansvarig och Banverket som anläggningsinnehavare.

Inom det första området Banverket som arbetsgivare kan nämnas arbete med medarbetarenkäter (se nedan) och de redan nämnda arbetsmiljöutbildningarna.

Byggherrens ansvar har betonats i Banverkets byggherreråd, upphandlingsunderlaget FU2000 och informationsinsatser i form av bland annat en broschyr om samordningsansvar enligt arbetsmiljölagen. Inom ramen för sektorsarbetet har samarbetet med Arbetsmiljöverket förstärkts under året. Vidare stödjer Banverket forskning inom järnvägssektorns arbetsmiljö. Under året har Karolinska institutet startat en hälsostudie inom järnvägssektorn med hjälp av kompetens och forskningsmedel från Banverket.

På verkets alla nivåer sker en organiserad och kontinuerlig samverkan mellan arbetsgivare och arbetstagare i arbetsmiljöarbetet. I den medarbetarenkät som genomfördes under andra halvåret användes QWC-metoden som även användes vid motsvarande mätning 2004. Svarsfrekvensen låg på 85 procent. Framtidsprognosen, det dynamiska fokustalet, som är ett sammanvägt värde, har ökat från 61,5 vid 2004 års mätning till 64. De värden som utgör den så kallade stressprofilen visar på frånvaro av negativa stressymtom, vilket är positivt. Det sociala klimatet är gott. En positiv trend kan ses för områdena lärande i arbetet, återkoppling, ledarskap, medarbetarskap och målkvalitet. Det förbättrade resultatet ska ses som en effekt av gemensamma ansträngningar. Varje arbetsgrupps strävan att utveckla sin arbetssituation är betydelsefull.

Trots den positiva trenden finns mer att göra för att nå upp till de önskade riktvärdena på viktiga områden, det vill säga de värden man minst bör uppnå för att medarbetarna ska må bra och för att arbetsprocesserna ska flyta smidigt. Delaktighet, ledarskap och målkvalitet är områden som kan förbättras ytterligare. De 68 procent som haft medarbetarsamtal under det senaste året har betydligt bättre resultat på alla förändringsområden än de som inte haft medarbetarsamtal.

Resultatet från 2004 är oförändrat för de frågor som rör mobbning, trakasserier eller nedsättande kommentarer och handlingar på grund av ålder, etnisk eller kulturell tillhörighet, funktionshinder, kön eller sexuell läggning.

Sjukfrånvaro och hälsa

Under namnet Satsa Friskt utvecklar Banverket tillsammans med arbetstagarorganisationerna verktyg och metoder för att långsiktigt minska sjukfrånvaron och öka frisknärvaron. Projektet har ekonomiskt stöd från Utvecklingsrådet. Under året har arbetet bland annat resulterat i:

- ett presentationsmaterial om ergonomins betydelse i arbetslivet
- ett hälsoprojekt inom Banverket Produktion
- en metod för att i ett tidigt skede identifiera och hantera framtida arbetsmiljörisker i såväl byggande som drift av Banverkets anläggningar
- ett påbörjat pilotprojekt för att testa olika modeller att hantera medarbetardialog och verksamhetsanpassade arbetsmiljöutbildningar.

Sjukfrånvaron inom Banverket har minskat med 1 procentenhet sedan 2003. I jämförelse med 2006 har sjukfrånvaron minskat med 0,1 procent. Det är framför allt sjukfrånvaro efter dag 14 som har minskat under 2006 (0,3 %). Både männens och kvinnornas sjukfrånvaro minskar. *Tabell 53 föregående sida*.

Andelen långtidsfriska (ingen sjukdag på två år) har minskat från föregående år till 31,8 procent. Det är en minskning med drygt 5 procent från 2005. Andelen långtidsfriska är som vid tidigare mätningar högst för gruppen chefer, 47,2 procent, följd av gruppen män, 34,4 procent och gruppen kvinnor, 20,3 procent. Banverkets arbete med att främja och förebygga sjukdom fortsätter framförallt genom arbetsmiljöarbetet och genom friskvårdsaktiviteter.

Förtroendefull samverkan och ständiga förbättringar

Under året har Banverket inlett ett arbete med att utveckla och införa ett gemensamt ledningssystem i Banverket, ”Vårt gemensamma arbetssätt”. Där ingår personalarbetet som en del, på alla nivåer och i alla processer. För att uppnå en bättre styrning och ett effektivare personalarbete behöver Banverket bättre koppla ihop personalarbetet med styrningen i stort och med kärnverksamheten. Det gäller både för den övergripande styrningen och för verksamhetsplanering och uppföljning. Minst lika viktig är den operativa styrningen, det vill säga samspelet mellan chefer och medarbetare runt om på alla arbetsplatser i Banverket. Jobbar man inte bra där, då hjälper det inte med en aldrig så bra styrning från högre nivåer.

I Banverkets effektivitetsmodell är ett mätområde effektivt personalarbete.

För att skapa en långsiktighet och stabilitet i Banverkets gemensamma utveckling av personalarbetet har en plan för gemensam utveckling fastställts. Satsningen har hittills bland annat resulterat i en förändrad personal- och arbetsmiljöpolicy.

För att tillfredställa kraven på stöd och service till lägre kostnad, samverkar Banverket och Vägverket bland annat om löne- och personaladministrativa system.

Ekonomisk redovisning

EKONOMISKA KOMMENTARER	55
BOLAGSVERKSAMHET	56
RESULTATRÄKNING	57
BALANSRÄKNING	58
ANSLAGSREDOVISNING	59
FINANSIERINGSANALYS	60
SAMMANSTÄLLNING ÖVER VÄSENTLIGA UPPGIFTER	61
NOTER	62
REVISIONSBERÄTTELSE	69

Ekonomiska kommentarer

Finansiering

Banverkets verksamhet finansieras i huvudsak med anslag och därutöver med lån, avgifter och bidrag samt balanserade överskott från extern uppdragsverksamhet under tidigare år.

Verksamheten finansierades under 2006 till 69 (71) procent med anslagsmedel. Anslagsförbrukningen under året ligger knappt en procent under tilldelade anslag.

Lån har tagits upp för att finansiera investering i egna produktionsanläggningar samt järnvägsinvesteringar. Nettoupplåningen under året uppgår till 1 021 (504) miljoner kronor. De lån som tas upp ska i allt väsentligt återbetalas med anslag.

Löpande verksamhet

Den löpande verksamheten i form av sektors- och banhållningsuppgifter har under året tagit i anspråk 4 992 miljoner kronor av anslagsmedel vilket är cirka 374 miljoner kronor mer än föregående år. Denna verksamhet har i övrigt i huvudsak finansierats med banavgifter om 529 miljoner kronor vilket är 50 miljoner kronor mer än föregående år.

Årets intäkter och resultat i den externa uppdragsverksamheten framgår i tabell 54, tillsammans med banavgifterna. Tabellen redovisas i enlighet med regleringsbrevets uppställning.

Det samlade resultatet för året innebär ett överskott på 91 miljoner kronor. Överskottet kommer främst från tele-, entreprenad- och konsulttjänster. Balanserade överskott i den externa uppdragsverksamheten uppgick vid årets början till 109 miljoner kronor. Årets överskott kommer att balanseras varefter det balanserade överskottet kommer att uppgå till 200 miljoner kronor.

Investeringar i järnvägsanläggningar

Årets investering i järnvägsanläggningar uppgick till sammanlagt 8 486 (7 940) miljoner kronor. Av detta direktfinansierades 5 843 miljoner kronor med anslagsmedel. Därutöver har 379 miljoner kronor anslagsavräknats för investeringar som tidigarelagts under tidigare år genom upplåning. Investeringar under året för 2 257 miljoner kronor finansierades med i lån hos Riksgäldskontoret. Av de lånefinansierade investeringarna avsåg 944 miljoner kronor projekt som särskilt prioriterats av regeringen. Investeringar för 174 miljoner kronor har kunnat tidigareläggas tack vare lån från externa intressenter som till exempel kommuner.

De externa bidragen till investering i järnvägsanläggningar var i förhållande till senare år små och uppgick till endast 8 miljoner kronor.

Tillgångar

Värdet av under året färdigställda järnvägsanläggningar uppgår till 3 353 miljoner kronor vilket är i nivå med förgående år. Avskrivningar och nedskrivningar uppgår till 2 838 (2 657) miljoner kronor varav 1 985 miljoner kronor utgörs av avskrivningar på anslags- och externfinansierade järnvägsanläggningar. De senare ingår i årets kapitalförändring.

Värdet av pågående investering i järnvägar ökade med 5 112 miljoner kronor och uppgick vid årets slut till 25 380 miljoner kronor. I detta ingår ett flertal mycket stora järnvägsprojekt bland annat avseende Västkustbanan inklusive tunnel genom Hallandsås, Citytunneln i Malmö, Norge/Vänernbanan, Citybanan i Stockholm och Ådalsbanan.

Byggandet av Botniabanan ingår inte i de av Banverket redovisade projekten eftersom detta projekt drivs av ett särskilt projektbolag. Bolaget ägs av staten och berörda kommuner. Botniabanan kommer att ingå i statens spåranläggningar. Den totala projektkostnaden är beräknad till 13 200 miljoner kronor i 2003 års prisnivå. Under 2006 ingick staten och berörda kommuner ett nytt huvudavtal. Enligt detta ska Botniabanan hyras ut till Banverket från 2010 till 2050. Hyran ska täcka bolagets avskrivningar och räntor för den gjorda investeringen. Den årliga hyran för Botniabanan är i budgetpropositionen för 2007 beräknat till cirka 1 400 miljoner kronor under de första fem åren av hyresperioden.

Bokfört värde för produktionsanläggningarna (byggnader samt maskiner och inventarier) är i stort sett oförändrat i jämförelse med föregående år.

Tillgodohavandet på Banverkets räntekonto i Riksgäldskontoret uppgår till 376 (389) miljoner kronor.

Skulder, avsättningar och åtaganden

Leverantörsskulderna har ökat med 203 miljoner kronor främst beroende på den fortsatt ökande volymen pågående järnvägsinvesteringar.

Upplåningen hos Riksgäldskontoret har ökat med 1 021 miljoner kronor. Lån för av regeringen särskilt utpekade investeringsprojekt har upptagits med 900 miljoner kronor och uppgår ackumulerat till 1 959 miljoner kronor. Lån för övriga investeringar har tagits upp med 1 465 miljoner kronor. Upplåningen hos Riksgäldskontoret uppgick vid årets slut sammanlagt till 14 200 miljoner kronor vilket är inom medgiven låneram om 17 300 miljoner kronor.

TABELL 54
Verksamhet där avgiftsintäkter disponeras. Mnkr

		2006						
	Ack över-/underskott	Intäkter		Kostnader		Över-/underskott		Ack över-/underskott
	2005-12-31	Beräknat	Utfall	Beräknat	Utfall	Beräknat	Utfall	2006-12-31
Banavgifter	**0**	**462**	**529**	**462**	**529**	**0**	**0**	**0**
Uppdragsverksamhet								
Teletjänster	-17	242	251	238	208	4	43	26
Entreprenad- och konsulttjänster	81	545	740	530	699	15	41	122
Utbildning	6	33	24	32	24	1	0	6
Materialservice och IT	39	210	296	200	289	10	7	46
Elförsäljning	0	725	946	725	946	0	0	0
Fastighetsförvaltning	0	27	23	27	23	0	0	0
Övrigt	0	120	611	120	611	0	0	0
Summa uppdrag	**109**	**1 902**	**2 891**	**1 872**	**2 800**	**30**	**91**	**200**

Beräknat behov av kapitaltillskott till Svedab AB har minskat med 59 miljoner kronor till följd av redovisat positivt resultat i Svedab AB. Beräknade behov av kapitaltillskott redovisas under övriga skulder. Kapitaltillskotten lämnas genom betalningsutfästelser och anslagsavräknas inte utan ingår i årets kapitalförändring. Övriga ansvarsförbindelser har inte givit anledning till någon åtgärd från Banverkets sida.

Avsättning för lön och pensioner i samband med förtida avgång har gjorts under tidigare år. Under året har avsättning för beslutade delpensioner gjorts. Tidigare gjord avsättning har reducerats i takt med att utbetalningar görs. Avsättningen för fastighetsavveckling har minskats i takt med genomförd avveckling. Avsättningar för åläggande att åtgärda förorenad mark har utökats med 38 miljoner kronor till 267 miljoner kronor på grund av att ytterligare område för åtgärdande har identifierats.

Bolagsverksamhet

Banverket förvaltar tillsammans med andra intressenter aktier i två aktiebolag, Svensk-Danska Broförbindelsen AB (SVEDAB) och A Banan Projekt AB (A-Banan) samt är ensam ägare av Tunnelpersonalen i Malmö AB. Dessutom är Banverket delägare i Skandfast Ett HB.

I budgetproposition 2006/07:1 anger Regeringen att den, om det befinnes lämpligt, avser att överföra förvaltningen av SVEDAB:s och A-banans aktier till Näringsdepartementet. Något beslut har ännu inte fattats.

Tunnelpersonalen i Malmö AB

Banverket förvaltar 100 procent av aktierna i Tunnelpersonalen i Malmö AB. Bolagets huvuduppgift är att för Citytunnelprojektets räkning tillhandahålla personal, utrustning och inventarier samt hyra lokaler.

Svensk-Danska Broförbindelsen AB (SVEDAB)

SVEDAB ägs av staten. Aktierna har under 2006 förvaltats av Banverket och Vägverket med 50 procent vardera. Bolagets uppgift är att förvalta de svenska intressena i det hälftenägda Öresundsbro Konsortiet. Verksamheten består av ekonomisk koncern- och bolagsförvaltning samt av drift- och underhållsförvaltning av de svenska väg- och järnvägsanslutningarna till Öresundsbron. Koncernen SVEDAB består av moderbolaget SVEDAB samt det hälftenägda Öresundsbro Konsortiet. Finansieringen av Öresundsbron har skett med lån som garanteras av både den svenska och danska staten.

Under de inledande åren, efter det att Öresundsbron tagits i drift, redovisade SVEDAB- koncernen stora underskott på grund av att väg- och järnvägsintäkterna inte täckte kostnader för avskrivningar och finansiella kostnader. Under 2005 införde SVEDAB den internationella redovisningsstandarden IFRS/IAS (International Financial Reporting Standard / International Accounting Standards) för koncernen SVEDAB. Övergången har medfört att SVEDAB:s andel av konsortiet invärderas i moderbolaget enligt anskaffningsvärdemetoden enligt Redovisningsrådets rekommendation 32. De nya principerna medför att koncernens resultat inte får samma genomslag i moderbolaget som tidigare. Den kapitaltäckningsgaranti som Banverket har utfärdat avser förpliktelse att täcka moderbolaget SVEDAB:s egna kapital.

Enligt regeringsbeslut ska underskotten i moderbolaget SVEDAB täckas med aktieägartillskott. Aktieägartillskotten jämte ränta ges i form av betalningsutfästelser. Ägartillskotten ska lämnas med 50 procent vardera av Banverket och Vägverket.

Med hänsyn till att moderbolaget SVEDAB har balanserade vinstmedel vid årsbokslut 2006 behöver inte någon kapitaltäckning göras för 2006. Ränta på kapital- och aktieägartillskott uppgår till 30,8 (26,4) miljoner kronor under 2006. Ackumulerat uppgår lämnade kapital- och aktieägartillskott jämte ränta till 852 (911) miljoner kronor. Kapital- och aktieägartillskotten lämnas i form av reverser.

Trafiken på bron fortsätter att öka. Ökningen under 2006 var hela 16 (15) procent och uppgår nu till i genomsnitt 15 800 fordon per dygn. Pendlingstrafiken ökade med 43 procent jämfört med 2005 och tågtrafiken inräknat är det nu ca 14 000 personer som dagligen pendlar över Öresundsbron. Även tågtrafiken fortsätter att öka och antalet passagerare på tågen över Öresund ökade med 17 procent till 7,8 (6,3) miljoner kronor.

A-Banan Projekt AB (A-banan)

A-Banan Projekt AB (A-Banan) är ett intressebolag. Aktierna i A-Banan förvaltas till lika delar av Banverket och Luftfartsverket. A-Banan har av A-Train AB (A-Train) upphandlat byggandet, driften och finansieringen av järnvägsförbindelsen mellan Stockholm och Stockholm-Arlanda flygplats den så kallade Arlandabanan. Vid färdigställandet överlämnades anläggningen till A-Banan som i sin tur hyr ut den till A-Train. A-Train har som ersättning erhållit rätt att fram till 2040 bedriva flygpendeltrafik mellan Stockholm Central och Arlanda flygplats så länge kontraktsenlig trafik upprätthålls. A-Train bedriver trafiken under namnet Arlanda Express.

A-Banan har till uppgift att bevaka statens rättigheter och skyldigheter enligt Arlandabanan Project Agreement (Projektavtalet) samt sedan Arlandabanan färdigställts följa och övervaka driften av flygpendeln och verksamheten i övrigt på Arlandabanan. Till uppgifterna hör att medverka till att utveckla järnvägstrafiken på Arlanda flygplats samt att i samråd med Banverket följa frågan om en integrering av trafiken på Arlandabanan. A-Train är skyldig att tillhandahålla viss trafik samt att enligt särskild överenskommelse delta i ett samordnat förhandlingsförfarande under A-Banans ledning för fördelning av trafikikeringsrätt, förutsatt att A-Train erhåller skälig ersättning och att flygpendeltrafiken inte påtagligt inskränks. Härutöver är det en uppgift för A-Banan att följa återbetalningen av det statliga villkorslånet.

Aktierna i A-Train övertogs 2004 av Macquarie Bank Limited, som bildade ett svenskt aktiebolag MEIF Stockholm AB, vars syfte är att äga aktierna i A-Train.

A-Banan har ett begränsat eget kapital och Banverket och Luftfartsverket har därför ställt ut en obegränsad kapitaltäckningsgaranti till förmån för bolaget. Till grund för detta åtagande finns ett beslut i riksdagen som meddelats verken i regeringens regleringsbrev. Ett aktieförvaltar- och samarbetsavtal har slutits mellan Banverket och Luftfartsverket. Genom att i A-Banan samla de rättigheter och skyldigheter som staten en-

ligt avtal har i projektet ska statens riskexponering hanteras av bolaget. De kommersiella och tekniska riskerna i projektet bärs enligt Projektavtalet helt av A-Train. Banverkets risk i projektet består av åtgärder av A-Banan eller av verket självt som har påverkan på verksamheten samt att Banverket som ägare av A-Banan indirekt kan påverkas vid problem med projektet.

A-Banan har genom så kallat back-to-back-avtal med Banverket, Luftfartsverket och affärsverket SJ säkerställt statens åtagande i projektet. Rättigheter och skyldigheter enligt back-to-back-avtalen har förts vidare till Projektavtalet.

Om A-Train inte fullföljer sitt uppdrag och bolagets långivare inte utnyttjar sin så kallade övertaganderättighet återtar A-Banan rådigheten över järnvägsanläggningen och trafikeringsrätten på statens spåranläggning. A-Banan har rätt och under vissa förutsättningar skyldighet att ta över sex av de sju tågen som används i flygpendeltrafiken. För det sjunde tåget föreligger ingen sådan avtalsmässig skyldighet.

Den nya järnvägslagen som trädde i kraft den 1 juli 2004 innebär stora förändringar på svensk järnvägsmarknad. Lagen kan ha konsekvenser för Projektavtalet och A-Banans möjligheter att genomföra sitt trafikpolitiska uppdrag. A-Banan har ansökt om tillstånd som infrastrukturförvaltare för Arlandabanan med uppgift att ge trafikeringsrätt på sina anläggningar vid Stockholms Central och vid Arlanda flygplats. Frågan har överklagats och är ännu inte avgjord.

A-Banan har i enlighet med sitt uppdrag att utveckla trafiken på Arlandabanan medverkat till att pendeltågstrafik från Uppsala och Stockholm kommit igång. Omstigning mellan pendeltågsnäten sker i Upplands Väsby.

Under 2006 har A-Train upphört att till A-Banan lämna överenskommen information om Projektets tekniska, ekonomiska och trafikala utveckling. Härigenom begränsas A-Banans möjligheter att följa förändringarna av statens risker i projektet. Diskussioner är planerade med A-Train om hur samarbetet ska utvecklas.

I enlighet med riksdagens beslut med anledning av Riksrevisionens rapport, har A-Banan gjort tillägg i bolagsordningen, som preciserar vilka samhällsintressen som bolaget har till uppgift att infria. Regeringen har ännu ej fattat beslut i frågan.

Skandfast Ett HB

Banverket innehar fem procent av andelarna i handelsbolaget Skandfast Ett HB. Bolagets uppgift är att förvalta den fastighet som Banverket hyr för del av huvudkontorets verksamhet i Borlänge.

Resultaträkning

tkr	**2006**	2005
Verksamhetens intäkter		
Intäkter av anslag (Not 1)	4 991 978	4 617 829
Intäkter av avgifter och andra ersättningar (Not 2)	3 555 735	3 050 855
Intäkter av bidrag	86 560	94 132
Finansiella intäkter (Not 3)	8 586	19 509
Summa	**8 642 859**	7 782 325
Verksamhetens kostnader (Not 4)		
Kostnader för personal (Not 34)	3 562 850	3 414 868
Kostnader för lokaler (Not 25)	204 727	174 186
Övriga driftskostnader	3 439 047	2 852 991
Finansiella kostnader (Not 3)	522 412	499 535
Avskrivningar och nedskrivningar (Not 5)	2 837 575	2 657 088
Summa	**10 566 611**	9 598 6683
Verksamhetsutfall	**-1 923 752**	-1 816 343
Resultat från andelar i intresseföretag (Not 14)	**90 000**	-91 992
Uppbördsverksamhet		
Intäkter av avgifter m.m. samt andra intäkter som inte disponeras av myndigheten (Not 6)	126 453	211 946
Medel som tillförts statsbudgeten från uppbördsverksamhet	-126 453	-211 946
Saldo	**0**	0
Transfereringar		
Medel som erhållits från statsbudgeten för finansiering av bidrag (Not 1)	585 573	931 146
Övriga erhållna medel för transferering	23 800	
Lämnade bidrag	-609 373	-931 146
Saldo	**0**	0
Årets kapitalförändring (Not 7)	**-1 833 752**	-1 908 335

Jämförelsevärden avseende 2005 för Finansiella kostnader samt Resultat från andelar i intresseföretag är justerade på grund av att ränta för utställda betalningsutfästelser för SVEDAB från och med år 2006 ska redovisas som en finansiell kostnad.

Balansräkning

tkr	2006-12-31	2005-12-31
TILLGÅNGAR		
Immateriella anläggningstillgångar		
Balanserade utgifter för dataprogram (Not 8)	40 124	41 319
Summa immateriella anläggningstillgångar	**40 124**	41 319
Materiella anläggningstillgångar		
Järnvägsanläggningar, byggnader, mark och annan fast egendom (Not 9)	64 980 982	64 266 031
Förbättringsutgifter på annans fastighet (Not 10)	29 480	29 703
Maskiner, inventarier, installationer m.m. (Not 11)	749 255	703 238
Pågående nyanläggningar (Not 12)	25 416 272	20 347 024
Beredskapstillgångar (Not 13)	0	1 206
Förskott avseende materiella anläggningstillgångar	953 709	1 205 279
Summa materiella anläggningstillgångar	**92 129 698**	86 552 481
Finansiella anläggningstillgångar		
Andelar i intresseföretag (Not 14)	4 973	12 387
Andra långfristiga värdepappersinnehav (Not 14)	5	5
Andra långfristiga fordringar (Not 14)	6 514	8 834
Summa finansiella anläggningstillgångar	**11 492**	21 226
Varulager		
Varulager och förråd (Not 15)	494 096	454 074
Pågående arbeten (Not 16)	24 185	37 339
Förskott till leverantörer	10 602	19 405
Summa varulager	**528 883**	510 818
Fordringar		
Kundfordringar	837 559	832 639
Fordringar hos andra myndigheter	324 065	366 598
Övriga fordringar	-3 331	-1 043
Summa fordringar	**1 158 293**	1 198 194
Periodavgränsningsposter (not 36)		
Förutbetalda kostnader	195 064	174 150
Upplupna bidragsintäkter	4 466	3 037
Övriga upplupna intäkter	373 988	228 224
Summa periodavgränsningsposter	**573 518**	405 411
Avräkning med statsverket (Not 17)	**31 028**	24 162
Kassa och bank		
Behållning räntekonto i Riksgäldskontoret (Not 18)	376 076	389 621
Kassa, postgiro och bank	9 377	22 548
Summa kassa och bank	**385 453**	412 169
SUMMA TILLGÅNGAR	**94 858 489**	89 165 780
KAPITAL OCH SKULDER		
Myndighetskapital (Not 19)		
Statskapital	77 453 848	73 042 584
Balanserat resultat intresseföretag	-908 442	-790 095
Balanserad kapitalförändring	107 983	32 576
Kapitalförändring enligt resultaträkning	-1 833 752	-1 908 335
Summa myndighetskapital	**74 819 637**	70 376 730
Avsättningar		
Avsättningar för pensioner (Not 20)	19 228	20 115
Övriga avsättningar (Not 21)	375 720	321 900
Summa avsättningar	**394 948**	342 015
Skulder m.m.		
Lån i Riksgäldskontoret (Not 22)	14 200 000	13 179 000
Övriga lån	569 824	412 549
Skulder till andra myndigheter	369 620	368 065
Leverantörsskulder	1 963 451	1 760 958
Övriga skulder (Not23)	1 409 052	1 379 799
Förskott från uppdragsgivare och kunder	69 804	40 548
Summa skulder m.m.	**18 581 751**	17 140 919
Periodavgränsningsposter (not 37)		
Upplupna kostnader	1 053 978	1 304 971
Oförbrukade bidrag	999	12
Övriga förutbetalda intäkter	7 175	1 133
Summa periodavgränsningsposter	**1 062 152**	1 306 116
SUMMA KAPITAL OCH SKULDER	**94 858 489**	89 165 780
Ansvarsförbindelser		
Garantiutfästelser (Not 24)		
Kapitaltäckningsgaranti A-Banan Projekt AB		
Garanti avseende lån upptaget av Skandfast Ett HB hos Swedbank	185 503	184 901

Anslagsredovisning

Redovisning mot anslag

tkr

Utgiftsområde 22 Anslag	Ingående över-förings-belopp 06-01-01 (not 26)	Årets tilldelning enligt reglerings-brev (not 27)	Fördelade anslags-belopp (not 26)	Indrag av anslags-belopp (not 26)	Totalt dispo-nibelt belopp	Netto-kostnader	Utgående över-förings-belopp 06-12-31 (not 28)
36:3 Banverket: Administration (ram)	**76 981**	**777 373**	**0**	**-54 117**	**800 237**	**729 779**	**70 458**
1 Banverket (ram)	76 981	777 373		-54 117	800 237	729 779	70 458
36:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter (ramanslag)	**273 870**	**10 867 740**	**0**	**-212 524**	**10 929 086**	**10 942 078**	**-12 992**
1 Myndighetsutövning (ram)	12 522	8 000	-5 769	-6 543	8 210	5 605	2 605
1:1 Järnvägsinspektionen (ram)	5 769		-5 769		0	0	0
1:2 Fastställelse av tåg- och järnvägsplan (ram)	6 753	8 000		-6 543	8 210	5 605	2 605
2 Bidrag till Inlandsbanan och Öresundsbro Konsortiet (ram)	29 084	367 000		-17 564	378 520	370 898	7 622
3 Sektorsuppgifter (ram)	18 276	184 740		-12 756	190 260	182 599	7 661
4 Banhållning (ram)	213 988	10 308 000	5 769	-175 661	10 352 096	10 382 976	-30 880
4.1 Investeringar i nationell plan (ram)	-117 342	5 050 000	5 769		4 938 427	5 241 255	-302 828
4.3 Drift, underhåll och trafikledning (ram)	176 533	3 794 000		-47 654	3 922 879	3 821 852	101 027
4.4 Räntor och återbetalning av lån (ram)	154 797	1 464 000		-128 007	1 490 790	1 319 869	170 921
36:5 Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk (ram)	**6 252**	**123 504**	**0**	**-2 524**	**127 232**	**126 453**	**779**
1 Banverket (ram)	6 252	123 504	0	-2 524	127 232	126 453	779
Totalt alla anslag (not 30)	**357 103**	**11 768 617**	**0**	**-269 165**	**11 856 555**	**11 798 310**	**58 245**
Inkomsttitlar							
6511 Bidrag till transeuropeiska nätverk (not 6)						**126 453**	

Redovisning mot bemyndiganden

Tilldelad bemyndiganderam på anslag 36:4 Banhållning och sektorsuppgifter (not 29) 28 000 mnkr

mnkr

	Ingående åtaganden år 2006	Utestående åtaganden 06-12-31	Utestående åtagandenas fördelning per 2007	2008	2009	2010
Anslag 36:4						
- externa åtaganden	14 554,1	14 051,5	4 523,1	3 587,7	2 640,3	3 300,4
- interna åtaganden	2 004,4	2 595,8	1 332,4	759,8	396,1	107,5
Lån						
- externa åtaganden	1 917,5	1 550,4	959,0	389,9	181,0	20,5
- interna åtaganden	312,7	191,0	178,4	12,6	0,0	0,0
Summa	**18 788,7**	**18 388,7**	**6 992,9**	**4 750,0**	**3 217,4**	**3 428,4**

Finansiella villkor

Banverket har följt samtliga finansiella villkor.

Följande förtydliganden för anslag 36:3, 36:4 och 36:5. Banverket har:

- Till Statens haverikommission betalat 3 789 tkr från anslagspost 1.2.
- Till Inlandsbanan AB har ett bidrag utbetalats på 108 mnkr. Till Öresundsbro konsortiet har det utbetalats en ersättning på 262,9 mnkr från anslagspost 2.
- Finansierat den externa verksamheten hos BIC med 800 tkr på anslagspost 3.
- Gjort investeringar i anslutning till statens järnvägsnät för 24 tkr på anslagsdelpost 4.1.
- Finansierat statsbidrag till regionala spårfordon med 354 mnkr på anslagsdelpost 4:1.
- Under 2006 inte haft anslagssparande att nyttja på anslagspost 36:5 (2003) till lagfartskostnader.

Följande förtydliganden för låneram och krediter.

- Upplåning per låneram och krediter vid utgången av år 2006 redovisas i not 22.
- Lån från kommuner och enskilda för finansiering i järnvägsanläggningar har upptagits och amorterats enligt de villkor som regleringsbrevet för år 2006 anger.
- Utnyttjande av disponibla anslagskrediter redovisas i not 28.

Finansieringsanalys

tkr	2006	2005
DRIFT		
Kostnader (Not 31)	-7 729 035	-6 915 225
Finansiering av drift		
Intäkter av anslag	4 991 978	4 617 829
Intäkter av avgifter och andra ersättningar	3 555 735	3 050 855
Intäkter av bidrag (Not 32)	78 315	46 315
Övriga intäkter	8 586	19 509
Summa medel som tillförts för finansiering av drift	**8 634 614**	7 734 508
Ökning (-) av lager	-40 022	-79 377
Ökning (-) av kortfristiga fordringar	-106 251	-283 564
Ökning (+) av kortfristiga skulder	318 803	653 513
Kassaflöde från drift	**1 078 109**	1 109 855
INVESTERINGAR		
Investeringar i finansiella tillgångar	9 734	-446
Investeringar i materiella tillgångar	-8 404 124	-8 388 316
Investeringar i immateriella tillgångar	-9 473	-20 153
Summa investeringsutgifter	**-8 403 863**	-8 408 915
Finansiering av investeringar		
Lån från Riksgäldskontoret	2 365 000	1 829 993
- amorteringar	-1 344 000	-1 326 594
Ökning av statskapital med medel som erhållits från statsbudgeten	6 343 243	5 886 061
Bidragsmedel som erhållits för investeringar (Not 33)	-58 338	-63 210
Summa medel som tillförts för finansiering av investeringsverksamhet	**7 305 905**	6 326 250
Kassaflöde till investeringar	**-1 097 958**	-2 082 665
UPPBÖRDSVERKSAMHET		
Intäkter av avgifter mm samt andra intäkter som inte disponeras av myndigheten	126 453	211 946
Inbetalningar i uppbördsverksamhet	**126 453**	211 946
Medel som tillförts statsbudgeten från uppbördsverksamhet	**-126 453**	-211 946
Kassaflöde från uppbördsverksamhet	**0**	0
TRANSFERERINGSVERKSAMHET		
Lämnade bidrag	-609 373	-931 146
Utbetalningar i transfereringsverksamhet	**-609 373**	-931 146
Finansiering av transfereringsverksamhet		
Medel som erhållits från statsbudgeten för finansiering av bidrag	585 573	931 146
Övriga erhållna medel för finansiering av bidrag	23 800	0
Summa medel som tillförts för finansiering av transfereringsverksamhet	**609 373**	931 146
Kassaflöde från transfereringsverksamhet	**0**	0
FÖRÄNDRING AV LIKVIDA MEDEL	**-19 849**	-972 810
SPECIFIKATION AV FÖRÄNDRING AV LIKVIDA MEDEL		
Likvida medel vid årets början	**436 330**	1 409 140
Ökning (+) av kassa och postgiro	250	14
Minskning (-) av tillgodohavande hos Riksgäldskontoret	-13 544	-660 936
Ökning (+) av banktillgodohavanden	-13 421	16 845
Minskning (-) av avräkning med statsverket	6 866	-328 734
Summa förändring av likvida medel	**-19 849**	-972 811
Likvida medel vid årets slut	**416 481**	436 329

Sammanställning över väsentliga uppgifter

Uppgifter enligt 2 kap, §4, Förordning (2000:605) om myndigheters årsredovisning och budgetunderlag.

mnkr	**2006**	2005	2004	2003	2002
Låneram Riksgäldskontoret					
Beviljad låneram	17 300	15 000	13 080	12 321	10 020
Utnyttjad låneram ackumulerat	14 200	13 179	12 676	10 902	9 236
Kontokrediter hos Riksgäldskontoret					
Beviljade kontokrediter	1 208	1 120	780	770	777
Maximalt utnyttjade kontokrediter under året	560	84	44	116	239
Räntekonto					
Räntekostnader	3	15	2	17	0
Ränteintäkter	5	15	14	28	37
Avgiftsintäkter					
Intäkter som inte disponeras av Banverket	0	0	0	0	0
Intäkter som disponeras av Banverket	3 556	3 051	2 545	2 763	2 060
Intäkter enligt budget i regleringsbrev	2 364	2 038	1 934	1 960	1 615
Anslagskredit					
Beviljad anslagskredit	1 099	1 084	825	690	716
Utnyttjad anslagskredit	31	0	9	0	29
Utgående överföringsbelopp	58	357	162	316	136
Belopp intecknade av framtida åtaganden	18 389	18 789	16 245	11 621	3 807
Summa tilldelade bemyndiganden	28 000	25 000	22 000	13 700	6 300
Anställda					
Årsarbetskrafter	6 088	6 333	6 324	6 053	5 949
Medeltal anställda (inklusive projektanställda)	6 552	6 545	6 617	6 572	6 445
Driftskostnad/årsarbetskraft [1)]	2,7	2,3	2,1	2,0	1,8
Årets kapitalförändring	-1 834	-1 908	-1 805	-1 284	-1 949
Balanserad kapitalförändring	108	33	65	73	115

[1)] Driftskostnad har beräknats som verksamhetsvolym enligt resultatredovisningen (tabell Banverkets verksamhetsvolym) reducerad med avskrivningar, finansiella kostnader och transfereringar.

Noter

Redovisningsprinciper

Allmänt

Banverkets årsredovisning är upprättad i enlighet med förordningen (2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag, förordningen (2000:606) om myndigheters bokföring samt de undantag från EA-regler som regeringen meddelat i regleringsbrevet för 2006.

I resultaträkningen redovisas intäkter och kostnader för den löpande verksamheten. I resultatredovisningen ingår även utförda investeringar i järnvägsanläggningar.

Anslag och intäkter

Banverkets verksamhet finansieras i huvudsak genom statliga anslag.

Avräkning mot anslagen görs för den löpande verksamheten med redovisade kostnader efter avdrag av intäkter i den anslagsfinansierade verksamheten.

Investering i järnvägsanläggningar anslagsavräknas normalt då investeringen utförs. Sådana anslagsmedel tillförs statskapitalet och redovisas därför inte i resultaträkningen.

Undantag från den direkta anslagsavräkningen görs för investeringar som finansieras med lån hos Riksgäldskontoret i enlighet med instruktioner i Banverkets regleringsbrev. Lånefinansierade investeringar i eldrifts- och teleanläggningar samt vissa anläggningar i Stockholmsområdet anslagsavräknas i takt med amorteringar vilka baseras på planenliga avskrivningar. Lånefinansierad tidigareläggning under åren 2002 till 2004 av vissa investeringar enligt regeringens beslut anslagsavräknas i takt med amorteringar under perioden 2005 till 2015. Lånefinansierade investeringar genom av regeringen särskilt utpekade projekt kommer att anslagsavräknas i takt med amorteringar som ska göras under 25 år från drifttagande av respektive anläggning.

Investering i järnvägsanläggningar som tidigareläggs genom tillfällig finansiering med lån från externa intressenter anslagsavräknas då lånen återbetalas.

Banverket ansvarar för uppbörd av avgifter för trafik på statens spåranläggningar enligt förordning SFS 1998:1827 (senast ändrad 2000:458). Avgifterna disponeras av Banverket för finansiering av banhållning och trafikantinformation.

Externa uppdrag utförs mot ersättning enligt villkor i regleringsbrev. Banverket disponerar de intäkter som uppkommit i de externa uppdragen. Resultatet av de externa uppdragen redovisas i resultaträkningen (ingår i årets kapitalförändring) och balanseras till kommande år.

Successiv vinstavräkning tillämpas för konsult- och entreprenaduppdrag.

Periodisering görs av inkomster och bidrag. Bidrag från EU bokförs dock vid mottagande och inleverans till statsverket.

Immateriella anläggningstillgångar

Immateriella anläggningstillgångar aktiveras enligt gällande bestämmelser för statliga myndigheter.

Järnvägsanläggningar inkl eldrifts- och teleanläggningar

Från och med 1996 redovisar Banverket samtliga investeringar i järnvägsanläggningar som tillgång i balansräkningen. Anslagsmedel för utförda investeringar tillförs statskapitalet. Anläggningarna värderas till full produktionskostnad oberoende av finansieringsform. Eventuell extern finansiering tillförs statskapitalet. Mervärdesskatt ingår i anskaffningsvärdet för anläggningar anskaffade före 1 juli 1991. Anskaffningskostnad för mark särredovisas fr o m 2002. Mark anskaffad före 2002 redovisas till ett standardvärde av en krona per kvadratmeter. Mark anskaffad från och med 2002 är redovisad till faktisk anskaffningskostnad.

Produktionskostnad i pågående investeringsprojekt aktiveras som pågående nyanläggningar. Aktivering av ränta på pågående investering görs inte eftersom räntekostnader hittills endast förekommer för en mindre del av de pågående investeringarna. Projekteringskostnader för planerade järnvägsinvesteringar aktiveras som pågående nyanläggning. Invärdering från pågående investeringsprojekt till färdigställd anläggning sker normalt i samband med att anläggningen tas i bruk.

Byggnader, maskiner och inventarier

Anskaffade byggnader, maskiner och inventarier för användning i den egna verksamheten redovisas som anläggningstillgång till historisk anskaffningskostnad. Planenliga avskrivningar belastar resultat och avräknas mot anslag.

Avskrivningar

Avskrivningar enligt plan beräknas linjärt på tillgångarnas ursprungliga anskaffningsvärde med avskrivningstider som fastställts efter bedömning av tillgångarnas ekonomiska och tekniska livslängd inom följande intervall:

Immateriella anläggningstillgångar	5 år
Järnvägsanläggningar	40 år
Eldriftanläggningar	10–35 år
Teleanläggningar	5–20 år
Byggnader	10–35 år
Förbättringsutgifter på annans fastighet	7–15 år
Maskiner och inventarier	3–25 år

Avskrivningstiden för järnvägsanläggningar är beräknad som ett genomsnitt av livslängden för de i en järnvägsanläggning normalt förekommande anläggningstyperna. Denna avskrivningstid tillämpas för huvuddelen av järnvägsanläggningarna. Differentierade avskrivningstider rörande järnvägsanläggningar tillämpas hittills endast för eldrift- och teleanläggningar (som finansierats med lån).

Samtliga avskrivningar redovisas i resultaträkningen. Avskrivning på järnvägsanläggningar där anslagsavräkning skett redan vid investeringens genomförande ingår i årets kapitalförändring.

Aktier och andelar

Andelar i intresseföretag redovisas enligt kapitalandelsmetoden.

Varulager och förråd

Varulager och förråd består i huvudsak av material för underhåll och reparation av anläggningar. Värdering sker enligt lägsta av anskaffningsvärde enligt FIFU-principen och verkligt värde. Inkuransberäkning har gjorts efter individuell prövning.

Fordringar

Fordringar tas upp till de belopp varmed de beräknas inflyta. Reservering för osäkra fordringar har gjorts efter individuell prövning.

Fordringar och skulder i utländsk valuta

Fordringar och skulder i utländsk valuta tas i bokslutet upp till aktuell växelkurs på balansdagen.

Avsättningar

Avsättning för åtgärdande av miljöstörningar görs då föreläggande från miljömyndighet finns.

Avsättning görs avseende kostnader för avveckling av fastigheter då beslut fattats om sådan avveckling.

Avsättning görs för åtgärdande av brister i färdigställd anläggning som identifierats i samband med slutbesiktning.

Avsättningar för garantiåtaganden avseende externa uppdrag görs enligt Redovisningsrådets rekommendation RR16. I övrigt görs avsättningar enligt förordningen om årsredovisning och budgetunderlag (2000:605).

Avsättning görs för ersättning uppsagd personal då beslut om uppsägning fattats.

Avsättning görs för ersättning till personal som erbjudits förtida pensionering då beslut om detta fattas.

Avsättning görs för skadeståndskrav i entreprenader då framställan om sådan gjorts och det bedömts sannolikt att skadestånd kommer att betalas.

Undantag från EA-regler

I regleringsbrevet för år 2006 meddelas Banverket följande undantag från de generella EA-reglerna för statliga myndigheter.

Banverket får utan hinder av vad som anges i 16 § anslagsförordningen (1996:1189) avräkna kostnader det budgetår verksamheten utförs.

Banverket får utan hinder av vad som anges i 6 § kapitalförsörjningsförordningen (1996:1188) själv välja lämpliga intervall för amortering av sina lån med beaktande av vad riksdagen beslutat för vissa projekt.

Banverket medges undantag från 23 § kapitalförsörjningsförordningen (1996:1188) vad gäller bestämmelser om förfarande vid mer än 10 procents ackumulerat överskott i den avgiftsbelagda verksamheten. Resultatet av avgiftsbelagd verksamhet får, efter balansering, disponeras av Banverket för att finansiera banhållningskostnader.

Banverket medges undantag från 10 § kapitalförsörjningsförordningen (1996:1188) enligt de villkor som anges under punkt 6 Övriga villkor i regleringsbrevet.

Banverket medges undantag från kravet enligt 3 kap 2§ förordningen (2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag.

Not 1–37

Not 1 Intäkter av anslag

tkr	2006	2005
Ianspråktagna anslag enligt anslagsredovisning	11 798 310	11 531 406
Anslagsmedel som tillförts myndighetskapital för investering i järnvägsanläggningar	-6 220 759	-5 982 431
Redovisade intäkter av anslag enligt resultaträkning	5 577 551	5 548 975
Varav		
Verksamheten, Intäkter av anslag	4 991 978	4 617 829
Transfereringar, Medel som erhållits från statsbudgeten	585 573	931 146

Not 2 Intäkter av avgifter och andra ersättningar

tkr	2006	2005
Avgifter för trafik på statens spåranläggningar		
Banavgifter som disponeras av Banverket	**529 088**	479 209
Verksamhet med övriga ersättningar som disponeras av Banverket		
Teletjänster	250 757	243 956
Elförsäljning	946 565	783 551
Entreprenad- och konsulttjänster	740 000	526 901
Utbildning	24 000	25 003
Materialförsäljning	295 638	243 771
Ersättning för kapitalkostnader	54 176	58 902
Övrigt	715 512	689 562
Summa övriga ersättningar	**3 026 647**	2 571 646
Summa intäkter och övriga ersättningar	**3 555 735**	3 050 855
I summa övriga ersättningar ovan ingår följande ersättningar som regleras i avgiftsförordningen paragraf 4:		
- konferenser och kurser	25 025	25 401
- lokaler	22 926	24 030
- utrustning (uthyrning)	8 257	0
- tjänsteexport	58 000	50 000

Not 3 Finansiella intäkter och kostnader

tkr	2006	2005
Finansiella intäkter		
Räntekonto hos Riksgäldskontoret	4 947	14 919
Övriga finansiella intäkter	3 639	4 590
Summa Finansiella intäkter	**8 586**	19 509
Finansiella kostnader		
Ränta lån i Riksgäldskontoret	485 871	448 436
Räntekonto hos Riksgäldskontoret	2 975	15 365
Övriga finansiella kostnader	33 566	35 734
Summa finansiella kostnader	**522 412**	499 535

Not 4 Verksamhetsvolym

I resultaträkningen redovisas inte kostnaderna för verksamheten investering i järnvägsanläggningar eftersom dessa investeringar aktiveras i balansräkningen. Den samlade verksamheten, inklusive järnvägsinvesteringar, redovisas i resultatredovisningen (Tabell 1 Banverkets verksamhetsvolym).

Not 5 Avskrivningar och nedskrivningar

tkr	2006	2005
Avskrivningar		
Anslags- och externfinansierade järnvägsanläggningar	1 985 222	1 913 054
Lånefinansierade järnvägsanläggningar*	647 515	543 359
Byggnader och markanläggningar	21 982	22 518
Förbättringsutgifter på annans fastighet	4 189	7 091
Maskiner, transportmedel och inventarier	157 047	159 386
Immateriella anläggningstillgångar	10 668	10 497
Summa avskrivningar	**2 826 623**	2 655 906
Nedskrivningar		
Byggnader	1 352	90
Mark	0	74
Maskiner, transportmedel och inventarier	2 187	1 018
Andelar i dotter- och intresserföretag	7 414	0
Summa nedskrivningar	**10 952**	1 182
Summa avskrivningar och nedskrivningar	**2 837 575**	2 657 088

*I beloppet för lånefinansierade järnvägsanläggningar 2006 ingår 72 311 tkr avseende avskrivningskostnader för åren 2003-2005 då avskrivningstakten varit felaktigt beräknad.

Not 6 Bidrag till Transeuropeiska nätverk m.m.

tkr		2006	2005
Följande bidrag från EU har utbetalts till Banverket för järnvägsinvesteringar			
Citytunneln	bidrag byggande	52 796	63 145
Malmbanan	bidrag byggande	0	6 857
Västra stambanan/ Södra stambanan	bidrag byggande	50 740	90 973
Malmö-Flackarp	bidrag utredning	0	4 585
STM	bidrag utredning	0	4 719
Citybanan	bidrag utredning	22 917	41 667
Belopp som anslagsredovisats för ovanstående projekt		**126 453**	211 946

Not 7 Årets kapitalförändring

tkr	2006	2005
Avskrivningar anslags- och externfinansierade järnvägsanläggningar	-1 985 282	-1 913 212
Bidrag för investeringar	8 245	47 817
Resultat andel intresseföretag	90 000	-91 992
Mottagen utdelning fr aktier och andelar i intresseföretag	0	12 380
Minskat andelsvärde i intresseföretag p.g.a. utdelning	0	-12 380
Nedskrivning av andelar i intresseföretag	-7 414	–
Ränta betalningsutfästelse intresseföretag	-30 804	-26 355
Ränta kapitaltillskott	337	-666
Resultat externa uppdrag	91 166	76 073
Totalt	**-1 833 752**	-1 908 335

De externa uppdragen avser verksamhet inom Banverket Produktion, Banverket Industridivisionen, Banverket Projektering, Banverket Telenät, Banverket Järnvägsskolan och Banverket Materialservice.

Not 8 Immateriella anläggningstillgångar

tkr	2006	2005
Ingående anskaffningsvärde	85 108	64 955
Årets anskaffning	9 473	20 153
Utgående anskaffningavärde	**94 581**	85 108
Ingående avskrivningar	-43 789	-33 292
Årets avskrivningar	-10 668	-10 497
Ackumulerad avskrivning	**-54 457**	-43 789
Planenligt restvärde	**40 124**	41 319

Not 9 Järnvägsanläggningar, byggnader, mark och annan fast egendom*

tkr	Anslags- och externfinansierade järnvägsanläggningar		Lånefinansierade järnvägsanläggningar		Byggnader och markanläggninga		Mark		Tot	
	2006	2005	**2006**	2005	**2006**	2005	**2006**	2005	**2006**	2005
Ingående anskaffningsvärde	75 587 430	72 821 942	15 920 774	15 551 072	765 568	759 638	242 798	219 849	92 516 570	89 352 501
Årets anskaffning	0	0	0	0	77	186 613	22 609	122 856	22 686	309 469
Årets färdigställande från pågående investering	2 881 290	2 866 776	472 135	370 013	1 163	3 161	0	0	3 354 588	3 239 950
Försäljning/utrangering	-84 640	-101 288	-149 490	-311	-351	-183 844	-7 424	-99 907	-241 905	-385 350
Utgående anskaffningavärde	**78 384 080**	75 587 430	**16 243 419**	15 920 774	**766 457**	765 568	**257 983**	242 798	**95 651 939**	92 516 570
Ingående avskrivningar	-19 161 050	-17 349 284	-8 667 913	-8 124 865	-421 575	-405 884	0	0	-28 250 538	-25 880 033
Årets avskrivningar	-1 985 222	-1 913 057	-647 514	-543 359	-21 982	-22 518	0	0	-2 654 719	-2 478 935
Försäljning/utrangering	84 640	101 291	149 447	311	448	6 827	0	0	234 536	108 429
Ackumulerad avskrivning	**-21 061 633**	-19 161 050	**-9 165 980**	-8 667 913	**-443 109**	-421 575	**0**	0	**-30 670 721**	-28 250 538
Ingående nedskrivningar	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Årets nedskrivningar	0	0	0	0	-236	0	0	0	-236	0
Utgående ackumulerade nedskrivningar	**0**	0	**0**	0	**-236**	0	**0**	0	**-236**	0
Planenligt restvärde	**57 322 447**	56 426 380	**7 077 439**	7 252 861	**323 112**	343 993	**257 983**	242 798	**64 980 982**	64 266 031
Årets nedskrivningar i samband med utrangering/försäljning	0	0	0	0	-1 588	-90	0	0	-1 588	-90

Finansiella leasingobjekt avseende eldriftsanläggningar ingår i posten lånefinansierade järnvägsanläggningar. Anskaffningsvärde för dessa anläggningar är 310 887 tkr (310 887 tkr) ackumulerad avskrivning uppgår till 177 149 tkr (166 786 tkr). Dessa objekt redovisas som finansiell leasing fr o m år 2002. I redovisade kostnader för den finansiella leasingen ingår variabla avgifter som är beroende av ränte- och indexjusteringar enligt träffade avtal. För år 2004 uppgår dessa variabla avgifter till 10 miljoner kronor. Avtalen har träffats mellan åren 1987 och 1995. Avtalen sträcker sig fram till 2025. Inför avtalstidens slut ska omförhandling ske varvid faktiska kapital- och underhållskostnader ska utgöra grund för nya villkor. Beträffande leasingsskuld se not 23.

I Banverkets markinnehav ingår mark som anskaffats för byggandet av Botniabanan. Denna markanskaffning finansieras av Botniabanan AB fram till driftagandet av banan och är därför här upptaget till noll kronor.

Taxeringsvärden

För Banverkets fastigheter finns 2005 års taxeringsvärden tillgängliga. Dessa uppgår till totalt 204 miljoner kronor.

Not 10 Förbättringsutgifter på annans fastighet*

tkr	**2006**	2005
Ingående anskaffningsvärde	47 078	40 105
Årets anskaffning	1 881	4 298
Årets färdigställande från pågående investering	2 093	5 143
Försäljning/utrangering	-53	-2 467
Utgående anskaffningavärde	**50 999**	47 078
Ingående avskrivningar	-17 376	-11 685
Årets avskrivningar	-4 189	-7 091
Försäljning/utrangering	46	1 400
Ackumulerad avskrivning	**-21 519**	-17 376
Planenligt restvärde	**29 480**	29 703

Not 11 Maskiner, inventarier och transportmedel*

tkr	**2006**	2005
Ingående anskaffningsvärde	3 128 044	3 240 908
Årets anskaffning	121 005	128 699
Årets färdigställande från pågående investering	85 235	18 870
Försäljning/utrangering	-76 290	-260 432
Utgående anskaffningavärde	**3 257 994**	3 128 044
Ingående avskrivningar	-2 424 806	-2 523 475
Årets avskrivningar	-157 047	-159 389
Försäljning/utrangering	73 115	258 058
Ackumulerad avskrivning	**-2 508 739**	-2 424 806
Planenligt restvärde	**749 255**	703 238
Årets nedskrivningar i samband med utrangering/försäljning	-2 187	-1 442

Not 12 Pågående nyanläggningar*

tkr	Anslags- och externfinansierade investeringar		Lånefinansierade investeringar		Maskiner, inventarier och transportmedel		Summa	
	2006	2005	**2006**	2005	**2006**	2005	**2006**	2005
Ingående pågående anläggning	13 319 686	10 394 380	6 947 883	5 513 017	79 455	44 175	20 347 024	15 951 573
Årets anskaffning	6 251 577	6 032 295	2 214 856	1 763 620	55 222	59 323	8 521 655	7 855 238
Försäljning/utrangering	0	-240 213	0	45 133	-11 262	2 569	-11 262	-192 511
Omklassificering till färdig anläggning	-2 881 290	-2 866 776	-472 323	-373 886	-87 533	-26 613	-3 441 146	-3 267 274
Utgående anskaffningsvärde	**16 689 973**	13 319 687	**8 690 416**	6 947 883	**35 882**	79 455	**25 416 272**	20 347 024

Not 13 Beredskapstillgångar

tkr	**2006**	2005
Totalt lagervärde beredskapsmaterial	5 927	11 613
Varav finansierat med anslagsmedel	-5 927	-10 407
Bokfört värde	**0**	1 206

**Under 2006 infördes nya rutiner för bokföring av försäljning och utrangering av anläggningstillgångar varför värden för 2005 ej är helt jämförbara.*

Not 14 Andelar i intresseföretag och andra långfristiga värdepappersinnehav

Andelar samt kapital- och aktieägartillskott	Intresseföretag vid årets slut, tkr		Förändringar under året			
			Andel av resultat		*Aktieägartillskott*	
tkr	**2006**	2005	**2006**	2005	**2006**	2005
Svensk-Danska Broförbindelsen AB	0	7 414				
- bedömd resultatandel			90 000	-90 000	-90 000	90 000
- justering föregående års resultatandel				-1 993		1 993
- utdelning				12 380		
- justering av värde på andelar pga utdelning				-12 380		
A-Banan Projekt AB	4948	4 948				
Tunnelpersonalen i Malmö AB	25	25				
	4973	12 387	**90 000**	-91 993	**-90 000**	91 993

För koncernen SVEDAB, A-Banan Projekt AB och Tunnelpersonalen i Malmö AB har andelarna värderats utifrån bokslut 2006. Aktierna i SVEDAB har skrivits ner till noll kronor enligt kapitalandelsmetoden. I regleringsbrev har regeringen beslutat att underskott i moderbolaget SVEDAB ska täckas av aktieägartillskott. Aktieägartillskott ska göras i form av betalningsutfästelser. Övergången till IFRS/IAS 2005 och ändrade principer för koncernredovisning hos SVEDAB har medfört att moderbolagets förlust för åren 2005 och 2006 kan täckas av balanserade vinstmedel varför Banverket inte behöver ge aktieägartillskott för dessa år. Det aktieägartillskott på 90000 tkr som Banverket reserverade i bokslut 2005 återförs därför år 2006. För aktieägartillskott i form av betalningsutfästelser beräknas skuldränta. Räntekostnaden regleras med betalningsutfästelser och redovisas som finansiell kostnad. För år 2006 uppgår räntan till 30803 (26355) tkr. Ackumulerat uppgår lämnade aktieägartillskott jämte ränta till 852278 (911474) tkr i form av betalningsutfästelser. Inga utdelningar har mottagits under 2006.

Andra långfristiga värdepappersinnehav

Andelar i handelsbolag 2006-12-31	Antal	Andel %	Nominellt värde kronor	Överkurs kronor	Anskaffnings-värde totalt tkr
Skandfast Ett HB	1	5	5 000	0	5

Andra långfristiga fordringar

Posten avser i huvudsak långfristig fordran på SJ AB för utförda entreprenadarbeten.

Not 15 Varulager

tkr	**2006**	2005
Material i lager	525 068	488 295
Avgår inkurans	-30 972	-34 221
Totalt	**494 096**	454 074

Not 16 Pågående arbeten

Pågående arbeten består av ej avslutade entreprenaduppdrag som i huvudsak utförs av Banverket Industridivisionen.

Not 18 Behållning räntekonto i Riksgäldskontoret

tkr	**2006**	2005
Behållning räntekonto	376 076	389 621
Räntekontokredit	1 208 000	1 120 000

Saldot på räntekontot består till 100% av anslagsmedel
Kortsiktigt föreligger inget behov av kapitaltillskott. Saldot på räntekontot utgör en likviditetsbuffert.

Not 17 Avräkning statsverket

tkr	**2006**	2005
Ingående balans	24 162	352 895
Avräknat mot statsbudgeten		
- Anslag	11 798 310	11 531 406
- Inkomsttitlar	-126 453	-211 946
Avräknat mot statsverkets checkräkning		
- Anslagsmedel som tillförts räntekonto *)	-11 791 423	-11 516 856
- Nettobetalning icke räntebärande postgiro	-21	-343 283
- Uppbördsmedel m m.	126 453	211 946
Utgående balans	**31 028**	24 162
varav av		
- Fordran på Riksgäldskontoret enligt not 30	29 693	22 806
- Anslagsavräknat (ej räntebärande anslag) som ännu ej utbetalts från SCR)	1 380	1 380
- Återstående reglering mellan SCR och räntekonto för betalning i fel flöde	-45	-24
	31 028	24 162

*) I posten ingår 4 148 tkr som tidigare tillförts räntekonto men ej redovisats här.

Not 19 Myndighetskapital

tkr	Statskapital	Balanserat resultat intressebolag	Balanserad kapitalförändring	Kapitalförändring enl resultaträkning	**Summa Myndighetskapital**
Bokfört värde vid årets början	73 042 584	-790 095	32 576	-1 908 335	70 376 730
Kapitalförändring föregående år - Bidrag	47 817			-47 817	0
Kapitalförändring föregående år - Övrigt	-1 913 212	-118 347	75 407	1 956 152	0
Tillförda anslagsmedel för investering under året	6 220 759				6 220 759
Tillförda externa medel under året				8 245	8 245
Årets resultat externa affärer				91 166	91 166
Årets avskrivning järnvägsanläggningar				-1 985 282	-1 985 282
Resultat andel intressebolag				51 782	51 782
Ränta kapitaltillskott				337	337
Övriga kapitalförändringar	55 900				55 900
Bokfört värde vid årets slut	**77 453 848**	**-908 442**	**107 983**	**-1 833 752**	**74 819 637**
varav externt tillförda medel	9 718 728			8 245	0

Not 20 Avsättning pensioner

tkr	2006	2005
Banverket har iklätt sig åtagande om utbetalning av förtida pensioner. Det återstående åtagandet vid årets slut har beräknats till 19 miljoner kronor.		
Ingående avsättning	20 115	24 908
+ Årets pensionskostnad	8 557	5 242
- Årets pensionsutbetalningar	-9 444	-10 035
Utgående avsättning	**19 228**	20 115

Not 21 Övriga avsättningar

tkr	2006	2005
Gjorda avsättningar avser följande ändamål		
- Avsättning för miljöåtgärder	266 700	229 000
- Avsättning för avvecklingskostnader, fastigheter	37 207	45 841
- Avsättning för åtgärdande av brister i slutbesiktning	33 828	33 883
- Avsättning för gjorda garantiåtaganden	1 115	3 435
- Avsättning för framtida utbetalningar till uppsagd personal	1 597	373
- Avsättning för beräknade ersättningar till personal som har erbjudits förtida pensionering	11 048	9 368
- Avsättning för skadeståndskrav i entreprenader	24 225	–
Summa övriga avsättningar	**375 720**	321 900

Not 22 Lån i Riksgäldskontoret

Banverkets totala upplåning hos Riksgäldskontoret vid utgången av 2006 är 14 200 miljoner kronor. Lån avseende tidigareläggande av investeringar ska amorteras med start år 2005 och vara slutamorterade år 2015. Lån avseende investeringar i prioriterade projekt ska börja amorteras vid tidpunkten när respektive banprojekt färdigställs med en amorteringstid på 25 år. Resterande lån amorteras på förfallodag för respektive lån.

Under 2006 har lån upptagits på 2 365 miljoner kronor och lån har amorterats på 1 344 miljoner kronor. Räntekostnader inkl avgifter under 2006 uppgick i genomsnitt till 3,32% (3,18%). Andelen lån med rörlig ränta är vid årets utgång ca 38% (40%)

tkr	2006	2005
Lån vid årets början	13 179 000	12 675 601
Under året upptagna lån		
- prioriterade järnvägsprojekt	900 000	779 000
- övrigt	1 465 000	1 050 993
Årets amorteringar		
- tidigareläggande av investeringar	-379 000	-379 000
- övrigt	-965 000	-947 594
Lån vid årets slut	**14 200 000**	13 179 000
Beviljad låneram	**17 300 000**	15 000 000
Den redovisade upplåningen har gjorts för följande ändamål:		
- Eldriftanläggningar	6 421 985	5 639 403
- Vissa investeringar i Stockholmsområdet (SL-paketet och Grödingebanan)	1 962 242	2 091 796
- Teleanläggningar	1 031 077	1 033 481
- Maskiner och inventarier	785 136	782 693
- Byggnader	323 112	344 739
- Övrig mark	112 835	113 504
- Immateriella tillgångar	40 124	41 318
- Tidigareläggning investeringar	3 411 000	3 790 000
- Investering I prioriterade järnvägsprojekt	2 236 103	1 115 948
- Förbättringsutgifter på annan fastighet	29 480	29 703
Avgår finansiering med myndighets- och rörelsekapital	-2 153 094	-1 803 585
	14 200 000	13 179 000

tkr	Lån	Ram
Räntekontokredit	0	1 208
Låneram anläggningtillgångar	800	1 000
Låneram övriga krediter	13 400	16 300
- Varav prioriterade investeringsprojekt	1 959	3 500

Not 23 Övriga skulder

I Övriga skulder ingår leasingskulder med 168 522 tusen kronor (år 2005 180 751 tkr). Leasingskulderna förfaller till betalning enligt följande

År	Belopp
2007	12 638
2008–2011	55 013
2012–2025	100 871

I Övriga skulder ingår betalningsutfästelser till Svedab AB avseende villkorat aktieägartillskott med 852 278 tkr.

Not 24 Garantiutfästelser

Banverket och Vägverket har 1995-10-12 gemensamt ställt ut en kapitaltäckningsgaranti till skydd för SVEDAB:s egna kapital. Garantin är inte begränsad till belopp och tid. Aktieägartillskott till SVEDAB har lämnats genom utfärdande av betalningsutfästelser.

Banverket och Luftfartsverket har gemensamt ställt ut en kapitaltäckningsgaranti till skydd för A-Banan Projekt AB:s egna kapital. Garantin är inte begränsad till belopp och tid.

Banverket har ansvaret för att garantera lån upptaget av Skandfast Ett HB avseende förhyrd fastighet enligt not 25.

Not 25 Hyresåtaganden

Huvudkontorets lokaler i Borlänge har hyrts för en period av 25 år, fram till den 30 mars 2016. Avtalad hyra avser kapitalkostnader motsvarande ett anskaffningsvärde på cirka 147 miljoner kronor. Träffat avtal innehåller option om köp av fastigheten.

Beräknad hyreskostnad (tkr)	
år 2007	9 900
år 2008	10 800
år 2009	11 900
år 2010-2016	108 400

Not 26 Ingående överföringsbelopp

Enligt regeringsbeslut 2005-12-20
- har anslagsbehållning från 2005 omfördelats från 36:4 1.1 till 36:4 4.1 med 5 769 tkr.
- disponeras inte anslagsbehållning utöver 3%

Not 27 Förändring i årets tilldelning

Enligt regeringsbeslut 2006-06-21 har tilldelning till anslagspost på 36:4.4 minskats på delpost
- 1 med 91 000 tusen kronor till 5 050 000 tkr.
- 4 med 1 000 tusen kronor till 1 464 000 tkr.

Not 28 Utgående överföringsbelopp

Utnyttjandet av anslagskredit för samtliga anslagsposter ligger inom tillgängligt kreditutrymme. Redovisade utgående överföringsbelopp innebär ett nyttjande av disponibla anslagskrediter enligt följande.

Anslag tkr	Disponibel anslagskredit	Utnyttjad anslagskredit	Överförings-belopp
36:3.1	0		70 458
36:4.1,2	800		2 605
36:4.2	36 700		7 622
36:4.3	18 474		7 661
36:4.4 *)	1 040 000	-30 880	
36:5.1	3 705		779
	1 099 679	**-30 880**	**89 125**
*) 36:4.4 enskilda delposter			
36:4.4.1	514 100	-302 828	
36:4.4.3	379 400		101 027
36:4.4.4	146 500		170 921

*) Banverket disponerar anslagskrediten på anslagspost 36:4.4 och får fördelas på delposter som Banverket finner lämpligt utan att totalbeloppet på anslagsposten överskrids.

Not 29 Banverkets bemyndiganderam för 2006

Redovisningen avser åtaganden motsvarande den bemyndiganderam som Banverket tilldelats i regleringsbrev.

Dessutom finns åtagande i form av kommande räntor och amorteringar av låneskulden. Kommande ränteutbetalningar har beräknats till 8 470 mnkr. Låneskulden vid årets slut uppgår till 14 200 mnkr.

Redovisning sker i enlighet med Ekonomistyrningsverkets instruktioner och innebär att Banverket också redovisar lånefinansierade åtaganden. Utestående åtaganden har inte reducerats med utgående överföringsbelopp på anslag och tilldelade medel för 2007.

Not 30 Anslag enligt räntekontomodell

tkr	2006	2005
Totalt anslagsutfall enligt anslagsredovisning	11 798 310	11 531 406
- varav anslag enligt räntekontomodell	11 798 310	11 530 026
Á-conto erhållna anslagsmedel	11 768 617	11 507 220
Reglering	22 806	5 489
Skuld till/fordran på Riksgäldskontoret (RGK) avseende årets anslagsutfall	29 693	22 806

Not 31 Finansieringsanalys – Drift, kostnader

tkr	2006	2005
Verksamhetens kostnader enligt resultaträkningen	10 566 610	9 572 313
Justering för ej likviditetspåverkande poster		
- avskrivningar och nedskrivningar	-2 837 575	-2 657 088
Summa likviditetspåverkande poster	**7 729 035**	6 915 225

Not 32 Finansieringsanalys – Drift, intäkter av bidrag

tkr	2006	2005
Verksamhetens intäkter av bidrag enligt resultaträkningen	86 560	94 132
- bidragsmedel som erhållits för investering 2006	-8 245	-47 817
Summa intäkter av bidrag för drift	**78 315**	46 315

Not 33 Finansieringsanalys - Investeringar, intäkter av bidrag

tkr	2006	2005
Bidragsmedel som erhållits för investering 2006	8 246	47 817
Justering för bidrag avseende tidigare år	-66 584	-111 027
Summa intäkter av bidrag för investering	**-58 338**	-63 210

Not 34 Antal anställda och lönekostnader

tkr	2006	2005
Antal tillsvidareanställda vid årets slut	6 551	6 503
Därav män	5 277	5 285
Därav kvinnor	1 274	1 218
Lönekostnad, tkr	2 362 046	2 247 355

Ersättningar (lön jämte skattepliktiga förmåner) har utbetalats till följande personer utsedda av regeringen:

Per-Olof Granbom, generaldirektör	1 170 060
Mats Hulth, styrelseordförande	60 000
Carina Holmgren, styrelseledamot	30 000
Katarina Kämpe, styrelseledamot i styrelsen fr.o.m. 1 juli 2006	15 000
Lars Werner, styrelseledamot	30 000
Lisa Warsén, styrelseledamot, vice ordförande	30 000
Marie S. Arwidson, styrelseledamot	30 000
Jut Anders Olsson, styrelseledamot i styrelsen fr.o.m. 1 juli 2006	15 320
Ann-Charlott Körnemark, styrelseledamot, i styrelsen t.om. 30 juni 2006.	33 460
Jarl Lander, styrelseledamot	30 000
Johan Lindberg, styrelseledamot, i styrelsen t.om. 30 juni 2006.	15 000

Generaldirektören vid Banverket har rätt till en förordnandepension efter 12 år i tjänsten enligt förordningen om statliga chefspensioner (1995:1038). Pensionen uppgår till 65 procent av pensionsunderlaget upp till 20 basbelopp och 32,5 procent av pensionsunderlaget mellan 20 och 30 basbelopp.

Not 35 (se sid 68)

Not 36 Periodavgränsningsposter

tkr	2006	2005
Förutbetalda elinköp	97 541	53 779
Förutbetalt underhållsbidrag Inlandsbanan AB	28 750	27 000
Upplupna bidragsintäkter - statliga	2 951	3 037
Upplupna bidragsintäkter - utomstatliga	1 515	0
Upplupna banavgiftsintäkter	114 200	117 454
Upplupna elintäkter	204 683	91 586
Övriga förutbetalda kostnader/upplupna intäkter	123 877	112 554
Summa periodavgränsningsposter	**573 518**	405 411

Not 37 Periodavgränsningsposter

tkr	2006	2005
Upplupna kostnader gällande anställda	342 937	301 685
Upplupna utgiftsräntor	149 002	152 473
Förutbetalda hyresinkomster	52 335	46 788
Övriga upplupma kostnader/förutbetalda intäkter	516 879	805 159
Oförbrukade bidrag - statliga	999	12
Summa periodavgränsningsposter	**1 062 152**	1 306 116

Not 35 Samband mellan resultatredovisningen och den finansiella redovisningen mnkr

I resultatredovisningen redovisas kostnad och intäkt för sektorsuppgifter och banhållning samt intäkter för uppdrag utförda åt externa kunder. Nedan visas hur dessa kostnader och intäkter redovisas i resultat- resp. balansräkningen. Detta visar samtidigt resultaträkningen uppdelad på verksamhetsgrenar. Utförd investering i järnvägsanläggningar aktiveras i balansräkningen.

Verksamhet	Resultat-redovisning	Resultaträkning						Balansräkning		
		Verksamhet			Transferering			Investeringar		
		Kostnader	Intäkter och bidrag	Anslag	Lämnade bidrag	Intäkt	Anslag	Anslag netto	Aktiverat	Lån bidrag
Sektorsuppgifter										
Administration	**13**	13		13						
Övergripande sektorsinsatser	**141**	139	8	131	2		2			
Forskning och utveckling	**50**	3	1	2	47		47			
Fastställelse tågplan och järnvägsplan	**6**	6		6						
Bidrag till Inlandsbanan	**108**				108		108			
Ersättning till Öresundskonsortiet	**263**	263		263						
Beredskap	**22**	22	22	0						
Banhållning										
Administration	**733**	733	18	715						
Drift och underhåll	**2 681**	2 681	467	2 214						
Trafikledning	**645**	645	53	592						
Reinvesteringar	**1 565**	11	11	0				1 554	1 016	538
Investering i nationell plan	**6 925**	68	76					6 857	4 826	2 031
Investering som ej invärderas	**158**	112		112	46		46			
Statsbidrag	**383**			0	383	0	383			
Kapitalkostnader	**564**	564	54	510						
Uppdragsverksamhet, extern	**2 891**	2 800	2 891		23	23				
Justering för nettoomsättning i uppdragsverksamhet		9	9							
Övrig försäljning		31	31							
Finansiella poster		9	9							
Resultat andel intresseföretag			90							
Nedskrivning andel intressföretag		7								
Ränta betalningsutfästelse		31								
Avskrivning järnvägsanläggningar		2 420		434						
Anslagsfinansiering investering som temporärt finansierats med lån									379	-379
Totalt		**10 567**	**3 740**	**4 992**	**609**	**23**	**586**	**8 411**	**6 221**	**2 190**
Årets kapitalförändring			**-1 835**			**0**				

Borlänge den 19 februari 2007

Mats Hulth
Ordförande

Per-Olof Granbom
Generaldirektör

Lisa Warsén

Marie S. Arwidson

Carina Holmgren

Katarina Kämpe

Jarl Lander

Jut Anders Olsson

Lars Werner

Revisionsberättelse

2007-03-12

Revisionsberättelse för Banverket
Riksrevisionen har granskat Banverkets årsredovisning, daterad 2007-02-19, för räkenskapsåret 2006.

Myndighetens ledning ansvarar för att verksamheten bedrivs effektivt och författningsenligt. I ansvaret ingår att se till att regeringen får en tillförlitlig återrapportering av verksamheten i årsredovisningen.

Det är Riksrevisionens ansvar att enligt god revisionssed granska myndighetens årsredovisning. Granskningen sker i syfte att bedöma om årsredovisningen och underliggande redovisning är tillförlitlig och räkenskaperna rättvisande samt om ledningens förvaltning följer tillämpliga föreskrifter och särskilda beslut.

Revisionen har utförts enligt god revisionssed. Detta innebär att revisionen har planerats och genomförts i syfte att erhålla rimlig grund för att bedöma huruvida årsredovisningen är rättvisande. Granskningen har sålunda avsett ett urval av väsentliga transaktioner och förvaltningsbeslut.

Riksrevisionen bedömer att genomförd revision har gett tillräckliga och ändamålsenliga revisionsbevis för nedanstående uttalande.

Årsredovisningen har upprättats i enlighet med förordningen om myndigheters årsredovisning och budgetunderlag, regleringsbrev och övriga beslut för myndigheten.

Riksrevisionen bedömer att årsredovisningen i allt väsentligt är rättvisande.

Revisionsdirektör Kerstin Jönsson har beslutat i detta ärende. Revisionsdirektör Henrik Söderhielm har varit föredragande.

Kerstin Jönsson Henrik Söderhielm

Styrelse och ledningsgrupp

Styrelsen, *från vänster* Katarina Kämpe, Lisa Warsén, Jut Anders Olsson, Marie S. Arwidson, Carina Holmgren, Mats Hulth, Jarl Lander, Per-Olof Granbom, Lars Werner, Stig Blomberg, Per-Gunnar Andersson, Jerk Wiktorsson.

Mats Hulth, styrelsens ordförande. Verkställande direktör, Sveriges Hotell- och restaurangföretagare. Styrelseuppdrag i SHR Service AB. I styrelsen sedan 1999.

Lisa Warsén, vice ordförande. Konsult, Analink AB. I styrelsen sedan 1998.

Per-Olof Granbom, tf. generaldirektör fr.o.m 8 augusti 2005, generaldirektör i Banverket fr.o.m. 27 april 2006.

Marie S. Arwidson, verkställande direktör i Skogsindustrierna. I styrelsen sedan 2005.

Carina Holmgren, advokat Fylgia. I styrelsen sedan 2005.

Ann-Charlott Körnemark, överläkare inom psykiatri, Stockholms läns landsting. I styrelsen t.o.m 30 juni 2006.

Jarl Lander, f.d. riksdagsledamot. I styrelsen sedan 2001.

Johan Lindberg, avdelningschef, Electrolux Logistics AB. Styrelseuppdrag i Vinnova. I styrelsen t.o.m 30 juni 2006.

Lars Werner, f.d. riksdagsledamot. I styrelsen sedan 1995.

Jut Anders Olsson, inköps- och IT-chef SSAB Tunnplåt. I styrelsen fr.o.m 1 juli 2006.

Katarina Kämpe, informationschef Post och telestyrelsen. I styrelsen fr.o.m 1 juli 2006.

Personalrepresentanter

Gunnar Larsson, SEKO Facket för service och kommunikation.

Per-Gunnar Andersson, ersättare, SEKO Facket för service och kommunikation.

Stig Blomberg, SACO-förbundet Trafik och Järnväg, TJ.

Sören Svensson, ersättare, SACO-förbundet Trafik och Järnväg, TJ.

Jerk Wiktorsson, avdelningsordförande, Statstjänstemannaförbundet.

Lars Stensson, ersättare, Statstjänstemannaförbundet.

Personalrepresentanter är inte ledamöter i Banverkets styrelse, men har rätt att närvara och

Ledningsgruppen, *från vänster* Mathias Persson, Per-Olof Granbom, Gunilla Ejefors-Lublin, Björn Östlund, Charlotta Lindmark, Katarina Norén, Rune Lindberg, Sven Bårström, Hans Ring, Bo Wikström, Ingemar Frej. *Saknas på bilden* Lotta Brändström och Monika Kraft.

Per-Olof Granbom, generaldirektör . Född 1943. I Banverket/SJ sedan 1964.

Sven Bårström, tf generaldirektör. Född 1943. I Banverket/SJ sedan 1967.

Mathias Persson, Chef Verksamhetsstöd. Född 1962. I Banverket sedan 1999.

Gunilla Ejefors-Lublin, Personaldirektör. Född 1961. I Banverket sedan 2005.

Björn Östlund, Chef Leveransdivisionen. Född 1957. I Banverket sedan 1994.

Charlotta Lindmark, Chefsjurist. Född 1963. I Banverket sedan 1998.

Katarina Norén, Planeringsdirektör, Samhälle och marknad. Född 1963. I Banverket sedan 2007.

Rune Lindberg, Teknisk direktör, Miljö, säkerhet och utveckling. Född 1946. I Banverket sedan 1998.

Hans Ring, Chef Internationella sekretariatet. Född 1954. I Banverket sedan 1990.

Bo Wikström, Ekonomidirektör. Ekonomi och Finans. Född 1950. I Banverket sedan 2000.

Ingemar Frej, Chef Expertstöd. Född 1958. I Banverket sedan 1992.

Lotta Brändström, Chef Investeringsdivisionen. Född 1966. I Banverket sedan 2004.

Monika Kraft, Informationsdirektör, Född 1964. I Banverket fr.o.m 1 mars 2007.

CARE OF HAUS. EDITA VÄSTRA AROS, 2007

BANVERKET

781 85 Borlänge
Tel: 0243-44 50 00
www.banverket.se