

Kommunikationer

22



Förslag till statsbudget för 2011

Kommunikationer

Innehållsförteckning

1	Förslag till riksdagsbeslut	9
2	Kommunikationer	13
2.1	Omfattning.....	13
2.2	Utgiftsutveckling	13
2.3	Skatteutgifter.....	14
3	Transportpolitik.....	15
3.1	Omfattning.....	15
3.2	Utgiftsutveckling	16
3.3	Skatteutgifter.....	16
3.4	Mål	18
3.5	Resultatredovisning	18
3.5.1	Funktionsmål: Tillgänglighet	18
3.5.2	Hänsynsmål: Säkerhet, miljö och hälsa	25
3.5.3	Analys och slutsatser	39
3.6	Revisionens iakttagelser.....	39
3.7	Politikens inriktning	41
3.8	Budgetförslag	51
3.8.1	1:1 Väghållning.....	51
3.8.2	1:2 Banhållning.....	58
3.8.3	1:3 Trafikverket.....	63
3.8.4	Sjöfartsverket	65
3.8.5	1:4 Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål m.m.	66
3.8.6	1:5 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.	67
3.8.7	1:6 Driftbidrag till icke statliga flygplatser.....	67
3.8.8	1:7 Trafikavtal.....	68
3.8.9	1:8 Viss internationell verksamhet.....	69
3.8.10	1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut	70
3.8.11	1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk71	
3.8.12	1:11 Trängselskatt i Stockholm.....	72
3.8.13	1:12 Transportstyrelsen	73
3.8.14	1:13 Trafikanalys	76
3.8.15	Vissa tidigare ställningstaganden av riksdagen.....	77
3.8.16	Luftfartsverket	78
3.8.17	Statens järnvägar.....	80

3.9	Bolagsförvaltningen.....	82
3.9.1	Arlandabanan Infrastructure AB.....	82
3.9.2	Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB Aktiebolag.....	82
3.9.3	Botniabanan AB (publ)	82
3.9.4	Ny organisation för vissa av de statliga aktiebolagen på infrastrukturuområdet.....	82
3.9.5	Ny organisation för vissa av de tjänsteexporterande bolagen på infrastrukturuområdet.....	83
4	Politiken för informationssamhället	87
4.1	Omfattning	87
4.2	Utgiftsutveckling.....	88
4.3	Mål.....	88
4.4	Resultatredovisning.....	89
4.4.1	Resultat.....	89
4.4.2	Analys och slutsatser.....	96
4.5	Revisionens iakttagelser	101
4.6	Politikens inriktning.....	101
4.7	Budgetförslag	105
4.7.1	2:1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsutgifter	105
4.7.2	2:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade	106
4.7.3	2:3 Grundläggande betaltjänster	108
4.7.4	2:4 Informationsteknik: Telekommunikation m.m.	108
4.7.5	2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	109

Tabellförteckning

Anslagsbelopp.....	11
2.1 Utgiftsutveckling inom utgiftsområde 22 Kommunikationer.....	13
2.2 Härledning av ramnivån 2011–2014. Utgiftsområde 22 Kommunikationer.....	14
2.3 Ramnivå 2011 realekonomisk fördelad. Utgiftsområde 22 Kommunikationer	14
2.4 Skatteutgifter inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, netto	14
3.1 Utgiftsutveckling inom område Transportpolitik	16
3.2 Skatteutgifter inom transportpolitiken, netto	17
3.3 Uppföljning av åtgärder i nationell väghållningsplan	30
3.4 Uppföljning av åtgärder i regionala planer.....	30
3.5 Uppföljning av länsfördelning i regional plan.....	31
3.6 Uppföljning av kostnader samt redovisning av kalkylerad samhällsnytta för objekt större än 100 miljoner kronor som öppnats för trafik under 2009	32
3.7 Resultatutveckling	33
3.8 Projekt som Sverige beviljats medel för i 2009 års utlysningar.....	37
3.9 Anslagsutveckling.....	51
3.10 Intäkter som Trafikverket disponerar.....	52
3.11 Intäkter som Trafikverket inte disponerar	52
3.12 Investeringsplan.....	53
3.13 Särskilt bemyndigande om ekonomiska åtaganden	54
3.14 Beräknad nettoupplåning för vägar åren 2010–2021	55
3.15 Beräknad låneskuld för vägar åren 2009–2021	55
3.16 Anslagsbehov för räntor och återbetalning av lån för åren 2009–2021	56
3.17 Anslag 1:1 Vaghållning fördelat på anslagposter och delposter.....	57
3.18 Härledning av anslagsnivån 2011–2014, för 1:1 Vaghållning.....	58
3.19 Anslagsutveckling.....	58
3.20 Intäkter som Trafikverket disponerar.....	59
3.21 Investeringsplan.....	59
3.22 Särskilt bemyndigande om ekonomiska åtaganden	60
3.23 Beräknad nettoupplåning för järnvägar åren 2009–2021	61
3.24 Beräknad låneskuld för järnvägar åren 2009–2021.....	61
3.25 Anslagsbehov för räntor och återbetalning av lån för järnvägar åren 2009– 2021	62
3.26 Anslag 1:2 Banhållning fördelat på anslagposter.....	63
3.27 Härledning av anslagsnivån 2011–2014, för 1:2 Banhållning.....	63
3.28 Anslagsutveckling.....	63
3.29 Härledning av anslagsnivån 2011–2014, för 1:3 Trafikverket.....	64
3.30 Investeringsplan.....	65
3.31 Anslagsutveckling.....	66
3.32 Härledning av anslagsnivån 2011–2014, för 1:4 Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål m.m.	67
3.33 Anslagsutveckling.....	67

3.34 Härledning av anslagsnivån 2011–2014, för 1:5 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.	67
3.35 Anslagsutveckling.....	67
3.36 Härledning av anslagsnivån 2011–2014, för 1:6 Driftbidrag till icke statliga flygplatser	68
3.37 Anslagsutveckling.....	68
3.38 Särskilt bemyndigande om ekonomiska åtaganden.....	69
3.39 Härledning av anslagsnivån 2011–2014, för 1:7 Trafikavtal.....	69
3.40 Anslagsutveckling.....	69
3.41 Härledning av anslagsnivån 2010–2012, för 1:8 Viss internationell verksamhet.....	70
3.42 Anslagsutveckling.....	70
3.43 Uppdragsverksamhet	70
3.44 Härledning av anslagsnivån 2011–2014, för 1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut	70
3.45 Anslagsutveckling.....	71
3.46 Härledning av anslagsnivån 2011–2014, för 1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	71
3.47 Anslagsutveckling.....	72
3.48 Beräknat överskott från trängselskatten i Stockholm.....	72
3.49 Härledning av anslagsnivån 2011–2014, för 1:11 Trängselskatt i Stockholm	73
3.50 Anslagsutveckling.....	73
3.51 Intäkter från offentligrättslig verksamhet inom vägtrafikområdet som Transportstyrelsen disponerar	73
3.52 Intäkter från uppdragsverksamhet inom vägtrafikområdet som Transportstyrelsen disponerar	73
3.53 Intäkter från offentligrättslig verksamhet inom sjöfartsområdet som Transportstyrelsen disponerar	74
3.54 Intäkter från offentligrättslig verksamhet inom luftfartsområdet som Transportstyrelsen disponerar	74
3.55 Intäkter från offentligrättslig verksamhet inom järnvägstrafikområdet som Transportstyrelsen disponerar	74
3.56 Härledning av anslagsnivån 2011–2014, för 1:12 Transportstyrelsen	76
3.57 Anslagsutveckling.....	76
3.58 Härledning av anslagsnivån 2011–2014, för 1:13 Trafikanalys	77
3.59 Prognos 2010–2014.....	78
3.60 Investeringsplan.....	80
3.61 Resultatutveckling.....	80
3.62 Uppdragsverksamhet	80
3.63 Offentligrättslig verksamhet	80
3.64 Investeringsplan.....	81
4.1 Utgiftsutveckling inom område politiken för informationsområdet.....	88
4.2 Indikatorer på måluppfyllelse.....	90
4.3 Anslagsutveckling.....	105
4.4 Offentligrättslig verksamhet	106
4.5 Härledning av anslagsnivån 2011–2014, för 2:1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter.....	106
4.6 Anslagsutveckling.....	106
4.7 Särskilt bemyndigande om ekonomiska åtaganden.....	107
4.8 Härledning av anslagsnivån 2011–2014, för 2:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade.....	107

4.9 Anslagsutveckling.....	108
4.10 Härledning av anslagsnivån 2011–2014, för 2:3 Grundläggande betaltjänster	108
4.11 Anslagsutveckling.....	108
4.12 Härledning av anslagsnivån 2011–2014, för 2:4 Informationsteknik: Telekommunikation m.m.....	109
4.13 Anslagsutveckling.....	109
4.14 Särskilt bemyndigande om ekonomiska åtaganden	109
4.15 Härledning av anslagsnivån 2011–2014, för 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	110

1 Förslag till riksdagsbeslut

Regeringen föreslår att riksdagen

1. bemyndigar regeringen att under 2011 för ramanslaget 1:1 *Väghållning* ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 41 200 000 000 kronor under 2012–2063 (avsnitt 3.8.1),
2. godkänner att regeringen för 2011 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 7 452 000 000 kronor för prioriterade vägprojekt m.m. (avsnitt 3.8.1),
3. bemyndigar regeringen att under 2011 för ramanslaget 1:2 *Banbållning* ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 80 000 000 000 kronor under 2012–2050 (avsnitt 3.8.2),
4. godkänner att regeringen för 2011 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 12 948 000 000 kronor för prioriterade järnvägsprojekt m.m. (avsnitt 3.8.2),
5. godkänner att regeringen för 2011 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 18 000 000 000 kronor till Botniabanan AB (publ) för fortsatt utbyggnad av Botniabanan (avsnitt 3.8.2),
6. godkänner att riksdagens tidigare ställningstaganden rörande inrättande av en särskild myndighet för rikstrafikfrågor – Rikstrafiken – ska upphöra att gälla. (avsnitt 3.8.3),
7. godkänner de ekonomiska målen för Sjöfartsverket och föreslagen prisrestriktion samt bemyndigar regeringen att besluta om utdelning och skattemotsvarighet för Sjöfartsverket i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.8.4),
8. bemyndigar regeringen att för 2011 ge Sjöfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.8.4),
9. godkänner förslaget till investeringsplan för Sjöfartsverket för 2011–2013 (avsnitt 3.8.4),
10. bemyndigar regeringen att under 2011 för ramanslaget 1:7 *Trafikavtal* ge Trafikverket befogenheter att ingå ekonomiska förpliktelser i samband med tjänstekoncessioner, avtal om trafikfjänt baserat på allmän trafikplikt, samverkansavtal och upphandling av transportpolitiskt motiverad trafik som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 3 500 000 000 kronor under 2012–2022 (avsnitt 3.8.8),
11. godkänner att riksdagens tidigare ställningstaganden rörande betalnings- och avgiftsvillkor för trafiken på den fasta förbindelsen över Öresund ska upphöra att gälla (avsnitt 3.8.15),
12. godkänner de ekonomiska målen för Luftfartsverket och bemyndigar regeringen att besluta om utdelning och skattemotsvarighet i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.8.16.),

13. bemyndigar regeringen att för 2011 ge Luftfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.8.16),
14. godkänner förslaget till investeringsplan för Luftfartsverket för 2011–2014 (avsnitt 3.8.16),
15. godkänner Statens järnvägars ekonomiska mål och finansieringsmodell samt bemyndigar regeringen att för 2011 ge Statens järnvägar finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.8.17),
16. godkänner förslaget till investeringsplan för Statens järnvägar för perioden 2011–2013 (avsnitt 3.8.17),
17. bemyndigar regeringen att överlåta statens aktier i Arlandabanan Infrastructure AB till Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB Aktiebolag (avsnitt 3.9.4),
18. bemyndigar regeringen att vidta de åtgärder som krävs för att genomföra överlåtelsen enligt punkt 17 (avsnitt 3.9.4),
19. bemyndigar regeringen att låta fusionera Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB Aktiebolag och Arlandabanan Infrastructure AB (avsnitt 3.9.4),
20. bemyndigar regeringen att vidta de åtgärder som krävs för att genomföra fusionen enligt punkt 19 (avsnitt 3.9.4),
21. godkänner att regeringen överför förvaltningen av statens aktier i Swedish National Road Consulting AB till Regeringskansliet (avsnitt 3.9.5),
22. godkänner att regeringen överför förvaltningen av statens aktier i LFV Aviation Consulting AB till Regeringskansliet (avsnitt 3.9.5),
23. bemyndigar regeringen att överlåta statens aktier i Swedish National Road Consulting AB och LFV Aviation Consulting AB till ett och samma statligt ägda aktiebolag (avsnitt 3.9.5),
24. bemyndigar regeringen att överföra samtliga tillgångar och skulder i Swedish National Road Consulting Aktiebolag och LFV Aviation Consulting AB till ett och samma statligt ägda aktiebolag eller att fusionera bolagen (avsnitt 3.9.5),
25. bemyndigar regeringen att förvärva ett aktiebolag till vilka statens aktier eller samtliga tillgångar och skulder i Swedish National Road Consulting Aktiebolag och LFV Aviation Consulting AB överläts enligt punkterna 23–24 (avsnitt 3.9.5),
26. bemyndigar regeringen att helt eller delvis avyttra statens aktier i Swedish National Road Consulting Aktiebolag och LFV Aviation Consulting AB eller det aktiebolag till vilket aktierna överförs enligt punkterna 23–24 (avsnitt 3.9.5),
27. bemyndigar regeringen att som likvid vid en avyttring av aktierna i Swedish National Road Consulting Aktiebolag och LFV Aviation Consulting AB eller det aktiebolag till vilket aktierna överförs enligt punkterna 23–24, utöver kontanter ta emot aktier eller andra former av tillgångar (avsnitt 3.9.5),
28. bemyndigar regeringen att avyttra de andra tillgångar än kontanter som staten erhåller som likvid enligt punkt 27 (avsnitt 3.9.5),
29. bemyndigar regeringen att vidta de åtgärder som krävs för att genomföra punkterna 21–28 (avsnitt 3.9.5),
30. godkänner att de kostnader som uppkommer för staten i samband med en avyttring av dess aktier i Swedish National Road Consulting Aktiebolag och LFV Aviation Consulting AB eller det aktiebolag till vilket aktierna överförs enligt punkterna 23–24, får avräknas mot försäljningsintäkterna (avsnitt 3.9.5),
31. fastställer avgiftsuttaget för finansiering av åtgärder mot allvarliga frestida hot och påfrestningar som gäller elektronisk kommunikation till högst 100 000 000 kronor under 2011 (avsnitt 4.7.1),
32. bemyndigar regeringen att under 2011 för ramanslag 2:2 *Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade* ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 220 000 000 kronor under 2012–2015 (avsnitt 4.7.2),
33. bemyndigar regeringen att under 2011 för ramanslag 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida

anslag på högst 95 000 000 kronor under 2012–2013 (avsnitt 4.7.5), 34. för budgetåret 2011 anvisar anslagen under utgiftsområde 22 *Kommunikationer* enligt följande uppställning:

Anslagsbelopp		
<i>Tusental kronor</i>		
Anslag	Anslagstyp	
1:1 Väghållning	Ramanslag	20 702 367
1:2 Banhållning	Ramanslag	12 824 814
1:3 Trafikverket	Ramanslag	1 532 046
1:4 Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål m.m.	Ramanslag	143 308
1:5 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.	Ramanslag	62 284
1:6 Driftbidrag till icke statliga flygplatser	Ramanslag	103 013
1:7 Trafikavtal	Ramanslag	831 000
1:8 Viss internationell verksamhet	Ramanslag	25 085
1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut	Ramanslag	40 509
1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	Ramanslag	348 500
1:11 Trängselskatt i Stockholm	Ramanslag	832 523
1:12 Transportstyrelsen	Ramanslag	2 257 705
1:13 Trafikanalys	Ramanslag	60 468
2:1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter	Ramanslag	25 372
2:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade	Ramanslag	148 749
2:3 Grundläggande betaltjänster	Ramanslag	49 000
2:4 Informationsteknik: Telekommunikation m.m.	Ramanslag	18 010
2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	Ramanslag	120 000
Summa		40 124 753

2 Kommunikationer

2.1 Omfattning

Utgiftsområde Kommunikationer omfattar transportpolitik och politiken för informations-samhället.

2.2 Utgiftsutveckling

Tabell 2.1 Utgiftsutveckling inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

Miljoner kronor

	Utfall 2009	Budget 2010 ¹	Prognos 2010	Förslag 2011	Beräknat 2012	Beräknat 2013	Beräknat 2014
Transportpolitik	38 605	39 655	39 991	39 764	38 120	39 847	40 074
Politiken för informationssamhället	194	449	370	361	359	360	360
Äldreanslag	1 773	475	467	0	0	0	0
Totalt för utgiftsområde 22 Kommunikationer	40 573	40 579	40 828	40 125	38 479	40 207	40 434

¹ Inklusive tilläggsbudgetar till statsbudgeten 2010 (prop. 2009/10:99, bet. 2009/10:FiU21, prop. 2009/10:121, bet. 2009/10:FiU35) och förslag till tilläggsbudget i samband med denna proposition.

År 2009 uppgick de totala utgifterna för utgiftsområde Kommunikationer till 40 573 miljoner kronor.

För 2011 föreslår regeringen att 40 125 miljoner kronor anvisas till utgiftsområdet. För transportpolitiken föreslås 39 764 miljoner kronor och för politiken för informationssamhället föreslås 361 miljoner kronor.

För 2012, 2013 och 2014 beräknas de totala anslagen inom utgiftsområdet till 38 479 miljoner kronor, 40 207 miljoner kronor respektive 40 434 miljoner kronor.

I tabell 2.2 redovisas förändringen av anslagsnivån för perioden 2011–2014 jämfört med statsbudgeten för 2010 fördelat på olika komponenter. Den pris- och löneomräkning som görs årligen av anslagen för förvaltningsändamål för att kompensera myndigheterna för pris- och löneökningar utgör en del av den föreslagna anslagsförändringen.

**Tabell 2.2 Härledning av ramnivån 2011–2014.
Utgiftsområde 22 Kommunikationer**

Miljoner kronor

	2011	2012	2013	2014
Anvisat 2010¹	40 056	40 056	40 056	40 056
<i>Förändring till följd av:</i>				
Pris- och löne- omräkning ²	222	577	1 234	1 921
Beslut	-232	-2 277	-1 198	-1 597
Överföring till/från andra utgiftsområden	-49	-53	-62	-70
Övrigt	127	176	176	124
Ny ramnivå	40 125	38 479	40 207	40 434

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2009 (bet. 2009/10:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2010 års statsbudget. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning.

³ Övergångseffekter till följd av kostnadsmässig avräkning av myndigheternas förvaltningsutgifter redovisas under övrigt.

Av tabell 2.3 framgår utgiftsområdets ram för 2011 realekonomiskt fördelad på transfereringar, verksamhetskostnader och investeringar.

**Tabell 2.3 Ramnivå 2011 realekonomisk fördelad.
Utgiftsområde 22 Kommunikationer**

Miljoner kronor

	2011
Transfereringar ¹	2 896
Verksamhetskostnader ²	19 957
Investeringar ³	17 272
Summa ramnivå	40 125

Den realekonomiska fördelningen baseras på utfall 2009 samt kända förändringar av anslagens användning.

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

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

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

2.3 Skatteutgifter

Samhällets stöd till företag och hushåll inom utgiftsområde 22 Kommunikationer redovisas i huvudsak på statsbudgetens utgiftssida. Vid sidan av dessa stöd finns det även stöd på budgetens inkomstsida i form av avvikelser från en likformig beskattning, s.k. skatteutgifter. Avvikelser från en likformig beskattning utgör en skatteförmån om t.ex. en viss grupp av skattskyldiga omfattas av en skattelättnad i förhållande till en likformig beskattning och som en skattesanktion om det rör sig om ett ”överuttag” av skatt. Många av skatteutgifterna har införts, mer eller mindre uttalat, som medel inom specifika områden som t.ex. konjunktur-, bostads-, miljö- eller arbetsmarknadspolitik. Dessa skatteutgifter påverkar statsbudgetens saldo och kan därför jämföras med stöd på budgetens utgiftssida. En utförlig beskrivning av redovisningen av skatteutgifterna har redovisats i regeringens skrivelse Redovisning av skatteutgifter 2010 (skr. 2009/10:195).

I tabellen nedan redovisas de nettoberäknade skatteutgifterna som är att hänföra till utgiftsområde 22 Kommunikationer. I avsnitt 3.3 redovisas de enskilda skatteutgifterna inom transportpolitiken. För politiken för informationssamhället finns inga aktuella skatteutgifter att redovisa.

**Tabell 2.4 Skatteutgifter inom utgiftsområde 22
Kommunikationer, netto**

Miljoner kronor

	Prognos 2010	Prognos 2011
Transportpolitik	19 220	19 805
Politiken för informationssamhället	0	0
Totalt för utgiftsområdet	19 220	19 805

3 Transportpolitik

3.1 Omfattning

I transportpolitiken ingår områdena vägar, järnvägar, sjöfart och luftfart. Det övergripande målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektivt och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

De myndigheter och affärsverk som verkar inom transportpolitiken är: Trafikverket, Trafikanalys, Transportstyrelsen, Statens järnvägar, Sjöfartsverket, Rederinämnden, Luftfartsverket, Rikstrafiken, Statens väg- och transportforskningsinstitut, Statens haverikommission, Verket för innovationssystem och Kustbevakningen. Statligt ägda bolag som berörs i det följande är AB Svensk Bilprovning, SJ AB, Jernhusen AB, Green Cargo AB, SAS AB, SweRoad, Arlandabanan Infrastructure AB, Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB Aktiebolag, Svevia AB, Vectura Consulting AB, Swedavia AB och Infranord AB.

Från och med den 1 januari 2010 har länsstyrelsernas verksamhet inom körkorts- och yrkestrafikområdet överförts till Transportstyrelsen.

Den 31 mars 2010 avvecklades Vägverket, Banverket och Statens institut för kommunikationsanalys och den 1 april 2010 inrättades Trafikverket och Trafikanalys.

Från och med den 1 januari 2011 avses Rikstrafikens och Rederinämndens verksamheter införlivas i Trafikverket. I konsekvens med detta kommer båda dessa myndigheter avvecklas.

Inom transportpolitiken finns även ett antal mindre bolag inom bl.a. väg- och järnvägsområdena.

3.2 Utgiftsutveckling

Tabell 3.1 Utgiftsutveckling inom område Transportpolitik
Miljoner kronor

	Utfall 2009	Budget 2010 ¹	Prognos 2010	Förslag 2011	Beräknat 2012	Beräknat 2013	Beräknat 2014
<i>Transportpolitik</i>							
1:1 Väghållning	21 017	20 661	20 645	20 702	20 183	21 291	21 513
1:2 Banhållning	15 446	14 959	15 354	12 825	11 841	12 382	12 252
1:3 Trafikverket		1 155	1 151	1 532	1 469	1 489	1 521
1:4 Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål m.m.	143	144	144	143	143	143	143
1:5 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.	62	62	62	62	62	62	62
1:6 Driftbidrag till icke statliga flygplatser	81	103	103	103	103	103	103
1:7 Trafikavtal	849	831	838	831	831	831	831
1:8 Viss internationell verksamhet	3	27	27	25	25	25	25
1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut	39	40	39	41	41	41	42
1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	315	839	767	349	349	349	349
1:11 Trängselskatt i Stockholm	289	274	270	833	881	881	882
1:12 Transportstyrelsen	360	515	546	2 258	2 132	2 187	2 286
1:13 Trafikanalys		45	44	60	61	62	63
Summa Transportpolitik	38 605	39 655	39 991	39 764	38 120	39 847	40 074
<i>Äldreanslag</i>							
2010 1:1 Vägverket: Administration	848	235	226	0	0	0	0
2010 1:3 Banverket: Administration	810	190	188	0	0	0	0
2010 1:8 Sjöfartsregistret	6	6	6	0	0	0	0
2010 1:9 Rederinämnden: Administration	1	2	3	0	0	0	0
2010 1:11 Rikstrafiken: Administration	26	28	27	0	0	0	0
2010 1:15 Statens institut för kommunikationsanalys	55	14	15	0	0	0	0
2008 36:16 Järnvägsstyrelsen	7	0		0	0	0	0
2003 36:05 Ersättning till Statens järnvägar för kostnader i samband med utdelning från AB Swedcarrier m.m.		0	2	0	0	0	0
Summa Äldreanslag	1 753	475	467	0	0	0	0
Totalt för område Transportpolitik	40 358	40 130	40 458	39 764	38 120	39 847	40 074

¹ Inklusive tilläggsbudgetar till statsbudgeten 2010 (prop. 2009/10:99, bet. 2009/10:FiU21, prop. 2009/10:121, bet. 2009/10:FiU35) och förslag till tilläggsbudget i samband med denna proposition.

För 2010 prognostiseras de totala utgifterna för området uppgå till 40 458 miljoner kronor, vilket är i nivå med årets tilldelade medel.

För 2011 föreslår regeringen att 39 764 miljoner kronor anvisas för transportpolitiken.

För 2012 beräknas anslagen inom området till 38 120 miljoner kronor, för 2013 till 39 847 miljoner kronor och för 2014 till 40 074 miljoner kronor.

3.3 Skatteutgifter

Skatteutgifterna inom utgiftsområde 22 Kommunikationer samt en definition av begreppet redovisas i avsnitt 2.3. I Tabell 3.2 följer en redovisning av de nettoberäknade skatteutgifter som kan hänföras till transportpolitikens område. I anslutning till tabellen ges en kortfattad beskrivning av respektive skatteutgift.

Tabell 3.2 Skatteutgifter inom transportpolitiken, netto

Miljoner kronor

	Prognos 2010	Prognos 2011
Personbefordran	5 250	5 690
Energiskatt på dieselbränsle i motordrivna fordon	8 391	8 131
Särskild energiskattebefrielse för naturgas som drivmedel	156	164
Energiskattebefrielse för koldioxidneutrala drivmedel	1 592	1 933
Energiskattebefrielse för elförbrukning vid bandrift	1 019	1 034
Energiskattebefrielse för bränslebrukning vid bandrift	20	21
Energiskattebefrielse på bränsle för inrikes luftfart	676	670
Koldioxidskattebefrielse för bandrift	18	19
Koldioxidskattebefrielse för inrikes luftfart	628	623
Sjöfartsstöd	1 460	1 510
Skattefrihet för alkoholås i förmånsbilar	10	10
Totalt för transportpolitik	19 220	19 805

Personbefordran

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

Energiskatt på dieselbränsle i motordrivna fordon

Skattesatsen för dieselolja i miljöklass 1 jämförs med skattesatsen för bensen i miljöklass 1, vilken utgör normen på hela transport-området. I praktiken utgörs nästan all bensen- och dieseloljeanvändning av miljöklass 1. År 2010 motsvarar skattesatsen för bensen i den främsta miljöklassen 33,8 öre/kWh medan dieselolja i den främsta miljöklassen, dvs. miljöklass 1, beskattas med motsvarande 13,3 öre/kWh. Skatteutgiften utgörs av mellanskillnaden i skattesats. Skatteutgiften för dieselbränsle uppgår till 20,5 öre/kWh. Riksdagen har beslutat att höja skatten på dieselolja till motsvarande 15,3 öre/kWh år 2011 och 17,3 öre kWh år 2013.

Särskild energiskattebefrielse för naturgas och gasol som drivmedel

Befrielsen gäller endast för naturgas och gasol som drivmedel. Normen utgörs av energiskattesatsen för bensen i miljöklass 1.

Energiskattebefrielse för koldioxidneutrala drivmedel

Befrielse gäller för koldioxidneutrala drivmedel. Normen utgörs av energiskattesatsen för bensen i miljöklass 1. Se även Nya och reviderade skatteutgifter nedan.

Energiskattebefrielse för elförbrukning vid bandrift

Befrielsen gäller elförbrukning för järnväg och tunnelbana. Normen utgörs av energiskattesatsen för bensen i miljöklass 1.

Energiskattebefrielse för bränsleförbrukning vid bandrift

Bränsle i dieseldrivna järnvägsfordon beskattas inte. Normen utgörs av energiskattesatsen för bensen i miljöklass 1.

Energiskattebefrielse på bränsle för inrikes luftfart

Sedan den 1 juli 2008 beskattas flygbränsle som förbrukas i luftfartyg, när luftfartyget används för privat ändamål. Yrkesmässig förbrukning av bränsle som används som flygbränsle beskattas inte. Normen utgörs av energiskattesatsen för bensen i miljöklass 1.

Koldioxidskattebefrielse för bandrift

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

Koldioxidskattebefrielse för inrikes luftfart

Sedan den 1 juli 2008 beskattas flygbränsle som förbrukas i luftfartyg, när luftfartyget används för privat ändamål. Yrkesmässig förbrukning av bränsle som används som flygbränsle beskattas inte. Normen utgörs av full koldioxidskattesats.

Sjöfartsstöd

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

Nya och reviderade skatteutgifter

Skattefrihet för alkolås i förmånsbilar

Extrautrustning i form av alkolås monterade i förmånsbilar ska undantas vid värderingen av bilförmån. Skatteutgiften avser skatt på inkomst av tjänst och särskild löneskatt.

Energiskattebefrielse för koldioxidneutrala drivmedel

Skälet till att den redovisade beräkningen för energiskattebefrielse för koldioxidneutrala drivmedel 2011 skiljer sig från den som redovisades i regeringens skrivelse Redovisning av skatteutgifter 2009/10:195 är att låginblandning av biodrivmedel föreslås öka från och med den 1 januari 2011.

3.4 Mål

Målen för transportpolitiken fastställdes av riksdagen den 20 maj 2009 i enlighet med regeringens förslag i propositionen Mål för framtidens resor och transporter (prop. 2008/09:93, bet. 2008/09:TU14, rskr. 2008/09:257).

I enlighet med riksdagens beslut ska det övergripande målet för transportpolitiken även fortsättningsvis vara att säkerställa en

samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. I och med riksdagens beslut har de tidigare sex delmålen ersatts med dels ett funktionsmål *tillgänglighet*, dels ett hänsynsmål *säkerhet, miljö och hälsa*.

Resultatbeskrivningen i det följande görs i förhållande till de nya målen.

3.5 Resultatredovisning

3.5.1 Funktionsmål: Tillgänglighet

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämförbart, det vill säga likvärdigt svaret mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Medborgarnas resor

Precisering av målet: Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.

Resultat

Vägverket har under 2009 genomfört åtgärder inom bland annat investering, vägtrafikledning samt drift och underhåll för att öka tillförlitligheten, tryggheten och bekvämligheten för trafikanterna. Mått som används är bl.a. restider, kundnöjdhet och produktivitet. Vägverket har under året genomfört förbättringar av vägnätet som ökar tillgängligheten för samtliga trafikanter genom att 50 km landsväg med mötande trafik, 22 km motorväg och 15 planskilda korsningar för biltrafik har öppnats. Ungefär 175 km väg har försetts med mitträcke och cirka 150 km gång- och cykelbana har byggts liksom 14 planskilda korsningar för gång- och cykeltrafik. Andelen belagd väg på det statliga vägnätet har kontinuerligt ökat.

Hur trafikanterna uppfattar transportkvaliteten beror huvudsakligen på det funktionella tillståndet för vägnätet. Tillståndet på ytskiktet på belagda vägar följs upp genom mätningar av ojämnheter. En typ av ojämnheter

beskrivs med ett index (IRI). På vägar med högt IRI-värde sänker bilföraren normal hastigheten, vilket påverkar restiden. En annan typ av ojämnhet är spårighet, som främst beror på att tung trafik och dubbdäck deformerar vägytan. Spårdjupet påverkar trafiksäkerheten genom försämrad avrinning och sämre effekt av insatserna i vinterväghållningen. Totalt är andelen ojämna vägar (IRI) i stort sett oförändrad medan andelen spåriga vägar (spårdjup) ökat 2009 jämfört med 2008.

Vägverket har under 2009 även genomfört mätningar av hur nöjda trafikanterna varit med framkomligheten vid vägarbeten och vid trafikstörningar. En mycket stor del av trafikanterna (82 procent) är nöjda med hastighetssänkningar och en stor del (70 procent) är nöjda med hanteringen av andra framkomlighetsstörningar vid vägarbeten. Ungefär 73 procent av trafikanterna uppger att de är nöjda med den information Vägverket ger om trafikstörningar. Kvinnor är något mer nöjda än män.

I den statligt avtalade trafiken ger de långa busslinjerna i Norrlands inland i allmänhet mer begränsade förbättringar i tillgänglighet, mätt med de kriterier som Rikstrafiken tagit fram. Trots detta kan busstrafiken ändå ge betydelsefulla tillgänglighetsförbättringar i form av många timmars minskad restid. I den interregionala busstrafik som staten sluter avtal om var resenärernas sammanfattande betyg på de undersökta busslinjerna relativt högt. Rikstrafiken redovisar att mellan 84 (79) och 96 (97) procent var nöjda med trafiken. Tågens ankomstpunktighet mäter Banverket som den andel tåg som anlänt till sin slutstation mindre än fem minuter för sent. Ankomstpunktigheten för persontrafiken uppgick till 92,5 procent 2009 och ökade något (0,8 procent) jämfört med 2008. Under 2009 var ankomstpunktigheten på en relativt hög och stabil nivå, bortsett från i december. Orsaken var det ovanligt hårda vintervädret med bland annat rälsbrott och varmgång i hjullager på fordon, på grund av fastfrusna hjul. Snabbtågstrafiken förbättrade punktigheten med 7,1 procentenheter mellan 2008 och 2009. I övrigt förbättrades även ankomstpunktigheten för pendeltåg, regionaltåg och Arlanda Express.

Punktigheten på pendeltrafiken i Stockholm fortsätter att förbättras, och Banverket kan även se att både gods- och persontrafikens kvalitet

utvecklas på ett positivt sätt inom området. Punktigheten för SL-trafiken i rusningstid var 81,4 procent, jämfört med 77,5 procent för 2008. För persontågens ankomstpunktighet till Stockholm är motsvarande förbättring 1,2 procent. Det görs extra satsningar i form av så kallade kraftsamlingar i Stockholms-, Göteborgs- och Malmöområdet.

I Göteborgsområdet var åtgärdernas effekt liksom föregående år tydligast för Västtrafiks pendel- och regionaltåg. I synnerhet förbättrades punktigheten för dessa tåg under första halvåret 2009. Även snabbtågstrafiken fick ett lyft på årsbasis och återhämtade sig från 2008 års låga siffror. Ankomstpunktigheten för persontågen till Göteborg har förbättrats från 89,3 procent 2008 till 90,8 procent 2009. All trafik drabbades dock under årets sista månader av väderrelaterade problem.

Under året har spårkapaciteten på Malmö central till följd av byggandet av Citytunneln halverats, samtidigt som cirka 90 procent av trafiken var kvar. Trots kapacitetsminskningen har punktigheten för avgångar ökat från 77,5 procent 2008 till 82,2 procent 2009. Däremot har ankomstpunktigheten minskat något, från 89,8 till 86,6 procent. Här har de planerade och vidtagna åtgärderna med bland annat en operativ driftgrupp medfört att trafiken ändå i stort sett gått som planerat.

Det totala antalet tågförseningstimmar för persontrafiken ökade med cirka 9,5 procent från 28 312 timmar 2008 till 31 002 timmar 2009. Antalet förseningstimmar på grund av nedfallande träd har dock minskat med 25 procent. Banverket har till och med 2009 utfört trädsäkring längs 180 mil av järnvägen. Målet är att 2012 ska 500 mil ha trädsäkrats.

Spårläget har betydelse både för passagerarnas bekvämlighet under tågresan och för nedbrytningen av spåret. Spårlägets kvalitet 2009 har förbättrats jämfört med föregående år. Exempelvis har antalet solkurvor minskat till följd av åtgärder i spår.

Banverket genomför regelbundet återkommande NKI-undersökningar (nöjd kund-index) för att följa resenärernas upplevelse av informationen och hur upplevelsen förändras över tid. Resultatet visar att den information som ges i samband med förseningar inte är tillräckligt bra. Framför allt saknas tillförlitliga prognoser.

Andelen nöjda tågresenärer i den trafik som Rikstrafiken sluter avtal om varierade mellan 67 (56) och 93 (94) procent. Andelen nöjda kunder har ökat men varierar mycket mellan de olika linjerna. En möjlig anledning till variationen är att utbudet och servicen på vissa sträckor är begränsade.

Inom sjöfarten utgör en viktig del av bidraget till transportkvalitet utgivandet av sjökort och båtsportkort. Under 2009 trycktes omkring 120 allmänna sjökort. Dessutom har cirka 1 500 ärenden om ändringar i sjökortsinformation behandlats. Under 2009 har arbete skett med omfattande revideringar av sjökort och framställning av helt nya sjökort.

Befälhavare på fartyg som är över 70 meter långa eller 14 meter breda (eller i vissa fall med mer än 4,5 meter djupgående) är lotspliktiga. Det finns möjlighet för fartygsbefäl som ofta trafikerar viss farled att erhålla en så kallad lotsdispens som innebär ett medgivande att framföra fartyget utan att behöva anlita lots. Antalet utförda lotsningar minskade under 2009 med ungefär 11 procent till 35 364 från 39 926 under 2008. Antalet lotsade timmar minskade under samma period med 10 procent. Inom sjötrafikområden har flexibiliteten ökat genom att flera lotsar och båtmän utökat sina tidigare verksamhetsområden och nu kan klara av lots- och lotsbåtuppdrag för flera farleder/hamnar.

Statens största trafikavtal handlar om linjesjöfart till och från Gotland. På de två färjelinjerna Visby–Nynäshamn och Visby–Oskarshamn var de sammanfattande betygen på resenärernas nöjdhet 92 (91) respektive 94 (94) procent.

Andelen nöjda resenärer på de flyglinjerna som staten har avtal om var lägre 2009 jämfört med 2008. Andelen nöjda resenärer var mellan 76 (86) och 100 (100) procent.

Näringslivets transporter

Precisering av målet: Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.

Resultat

Bärighet, dvs. vägnas förmåga att bära tunga fordon, är en egenskap som är av stor betydelse för i första hand näringslivets transporter. Längden väg som normalt inte är upplåten för

BK 1 (den högsta bärighetsklassen) har minskat med 173 km till 4 923 km på det statliga vägnätet. Minskningen var 3,8 procent i skogslänen¹. I övriga landet har längden väg av lägre bärighetsklass än BK 1 minskat med 2,7 procent.

Längden väg med nedsatt bärighet har minskat både i skogslänen och i övriga län. Antalet km väg med tjälrestriktioner för tung trafik ökade till 4 474 (3 200) på hela det statliga vägnätet. Genomsnittet för 2004–2008 var 10 518 km. Orsakerna till ökningen är främst att vintern 2008 var ovanligt gynnsam i södra Sverige och att förhållandena var mer normala under 2009. Längden väg som normalt inte är upplåten för högsta tillåten bärighet har dock minskat över hela landet.

Tågens ankomstpunktlighet mäts som den andel tåg som anlant till sin slutstation inom fem minuter jämfört med tidtabellen. För godstrafiken var punktligheten 78,3 procent 2009, en förbättring med 1,8 procentenheter jämfört med 2008. Till skillnad från persontrafiken minskade antalet förseningstimmar för godstrafiken med 5,9 procent från 61 181 timmar 2008 till 57 601 timmar 2009.

Inom ramen för EU:s program för det transeuropeiska transportnätverket (TEN-T) har ett antal projekt med svenskt deltagande med anknytning till sjöfartens infrastruktur och hamnar beviljats medfinansiering. Av totalt fyra sjömotorvägsprojekt som beviljats EU-finansiering har tre svenskt deltagande, nämligen Trelleborg–Sassnitz, Karlshamn–Klaipeda och Karlskrona–Gdynia. Projekten omfattar bl.a. kaj- och kombiterminalutbyggnader och landanslutningar i form av väg- och järnvägsanslutningar till och från hamnar.

Förutom de medel som har beviljats från EU till sjömotorvägsprojekt har Copenhagen–Malmö hamn fått 6 miljoner euro i EU-bidrag till utbyggnaden av Norra Hamnen. Vidare har Sjöfartsverket fått 3 miljoner euro för farledsförbättringar och kajförstärkningar inom ett pågående farledsprojekt i Bråviken. Även Gävle hamn har fått medfinansiering från EU för

¹ Värmlands, Dalarnas, Gävleborgs, Jämtlands, Västerbottens, Västernorrlands och Norrbottens län.

investering i den nya godshanteringsbyggnaden man uppför i hamnen.

Det finns en väl utbyggd linjesjöfart i Östersjön, både vad gäller färjetrafik och reguljära godslinjer. Dessa gör det möjligt även för företag med mindre godsvolymer att finna effektiva transportslösningar som inkluderar sjöfart. En stor del av den frekventa trafiken utgörs av industrins reguljära skeppningar som ofta sker enligt ett schema med fasta avgångar.

Behovet utanför sjöfartsområdet av data ur djupdatabasen ökar alltmer, framför allt för satsningar inom miljösektorn. Regeringen har fortsatt att finansiera digitaliseringen av äldre information över vissa områden. Erhållna medel från Naturvårdsverket har även under 2009 bidragit till Sjöfartsverkets mål att på sikt nå en geografiskt heltäckande digital djupdatabas.

Isbrytningsverksamheten är viktig för att säkerställa en väl fungerande vintersjöfart. Sammantaget blev isvintern 2008–2009 lindrig. Istjockleken var mindre än normalt i Bottenviken. Målet för Sjöfartsverket är att den genomsnittliga väntetiden på isbrytarassistans inte ska överstiga 4 timmar. Under säsongen har den genomsnittliga väntetiden varit 2 timmar och 30 minuter, en ökning från 2008 då den endast var 52 minuter.

Flygfrakten är huvudsakligen internationell till sin karaktär. Vid Stockholm–Arlanda Airport, Göteborg Landvetter Airport och Malmö Airport passerar omkring 95 procent av det flygna godset till och från Sverige. De senaste åren har det skett omfattande etableringar av tung flygfrakt vid framför allt Stockholm–Arlanda Airport. Under 2009 har dock flygfraktsvolymerna minskat med 26 procent vilket medfört sjunkande intäkter för både fraktbolagen och Luftfartsverket. De flesta aktörerna har dock gjort långsiktiga satsningar där man i flera fall valt att etablera egna kontor på flygplatserna.

Utöver den ordinarie medelstillelningen för enskilda vägar har 150 miljoner kronor avsatts under 2009 i regeringens särskilda närtidssatsning. Denna har innefattat investerings- och underhållsåtgärder på broar, beläggning och vägar. Närtidssatsningen har inneburit möjligheter att lämna bidrag till ett antal större investeringsobjekt och bärigheten har höjts på ett antal broar.

Regional och internationell tillgänglighet

Precisering av målet: Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder.

Resultat

Tillgängligheten i vägtransportsystemet inom storstadsområden beräknas genom att man mäter trängseln i form av bilarnas genomsnittliga hastighet i relation till den skyltade hastigheten på utvalda sträckor. Sammantaget för Stockholm och Göteborg har tillgängligheten försämrats under de tre höstmånaderna 2009. Under året som helhet har dock tillgängligheten förbättrats.

Tillgänglighet inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder via vägtransportsystemet belyses i första hand genom restider. Tillgängligheten har under 2009 framför allt påverkats av översynen av hastighetsgränserna och till en del av investeringsåtgärder. Totalt sett har de faktiska restiderna ökat med ungefär 2,7 miljoner fordonstimmar. Att trafikanterna har blivit något bättre på att anpassa hastigheten efter hastighetsgränser på oförändrade vägar bedöms ha ökat restiderna med knappt 3 miljoner fordonstimmar under 2009. Investeringsåtgärderna under 2009 har minskat restiderna med några hundra tusen fordonstimmar.

Rikstrafiken har ställt upp sju kriterier för att definiera om god interregional tillgänglighet råder till en kommun. Kriterierna är god tillgänglighet till Stockholm, internationella resor, kultur och service/inköp, region/universitetssjukhus, universitet/högskola samt alternativa målpunkter i angränsande län. Den huvudsakliga utgångspunkten för kriterierna är att en kommun ska ha goda förutsättningar att leva och utvecklas och stöttar ett visst typ av resande, främst tjänsteresor, sjukresor och resor till högskola och universitet samt serviceresor.

Rikstrafikens insatser har under 2009 medfört att den interregionala tillgängligheten för 106 av landets kommuner har upprätthållits på en högre nivå än om inga insatser gjordes. Utan Rikstrafikens insatser skulle 19 kommuner ha haft en oacceptabel tillgänglighet avseende alla kriterierna. Genom Rikstrafikens insatser har antalet kommuner med oacceptabel tillgänglighet minskats till sju. Även i dessa sju

gör Rikstrafiken insatser, men insatserna förmår inte reducera restiderna till en sådan nivå att en god eller acceptabel tillgänglighet nås. Skälen är att kommunerna har stor geografisk yta, saknar infrastruktur för snabba transporter och därmed blir resan till den typ av målpunkter som ingår i Rikstrafikens kriterier för tillgänglighet för långsam. Rikstrafikens insatser i dessa kommuner medför att de ges en interregional kollektivtrafik som annars hade saknats. Sämst interregional tillgänglighet har kommunerna i Norrlands inland, norra Värmland och Dalarna, Tornedalen och i Småland.

Regional och internationell tillgänglighet bedöms bl.a. utifrån hur reseutbudet mellan Stockholm, Göteborg och Malmö, samt resandet över Öresund utvecklats. I bedömningen har även andra åtgärder för att öka tillgängligheten inkluderats. Utbudet mellan Stockholm, Göteborg och Malmö/Köpenhamn har ökat något under året. Detta förklaras av avregleringen av veckoslutstrafiken i persontrafiken på järnväg, beslutet om trafikeringsrätt för trafik huvudmännen för den länsöverskridande regionaltrafiken Göteborg–Köpenhamn samt SJ AB:s ökade antal turer till och från Köpenhamn. Resandet över Öresund med tåg fortsatte att öka under 2009, med 4,5 procent jämfört med 2008.

Under 2009 har Transportstyrelsen administrerat bidrag till projektansvarig myndighet Luftfartsverket för två TEN-projekt; NUAC-programmet och NEAP. NUAC har beviljats TEN-T medel om 9,8 miljoner euro som fördelats lika mellan Danmark och Sverige. NUAC-programmet syftar till att Luftfartsverket tillsammans med danska Naviair etablerar ett gemensamt ägt bolag för att i ett fullt integrerat danskt och svenskt luftrum bedriva flygtrafiktjänst.

Åtta organisationer inom flygtrafiktjänsten i norra Europa (Luftfartsverket, Avinor, Naviair, Finavia, Isavia, Luftfartsverket i Estland, LGS i Lettland och irländska IAA) driver sedan två år tillbaka ett arbete med att utforma ett gemensamt servicekoncept för flygledning under namnet NEAP. Inom NEAP bedrivs ett antal effektiviseringsprojekt vilket bland annat inkluderar utformning av ett gemensamt luftrumsblock kallat North European Functional Airspace Block (NEFAB). NEAP har beviljats TEN-T medel både för genomförande av NEFAB och för

infrastrukturella åtgärder, inom ramen för EU, såsom uppgraderingar av trafiklednings- och kommunikationssystem.

Genomsnittliga vistelsetider har beräknats för samtliga svenska flygplatser med linjetrafik som ett mått på respektive flygplatsregions tillgänglighet och åtkomlighet. Möjligheten att med flyg ta sig till olika orter med tillgång till en flygplats beskrivs som åtkomlighet medan möjligheten att ta sig från olika orter med tillgång till en flygplats beskrivs som tillgänglighet. Både tillgänglighet och åtkomlighet har försämrats de senaste åtta åren. Medianvärdet har i båda fallen minskat med närmare 50 procent, för åtkomligheten från ungefär 7 till 3,5 timmar och för tillgängligheten från 6,3 till 3,5 timmar. Sedan 2000 har förutom de flygplatser där trafiken upphört även Norrköping, Linköping, Örebro och Västerås fått en reducering på uppåt 80–90 procent både när det gäller åtkomlighet och tillgänglighet. Stockholm ligger i topp med både den bästa tillgängligheten och åtkomligheten, vilket är naturligt då man har direktförbindelser med de flesta andra flygplatserna i landet. Övriga flygplatser har i regel endast en direktlinje, och då till och från Stockholm. Avgörande för dessa flygplatsers inbördes relation är i huvudsak tidtabellsläggningen, vilken kan variera kraftigt mellan uppdateringarna, men också avståndsfaktorn har betydelse. Sämst åtkomlighet, utöver Nyköping och Västerås flygplatser, som saknar inrikestrafik, hade Pajala. Låg tillgänglighet hade Kiruna som inte kunde nås från någon annan flygplats för en endagsförrättning.

Den internationella tillgängligheten har bedömts genom att beräkna vistelsetider i 33 städer i Europa, nämligen de som trafikeras mest från Sverige. Genomsnittet av dessa vistelsetider utgör flygplatsregionens tillgänglighet och åtkomlighet. I de flesta fall gäller att åtkomligheten är högre än tillgängligheten. Det betyder att det går bättre att nå ut från Sverige än att ta sig hit för en endagsförrättning.

Den bästa åtkomligheten och tillgängligheten hade Stockholm följt av Göteborg, vilket förklaras av ett relativt stort utbud av direktavgångar till europeiska städer.

Medianvärdet för flygplatsregionernas vistelsetider för åtkomlighet uppgick till 3,86 timmar, vilket är en försämring med drygt 3 procent i jämförelse med föregående år.

Motsvarande för tillgängligheten är att den har ökat med 45 procent till 5,44 timmar. Den sämsta åtkomligheten hade flygplatser i Norrlands inland, medan den sämsta tillgängligheten uppvisas av Kristianstad, Kalmar, Oskarshamn och Västerås. Det gick överhuvudtaget inte att nå Kiruna och Pajala för en endagsförrättning.

Ett jämställt samhälle

Precisering av målet: Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.

Resultat

En viktig del av arbetet för att transportpolitiken ska kunna bidra till ett mer jämställt samhälle är att kvinnor och män finns representerade inom transportsektorns olika delar. Detta gäller inte bara beslutsfattande positioner utan det kan även vara väsentligt att erfarenheter och synpunkter från kvinnor respektive män framkommer under exempelvis planering och genomförande av olika åtgärder.

Det har skett vissa förändringar i trafikverkens styrelser/insynsråd och verksamhetsledningar som gjort att representationen av män och kvinnor justerats något de tre senaste åren. Det rör sig om ett fåtal personer i varje grupp vilket gör att smärre förändringar kan få stort procentuellt utslag.

Undersökningar som genomförts av Banverket respektive Vägverket visar att det finns skillnader mellan män och kvinnor även vad gäller representation när allmänheten bjudits in att ta ställning i den fysiska planeringsprocessen vid byggande av järnväg och mellan mäns och kvinnors åsikter vad gäller information och påverkan vid vägbyggen.

När det gäller hur män och kvinnor reser konstaterar Trafikanalys att det fortfarande finns uppenbara skillnader. I genomsnitt reser män längre sträckor under en dag än vad kvinnor gör, 45 kilometer respektive 34 kilometer. Män gör fler arbetsresor medan kvinnor gör fler service- och inköpsresor. Övriga ärenden fördelar sig någorlunda jämnt mellan könen.

Män gör fler resor med bil som förare än vad kvinnor gör. Detta gäller för alla inkomstklasser. Kvinnor gör fler resor med bil som passagerare,

vilket tydligt visar sig för de lägre inkomstklasserna. Antalet resor till fots är också betydligt fler för kvinnor än för män, särskilt i de lägre inkomstklasserna. Det är fler kvinnor än män som väljer att åka kollektivt. Även bland dem som åker kollektivt ett fåtal dagar i veckan är det fler kvinnor än män. Detta mönster är framträdande oavsett inkomstnivå.

Banverket har studerat långväga resor ur ett jämställdhetsperspektiv. Resultat visar bland annat att män gör fler långväga resor än vad kvinnor gör. Kvinnor reser oftare med tåg än vad män gör men reslängden med tåg (ej X2000) är kortare för kvinnor. Dessa distinkta skillnader mellan resor till fots och med bil kan möjligtvis förklaras av skillnader i geografiska avstånd mellan arbete och bostad för män respektive kvinnor.

Rikstrafikens resandeundersökningar i den interregionala trafik som staten sluter avtal om tyder på att männens andel minskar på samtliga trafikslag och andelen kvinnor på tjänsteresa ökar mycket inom flyg.

I den trafik staten har avtal om är andelen nöjda kvinnor större på samtliga trafikslag än antalet nöjda män. Tydligast är det på flyget, 88 (93) procent av kvinnorna jämfört med 82 (93) procent bland männen är nöjda med trafiken. Det är stor skillnad i vilka som nyttjar de olika transportslagen i den avtalade trafiken. Den största andelen resenärer på flyglinjerna utgörs av män på tjänsteresa, medan den största andelen resenärer på busslinjerna är kvinnor på väg till arbete/skola eller på privatresa. Män reser också betydligt mindre med tåg än kvinnor. Kvinnor gör mer resor med tåg för privata ärenden än vad män gör.

Kunskapen om de bakomliggande faktorerna till skillnaderna i resmönster utvecklas kontinuerligt, men är fortfarande bristfällig. Det är därför svårt att bedöma i vilken utsträckning som mäns respektive kvinnors behov tillgodoses i transportsystemet. Det är ett område där kunskapsunderlaget behöver utvecklas.

Inom forskning, utveckling och demonstration har Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) genomfört ett uppdragsprojekt gällande framtagande av en kvinnlig krockdocka. Projektet har rönt stor uppmärksamhet under 2009 och resultatet av uppdraget kommer att kunna användas för att utforma trafiksäkerhetslösningar som är

utformade såväl efter den genomsnittliga mannen som efter den genomsnittliga kvinnan.

Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning

Precisering av målet: Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.

Resultat

För att bedöma tillgängligheten på vägnätet för personer med funktionsnedsättning mäts andelen busshållplatser som åtgärdats så att de blir användbara för personer med funktionsnedsättning. På det nationellt utpekade kollektivtrafiknätet har under 2009 totalt 539 busshållplatser åtgärdats, varav 107 på det nationella, 222 på det regionala och 210 på det kommunala vägnätet. Det innebär att enligt upplägget i det nationella handlingsprogrammet för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling har 81 procent av busshållplatserna på det nationella vägnätet åtgärdats, 59 procent på det regionala vägnätet och 70 procent på det kommunala vägnätet. Ökade förutsättningar har därmed skapats för att en större andel av personer med funktionsnedsättning ska kunna använda sig av transportsystemet. Trafikanalys konstaterar dock att en betydande kraftansträngning kommer att krävas för att kollektivtrafiken inom de prioriterade stråken ska vara tillgänglig för personer med funktionsnedsättning senast 2010.

För att kunna bedöma utvecklingen av tillgängligheten inom bantrafiken har Banverket inhämtat uppgifter om antal åtgärdade stationer och antal förberedande åtgärder för anpassning av stationer, andel resenärer som har uppmärksammat förbättringar för personer med funktionsnedsättningar i kollektivtrafiken samt åtgärder för att förbättra tillgängligheten.

Av de stationer som är definierade i det prioriterade kollektivtrafiknätet (totalt 150 stationer) har 10 färdigställts under 2009. Program- och projekteringsarbete har genomförts på 15 stationer. Resurser är avsatta för att kunna åtgärda 40 stationer till 2010 vilket är i enlighet med regeringens uppdrag.

Från Kollektivtrafikbarometern har uppgifter hämtats om hur resenärer och allmänheten uppmärksammat åtgärder speciellt riktade mot personer med funktionsnedsättning. Det uppges

att 28 procent av resenärerna respektive 24 procent av allmänheten hade uppmärksammat åtgärderna. De flesta åtgärderna underlättar också i hög grad resandet för många andra resenärer än personer med funktionsnedsättning, t.ex. barn och äldre. I december startade även en samordnad ledsagningstjänst på 124 stationer som en följd av en EU-förordning om resenärers rättigheter och skyldigheter i tågtrafik.

För att kunna erbjuda en fungerande kollektivtrafik krävs att den är tillgänglig för alla. Inom sjöfarten är det främst utbudet av skärgårdstrafik som omfattas och där pågår ett arbete för att öka tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning. Sjöfartsverket har samarbetat med Vägverket och Banverket inom projektet "Koll framåt" som bland annat syftar till att skapa ett prioriterat kollektivtrafiknät som ska vara tillgängligt för personer med funktionsnedsättning senast 2010. För sjöfartens del ingår tre linjer i Stockholms skärgård, en linje i Göteborgs skärgård samt färjelinjerna Nynäshamn-Visby och Oskarshamn-Visby. Under sommaren 2007 genomfördes en inventering av samtliga bryggor och terminaler inom det prioriterade nätet. Med denna inventering som grund förs en dialog med trafikhuvudmän, operatörer och infrastrukturhållare i syfte att stödja förbättringsåtgärder för att öka tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning.

Under 2009 har trafikverken gett strokeförbundet Riks-stroke i uppdrag att mäta tillgängligheten till transportsystemet för sina medlemmar. Av de svarande uppgav de som rest med båt det senaste året att de fysiska svårigheterna dominerade. Allra svårast var det att förflytta sig ombord. Det fanns även svårigheter att ta sig till och från båten, att ta sig ombord och stiga av.

Barns möjligheter att använda transportsystemet

Precisering av målet: Barns möjlighet att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar.

Resultat

Trafikanalys konstaterar att barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer,

ökar. Förutsättningarna för att bidra till målet varierar mellan trafikslagen.

De flesta av insatserna för att öka barns möjligheter att själva resa i vägtransportssystemet handlar om barns skolvägar och om gång- och cykelbanor. Barns och ungas moped- och motorcykelkörning berörs endast i mycket begränsad omfattning.

För att mäta hur vägtransportssystemet utvecklas med avseende på barnens egen användning, har Vägverket vart tredje år genomfört en nationell enkät där föräldrar får ange om de bedömer att deras barn har en säker skolväg. Den enkäten gjordes på nytt 2009. Mellan 2006 och 2009 ökade andelen föräldrar som anser att skolvägen är säker från 50 procent till 55 procent.

Banverket har i ökad utsträckning arbetat med inhämtning av barns och ungas synpunkter när nya investeringar genomförs. Dessutom sker stora satsningar på skolinformation. De fysiska åtgärder som genomförs i projektet "Stationer för alla" gör att stationerna, det vill säga de faktiska ingångarna till järnvägen, görs säkrare, tryggare och mer tillgängliga för barn och unga.

På sjöfartsområdet bedriver Transportstyrelsen informationsverksamhet om sjövätt och sjösäkerhet med inriktning på de yngre målgrupperna. Från 2009 har Transportstyrelsen sammanställt olycksstatistik med redovisning av andelen barn som omkommit och skadats allvarligt. Detta kan komma att möjliggöra en framtida uppföljning av effekterna av sjösäkerhetsinsatser riktade mot barn och unga.

Kollektivtrafik, gång och cykel

Precisering av målet: Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.

Resultat

Flera åtgärder har genomförts för att förbättra förutsättningarna för att välja gång- och cykeltrafik. Under 2009 har det bland annat byggts 150 km nya gång- och cykelvägar och 14 planskilda korsningar för gång- och cykeltrafik. En stor del av insatserna för att förbättra infrastrukturen för kollektivtrafiken har gällt busshållplatser, både för att göra dessa användbara för personer med

funktionsnedsättning och för att öka säkerheten och attraktiviteten.

Kollektivtrafikens andel av det totala resandet har ökat under de senaste åren enligt Svensk Kollektivtrafiks resvaneundersökningar. I Kollektivtrafikbarometern från juli 2010 uppgick kollektivtrafikens marknadsandel till 22 procent. Det innebär enligt undersökningen, att marknadsandelen har ökat med drygt 20 procent sedan 2006.

För en attraktiv kollektivtrafik är det viktigt att det finns fungerande system för planering, bokning, betalning av resa samt störningsinformation. Under året har utvecklingsarbete bedrivits av ett nationellt gränssnitt för en trafikslagsövergripande reseplanerare, utökad funktionalitet i reseplaneraren "Resrobot" samt utveckling av system för trafikledningssystem för att öka tryggheten vid trafikstörningar och brutna anslutningar mellan tåg och buss.

För att bedöma målpuffyllelse inom järnvägstrafiken har Banverket använt indikatorer för antal bytespunkter med resandebyten, antal åtgärder som utförts för att förbättra förutsättningarna samt antal operatörer som tillåter cykel på tåg.

Antalet stationer och bytespunkter med resandebyte uppgick under 2009 till 615. Det innebär att ingen ökning har skett jämfört med 2008. Ett sätt att underlätta byten mellan trafikslag är resecentrum. I projekten Stationer för alla och Attraktiva stationer arbetar Banverket tillsammans med sektorns aktörer för att göra stationer och resecentrum tillgängliga för alla resenärer, trygga och säkra samt mer attraktiva som bytespunkter och samlingsplatser. Antalet järnvägsföretag och trafikhuvudmän som tillåter att cykel tas med på tåget har ökat från 12 till 13 under året.

Inom forskningsområdet har Statens väg- och transportforskningsinstitut tagit initiativ till bildandet av ett nationellt kompetenscenter inom området kollektivtrafik.

3.5.2 Hänsynsmål: Säkerhet, miljö och hälsa

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas så att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att

miljökvalitetsmålen uppnås och att ökad hälsa uppnås.

Trafiksäkerhet

Precisering av målet: Antalet omkomna inom vägtransportssystemet ska halveras och antalet allvarligt skadade minskas med en fjärdedel mellan 2007 och 2020. Antalet omkomna inom yrkessjöfarten och fritidsbåtstrafiken minskar fortlöpande och antalet allvarligt skadade halveras mellan 2007 och 2020. Antalet omkomna inom och allvarligt skadade inom järnvägstransportområdet och luftfartsområdet minskar fortlöpande.

Resultat

Den trafikslagsövergripande målsättningen om en fortlöpande minskning av antalet dödade och allvarligt skadade har uppfyllts 2009. Antalet dödade minskade inom såväl vägtrafiken som bantrafiken, sjötrafiken och luftfarten. Den antalsmässigt största minskningen var inom vägtrafiken, där de flesta dödsfallen sker. Även det totala antalet allvarligt/svårt skadade minskade under 2009.

Antalet dödade i vägtrafiken varierar mellan åren, men visar en tydlig tendens till att minska på längre sikt. Antalet omkomna i vägtrafiken uppgick till 358 (397) personer under 2009, vilket är en minskning med 39 personer. Lågkonjunktur och därmed ändrade resmönster samt minskad lastbilstrafik bedöms vara en förklaring till den kraftiga minskningen av antalet dödade jämfört med 2008. Den fortsatt positiva utvecklingen under 2010 tyder dock på att andra faktorer är av stor betydelse, såsom genomsnittlig reshastighet, ökad andel mötesseparerad väg och säkrare bilar. Trenden med färre svårt skadade fortsätter. Antalet omkomna barn i personbil har dock ökat kraftigt. Av de 21 barn som omkom under 2009 var 17 i åldrarna 15–17 år, varav sex omkom i samband med olovlig körning. Antalet svårt skadade i vägtrafiken uppgick 2009 till 3 460 (3 657) personer. Detta tyder på en fortsatt trend med färre skadade.

De åtgärder Vägverket vidtagit på det statliga vägnätet under 2009 beräknas årligen medföra 16 färre dödade och cirka 65 färre svårt skadade. Det mål för verksamhetsåret om 20 färre dödade på det statliga vägnätet har därmed inte uppnåtts.

Antalet förolyckade inom sjötrafiken minskade från 43 personer 2008 till 40 personer 2009. Nästan alla som dödade de senaste åren har omkommit i samband med fritidsbåtsrelaterade olyckor, även om en olycka 2009 i yrkessjöfarten krävde flera dödsoffer.

Antalet allvarligt skadade i fritidsbåtsrelaterade olyckor ökade från 55 personer 2008 till 64 personer 2009. År 2007 var antalet allvarligt skadade inom fritidsbåtsrelaterade olyckor 107 personer. Inom den övriga sjötrafiken ökade antalet allvarligt skadade från tre till sju personer mellan 2008 och 2009. För bantrafiken och sjötrafiken har de slumpmässiga variationerna större inverkan, eftersom färre personer dör inom dessa trafikslag. Antalet omkomna och allvarligt skadade inom järnvägstransportområdet och luftfartsområdet minskar dock fortlöpande.

Antalet dödade i bantrafiken minskade under 2009 enligt preliminära uppgifter från Banverket. Totalt omkom 94 personer jämfört med 111 personer året innan. Antalet självmord 2009 var 61 stycken jämfört med 81 stycken under 2008. Antalet allvarligt skadade inom bantrafiken minskade mellan 2008 och 2009, från 50 till 47 personer.

Inom luftfarten inträffar mycket få dödsolyckor, vilket gör det svårt att säga om trenden för antalet dödade går uppåt eller nedåt; ett enda haveri med ett större flygplan kan påverka statistiken kraftigt. Inom luftfarten minskade antalet dödade från fem personer 2008 till två personer 2009, medan antalet allvarligt skadade ökade från 12 till 15 personer. Med luftfart menas här kommersiell luftfart, bruksflyg, allmänflyg, skolflyg samt övrigt flyg.

Under 2009 var alla personskador hänförliga till kategorin allmänflyg som omfattar flygningar i privat syfte med normal- och experimentklassade luftfartyg, ultralätta luftfartyg, alla typer av segelflygplan samt skärm- och hängflyg. De allra flesta allvarligt skadade 2009 var skärmflygare.

Begränsad klimatpåverkan

Precisering av målet: Transportsektorn bidrar till att miljökvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet beroende av fossila bränslen. År 2030 bör

Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen.

Resultat

Utsläppen från inrikes transporter utgör drygt 30 procent av de samlade utsläppen av växthusgaser i Sverige. För andra året i rad minskar utsläppen av koldioxid från inrikes transporter. Under 2009 minskade utsläppen med 1 procent. Sedan 1990 har utsläppen ökat med cirka 10 procent.

Vägrafiken svarar för cirka 25 procent av de svenska utsläppen av växthusgaser. Under året minskade de totala utsläppen av koldioxid från vägrafiken med cirka 1 procent. Ökad energieffektivitet för nya personbilar och ökad andel biodrivmedel bidrog till de minskade utsläppen.

Vägverket har under 2009 genomfört åtgärder som innebär en minskning av koldioxidutsläppen från vägrafiken med cirka 123 000 ton. De åtgärder som mest bidragit till en minskning av koldioxidutsläppen under 2009 är förändrade skyltade hastigheter, samverkan med näringsliv och offentliga organisationer för bättre val av fordon, drivmedel och färd sätt samt för användning av Eco-driving (sparsam körning) samt utbildning kring sparsam körning inför förarprovet.

Antalet miljöbilar som nyregistrerades under 2009 uppgick till 75 422 stycken, vilket motsvarar drygt 34 procent av det totala antalet nyregistrerade personbilar. Under året har fördelningen på olika typer av miljöbilar förändrats mycket. Etanolbilarna, som tidigare utgjorde en majoritet av nyregistrerade miljöbilar har under året minskat sin andel från cirka 70 procent 2008 till 40 procent de tre sista månaderna 2009. Det är framför allt bränslesnåla dieslbilar som har tagit denna markandsandel, men även bränslesnåla bensinbilar och gasbilar har ökat.

Det totala antalet miljöfordon i trafik var 276 406 stycken vid utgången av 2009, vilket motsvarar cirka 6,4 procent av det totala antalet personbilar. Andelen förnybara bränslen inom vägtransportsektorn ökade från 5,0 procent 2008 till 5,3 procent 2009. Ökningen beror framför allt på ökad låginblandning av biodiesel, FAME, i diesel samt ökad användning av biogas i personbilar och bussar.

Järnvägstrafiken står för en mycket marginell andel av transportsektorns inhemska koldioxidutsläpp.

För luftfarten minskade koldioxidutsläppen från inrikes lufttransport med cirka 16 procent jämfört med föregående år enligt Transportstyrelsens beräkningar. Den viktigaste förklaringen till den minskningen är att persontransportarbetet för inrikes luftfart minskade med över 10 procent jämfört med 2008. Utsläppen har minskat under flera år i följd. Luftfartsverkets omfattande arbete med gröna flygningar har utvecklats under 2009. Under året har över 20 000 gröna inflygningar genomförts vid Stockholm–Arlanda Airport och tekniken har under året även börjat testas på Göteborg Landvetter Airport. Ett sextiototal flygbolag har hittills använt metoden som i princip innebär att flygplanet glidflyger med minimalt gaspådrag ned mot landning. Varje grön inflygning minskar utsläppen av koldioxid med minst 150 kg jämfört med en traditionell landning.

Luftfartsverket medverkar i flera internationella samarbeten för att bland annat uppnå målsättningarna inom EU. Ett av målen innebär 10 procent minskat utsläpp per flygning 2020 genom förbättringar inom flygtrafikledning. Ett sätt är att bilda gemensamma luftrumsblock som gör det möjligt att räta ut flygvägarna. Sverige och Danmark har skapat ett sådant under 2009 som längre fram kommer att utökas till att omfatta luftrummet över fler nordeuropeiska länder.

Det är väsentligt att beakta utsläppen från utrikes luftfart och sjöfart trots att dessa inte ingår i Sveriges nationella klimatåtagande. Sverige arbetar aktivt inom FN:s klimatkonvention, ICAO och IMO för att begränsa utsläppen från internationell luftfart och sjöfart.

Övriga miljö kvalitetsmål och minskad ohälsa

Precisering av målet: Transportsektorn bidrar till att övriga miljö kvalitetsmål nås och till minskad ohälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska delmål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för att nå uppsatta mål.

Resultat

Transportsystemet har de senaste åren haft en i stora delar positiv utveckling i förhållande till miljö kvalitetsmålen. Redan 2005 uppnåddes delmålet för svaveldioxid och det viktigaste kvarvarande problemet är sjöfartens utsläpp av svaveldioxid. Även delmålet för flyktiga organiska ämnen (VOC) har i sin nuvarande lydelse uppnåtts sedan ett antal år tillbaka. De långsiktigt minskande utsläppen av kväveoxider från vägtrafiken är en viktig orsak till att även delmålet att de totala utsläppen av kväveoxider till luft 2010 ska ha minskat till 148 000 ton bedöms som möjligt att uppnå till 2010 eller 2011. Utsläppen av kväveoxider från vägtrafiken har minskat med 62 procent sedan 1990 och med 8 procent det senaste året.

Inom vissa områden är dock utvecklingen inom transportsektorn fortfarande negativ eller för långsam för att de nationella miljö kvalitetsmålen ska kunna nås. Förutom utsläppen av koldioxid gäller det framför allt utsläppen av luftföroreningar i tätorter, biologisk mångfald samt antalet personer som utsätts för trafikbuller.

Delmålet om halter av kvävedioxid i luft nås i många tätorter men i ett par större och medelstora städer har halterna av kvävedioxid under senare år varit oförändrade eller t.o.m. ökat. Det gäller främst starkt trafikpåverkade miljöer. Miljömålsrådet gör bedömningen att det målet inte kommer att nås i tid, eftersom tidsfristen löper ut 2010.

Miljömålsrådets bedömning är att inte heller delmålet om partiklar kommer att nås till 2010. I belastade tätortsmiljöer är slitaget vid barmarkskörning med dubbdäck den viktigaste förklaringen till att halterna av PM10 är höga. Det bildas även slitagepartiklar från bromsar, däck och vägsand, men detta bidrag är inte lika stort. För att halterna ska minska krävs framför allt minskad barmarkskörning med dubbdäck. I oktober 2009 ändrade regeringen trafikförordningen (1998:1276) så att kommunerna kan förbjuda användningen av dubbdäck på vissa vägar och vägsträckor. Stockholms kommun har redan infört ett sådant förbud på Hornsgatan och ytterligare ett antal kommuner avser att fatta liknande beslut. Under förra året fattade Transportstyrelsen också beslut om att förkorta tiden, när det är tillåtet att använda dubbdäck, med två veckor på våren. En svag minskning av andelen dubbdäck går att se

vid mätningar som Vägverket genomfört i februari varje år. Sedan 2005 har den uppmätta andelen dubbdäck minskat med cirka 1 procent om året som ett nationellt snitt. Detta kan delvis bero på de informationsinsatser som genomförts av Vägverket m.fl. om dubbdäckens effekter på luftkvaliteten i tätorter.

Utsläppen av svaveldioxid från den internationella sjöfarten har minskat under senare år medan utsläppen av kväveoxider ligger kvar på samma nivå över åren.

Miljömålsrådet bedömde förra året att miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö inte kommer att nås till 2020. För transportsektorns del är det två delmål som är av särskild betydelse för att miljö kvalitetsmålet ska nås.

Av delmålet om planeringsunderlag framgår bland annat att senast 2010 ska fysisk planering och samhällsbyggande grundas på program och strategier för hur ett varierat utbud av bostäder, arbetsplatser, service och kultur kan åstadkommas så att transportbehovet minskar och förutsättningarna för miljöanpassade och resurssnåla transporter förbättras. Delmålet är mycket svårt att nå i tid. Många kommuner saknar fortfarande program och strategier för de frågor som delmålet omfattar. Särskilt de minsta kommunerna, men även vissa länsstyrelser, saknar relevanta underlag och arbetsmetoder, delvis beroende på resursbrist.

Det andra delmålet av betydelse handlar om buller och innebär att antalet människor som utsätts för trafikbullerstörningar överstigande de riktvärden som riksdagen ställt sig bakom för buller i bostäder ska ha minskat med fem procent till 2010 jämfört med 1998. Delmålet är inte möjligt att nå. Antalet exponerade över riktvärdena för vägtrafikbuller, som är den dominerande källan till trafikbuller, har istället ökat med 220 000 personer mellan åren 1999 till 2007 trots omfattande skyddsåtgärder. Ökat trafikarbete och urbanisering bidrar till ökningen. Bullerskyddande åtgärder har prioriterats för de som är mest utsatta, de som har bullernivåer högt över riktvärdena, medan de som tillkommer över riktvärdena på grund av trafikökning har ljudnivåer strax över riktvärdena. Under 2009 har Vägverket genomfört åtgärder mot buller för 5 300 personer längs statliga vägar så att riktvärdena uppnås inomhus främst genom fasadåtgärder. Samtidigt har kommunernas arbete resulterat i 5 900 färre bullerutsatta personer längs

kommunala vägar så att riktvärdena uppnåtts inomhus. Det betyder att totalt 11 200 personer längs statliga och kommunala vägar som tidigare exponerades för nivåer över riktvärdena nu har en godtagbar ljudnivå under riktvärdena inomhus. Det innebär en kraftig ökning av åtgärdstakten jämfört med föregående år, men är ändå långt under behovet för att målet ska kunna nås. Totalt uppgår antalet trafikbullerutsatta personer till ca 2 miljoner.

När det gäller att åtgärda bullret vid källan pågår sedan några år experiment med bullerreducerande vägbeläggningar på vissa ställen. Under 2009 fattades beslut inom EU om ett märkningssystem för däck utifrån bl.a. energieffektivitet och bullernivå som ska gälla för däck som tillverkas fr.o.m. den 1 juli 2012.

Banverket har under året åtgärdat fasader på cirka 140 bostäder, bullerskyddsåtgärder har genomförts i cirka 600 bostäders utomhusmiljöer och på cirka 80 skolor eller andra lokaler. Utöver dessa har omfattande bullerskyddsåtgärder vidtagits i cirka 590 bostadslägenheter inom ramen för investeringsobjekt innan objekten öppnas för trafikering, de flesta längs Ådalsbanan.

Under 2009 minskade såväl inrikes som utrikes luftfart vilket i sin tur medfört en minskad bullerexponering kring flygplatser.

International Maritime Organization (IMO) har beslutat att prioritera området "Buller från handelssjöfart och dess skadliga påverkan på marina djur". IMO vill undersöka möjligheterna att minska bullret främst genom frivilliga tekniska riktlinjer om teknologier som minskar ljudemissionen och om navigering och sätt att köra fartygen.

Länsstyrelserna i Västra Götalands och Stockholms län har beslutat att några områden ska avsättas som hänsynsområden där man ska kunna uppleva fridfull natur som är i det närmsta fri från buller och andra störningar från trafik.

Infrastruktur har en negativ påverkan på den biologiska mångfalden huvudsakligen genom fragmentering av landskapet. Kunskaperna om problem och åtgärder har hittills koncentrerats till den barriärverkan som transportinfrastrukturen har för växt- och djurliv. Insatser som har genomförts inom detta område på vägsidan gäller främst byggande av faunapassager och undanröjande av vandringshinder för fisk. Åtgärdstakten är dock låg i förhållande till målen och åtgärdstakten har

minskat jämfört med 2008. För närvarande pågår ett arbete inom Trafikverket med att ytterligare konkretisera hur transportsektorn kan bidra till miljö kvalitetsmålet Ett rikt växt- och djurliv.

Den statliga transportinfrastrukturen har i många fall goda förutsättningar att hysa artrika miljöer och därmed ge ett viktigt bidrag till miljö kvalitetsmålet Ett rikt växt- och djurliv.

För sjöfartens del har hanteringen av barlastvatten länge varit föremål för internationella förhandlingar. Med barlastvatten riskerar invasiva arter att spridas till nya områden, och just barlastvatten bedöms vara ett av de största hoten mot bevarad biologisk mångfald i Östersjön. Under 2009 undertecknade Sverige barlastvattenkonventionen, vilken träder i kraft när minst 30 länder undertecknat avtalet.

Utsläpp av olja och oljeförorenat vatten är ett betydande problem som påverkar måluppfyllelsen för såväl Giftfri Miljö som Hav i balans samt levande kust och skärgård. Skärpt lagstiftning i kombination med ökad flygövervakning har gjort att antalet oljespill i Östersjöregionen minskat under senare år men ännu upptäcks närmare 200 utsläpp årligen.

Särskilt om Transportstyrelsens resultat

Transportstyrelsen inrättades den 1 januari 2009 och har genomfört sitt första verksamhetsår. Myndigheten finansieras med anslag, direkta avgifter och genom bidrag från andra myndigheter. För Transportstyrelsen, vars verksamhet delvis bygger på volymbaserade intäkter, har den svaga konjunkturen inneburit en ansträngd ekonomisk situation för myndigheten.

Genom besparingar, omprioriteringar och arbete med ökad effektivitet i administrationen har dock den ekonomiska utmaningen kunnat bemötas. Myndigheten har genomfört verksamheten inom såväl tilldelat anslag som inom ramarna för avgiftsfinansierad verksamhet.

I maj 2009 beslutade regeringen att inhämta Lagrådets yttrande över lagförslag som syftar till att möjliggöra ett nytt finansieringssystem i Transportstyrelsen. Förslagen var utformade med utgångspunkten att Transportstyrelsens verksamhet i framtiden i huvudsak bör finansieras på ett enhetligt sätt och att nuvarande system för finansiering därför bör revideras så

att fördelningen mellan avgiftsfinansiering och finansiering via anslag sker enligt enhetliga principer i hela myndigheten. Regeringens förslag innebar att verksamhet som avser tillstånd, tillsyn och registerhållning i huvudsak finansieras med avgifter, medan verksamhet som avser t.ex. regelgivning och stabsuppgifter finansieras via anslag.

Regeringen återkommer nu i frågan om nytt finansieringssystem för Transportstyrelsen i avsnitt (3.8.13).

Särskilt om Vägverkets resultat

År 2009 är det sjätte året i den nationella väghållningsplanen för 2004–2015 och redovisningen visar att genomförandet av den nationella väghållningsplanen har hunnit olika långt för olika typer av åtgärder (se tabell 3.3). För mötteseparering och mindre trafik-säkerhetsåtgärder har 100 procent av planen redan genomförts, medan motsvarande siffra för väginvesteringar är 47 procent. För den nationella väghållningsplanen i helhet visar redovisningen att 51 procent av investeringsåtgärderna har genomförts efter fem år av de totalt tolv år som planen avser.

Tabell 3.3 Uppföljning av åtgärder i nationell väghållningsplan

Kostnader i miljoner kronor, prisnivå 2008 (volym verksamhet 2004–2009 är i prisnivå 2004)

	Väg- investeringar	Bärighet och tjälsäkring	Mötteseparering och mindre trafik- säkerhetsåtgärder	Miljö	Övriga åtgärder ¹	Summa
Volym verksamhet 2009, mnkr	5 016	1 909	1 159	209	149	8 441
Volym verksamhet 2004–2009, mnkr	14 463	7 787	4 876	985	464	28 575
Plan 2004–2015, mnkr ²	30 600	17 000	4 900	3 000	800	56 300
Andel av plan (procent) som genomförts 2004–2009	47	46	100	33	58	51

¹ Innefattar handikappanpassningar, kollektivtrafikåtgärder, rast- och informationsplatser samt fysiska anordningar för trafikövervakning.

² Exklusive FUD (forskning, utveckling och demonstration) samt återbetalning av lån.

I de regionala planerna framgår fördelningen av det ackumulerade utfallet per åtgärdskategori av tabell 3.4.

Tabell 3.4 Uppföljning av åtgärder i regionala planer

Kostnader i miljoner kronor, prisnivå 2008 (volym verksamhet 2004–2009 är i prisnivå 2004)

	Väg- investeringar	Mötteseparering och mindre trafik-säker- hetsåtgärder	Övriga åtgärder inkl. väg- informatik	Bidrag trafik- säkerhet och miljö	Bidrag kollektiv- trafik	Enskilda vägar	Summa
Volym verksamhet 2009, mnkr	1 408	1 074	98	164	156	8	2 908
Volym verksamhet 2004–2009, mnkr	7 972	2 748	373	681	654	36	12 462
Plan 2004–2009, mnkr ¹	10 228	1 739	538	692	1 254		14 451 ²
Andel av plan (procent) som genomförts 2004–2009	78	158	69	98	52		86

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

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

Enligt regeringens beslut 2004 om definitiva ekonomiska ramar för länsplaner för regional transportinfrastruktur för 2004–2015 ska genomförandet av länsplanerna ske på ett sådant sätt att efter halva planperioden (vid utgången av 2009) ska samtliga länsplaner vara lika långt genomförda. Redovisningen av det ackumulerade utfallet i tabell 3.12 jämförs därför med länsplanernas innehåll 2004–2009. Ett utfall på mer än 100 procent för ett län indikerar

således att under planens första sex år har mer än 50 procent av planen som helhet genomförts.

Redovisningen visar att den hittills genomförda volymen varierar kraftigt mellan länen, mellan 65 och 115 procent av planvolymen 2004–2015 har genomförts åren 2004–2009. Målet om att alla länsplaner ska ha genomförts lika långt 2009 har inte uppnåtts. Detta beror på att vissa län har stora pågående

projekt som medfört behov av prioritering av medel till dessa län.

Tabell 3.5 Uppföljning av länsfördelning i regional plan

Kostnader i miljoner kronor, prisnivå 2004

	Utfall 2009 ¹	Utfall 2004–2009	Plan 2004–2009	Andel utfall 2004–2009 av plan 2004–2009, procent
Stockholm	548	4 803	5007	96
Uppsala	60	457	575	79
Södermanland	78	385	516	75
Östergötland	107	396	544	73
Jönköping	80	352	493	71
Kronoberg	118	269	234	115
Kalmar	149	286	258	111
Gotland	16	50	69	73
Blekinge	29	132	200	66
Skåne	360	1 275	1 618	79
Halland	120	407	444	92
Västra Götaland	701	1 546	1 778	87
Värmland	46	239	261	92
Örebro	141	342	378	91
Västmanland	79	250	295	85
Dalarna	5	477	495	96
Gävleborg	71	253	283	89
Västernorrland	44	134	206	65
Jämtland	1	168	151	111
Västerbotten	50	175	239	73
Norrbotten	33	166	206	80
Summa	2 835	12 562	14 250	88

¹Tillkommer på län ofördelade kostnader 73 mnkr.

Under året har fem större objekt, överstigande 100 miljoner kronor, öppnats för trafik. För de tre stora investeringsprojekten som är upptagna i den nationella planen har den samhällsekonomiska lönsamheten beräknats. Tabell 3.6 visar att dessa tre projekt är samhällsekonomisk lönsamma. Den viktigaste nyttan för samhället utgörs av minskad restid och färre olyckor.

Under året har 55 objekt med en kostnad på mellan 10 och 99 miljoner kronor färdigställts.

Tabell 3.6 Uppföljning av kostnader samt redovisning av kalkylerad samhällsnytta för objekt större än 100 miljoner kronor som öppnats för trafik under 2009

Miljoner kronor i prisnivå 2008

Väg	Vägartyp	Sträcka	Längd km	Kostnad slutlig	Budget inför byggstart	Plan	NNK ¹	Restid ²	Dödade ³ och svårt skadade
Motorväg									
E 20	Nationell stamväg	Lundsbrunn- Holmestad	17	1 767	1 439	1 677	0,5	276	4,5
Rv49	Övrig riksväg	Skara-Axvall	7,0	580	557	660	0,1	110	1,4
Mötesfri väg och flerfältsväg i tätort									
Rv68	Övrig riksväg	W/X länsgräns- Vallbyheden	6,0	251	219	253	0,9	73	1,9
Bärighets- förbättringar									
Lv322	Länsväg	Staa-Riksgränsen	18	789	642	743	0,5	190	0,4
Lv293	Länsväg	Ångesgårdarna-Falun	6,4	145	173	161	0,9	75	0,0

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

Särskilt om Banverkets resultat

Under 2009, som är det sjätte året i den nationella banhållningsplanen för perioden 2004–2015, uppgick Banverkets investeringar till 11,7 miljarder kronor att jämföra med 9,8 respektive 8,9 miljarder kronor för 2008 och 2007 (exklusive Botniabanan). Investeringarna finansieras med anslag och med lån. Efter sex år av planperioden är 53 procent av banhållningsplanen genomförd. Till detta kommer investeringar i Botniabanan om cirka 15 miljarder kronor sedan byggstart.

Under 2009 har tre objekt öppnats för trafik, en planskild korsning i Örebro, en växelförbindelse i Domnarvet samt åtgärder på en godstågsviadukt i Göteborg (Olskroken). Den totala beräknade kostnaden i plan för dessa objekt var 551,6 miljoner kronor. Vid byggstart var total beräknad kostnad 520,1 miljoner kronor. Det verkliga utfallet blev 502,9 miljoner kronor, vilket är en treprocentig besparing i förhållande till beräknad kostnad vid byggstart. Orsaken till detta är lägre entreprenadkostnader än beräknat. Samtliga kostnader är beräknade i prisnivån för januari 2009.

Särskilt om Statens järnvägars resultat

Statens järnvägars avveckling av verksamhet

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

- aktiebolag vid årsskiftet 2000/01, eller
- myndigheter eller aktiebolag vid ett senare tillfälle.

Under året avvecklades ytterligare personal som formellt finns kvar i affärsverket efter bolagiseringen. Vid ingången av 2001 uppgick antalet anställda till 1 211 personer. Vid utgången av 2009 var antalet tio, vilket innebar en minskning med sju personer under året.

Avtalet om bolagisering av Statens järnvägars verksamhet innebär att Statens järnvägar inte ska belastas med bolagens miljökostnader. Beträffande ansvaret för miljöskador som uppstått före bolagiseringen garanterar staten att de bolag som då bildades hålls skadeslösa. Trafikverket svarar för handläggningen av denna miljögaranti. Statens järnvägar handlägger miljöärenden endast i egenskap av tidigare verksamhetsutövare. I övrigt fortsätter Statens järnvägars avveckling av verksamhet.

Statens järnvägars förvaltning av leasingåtaganden
Statens järnvägar ska förvalta leasingavtal kostnadseffektivt och med en låg riskexponering. Statens järnvägar ska inte ingå några nya åtaganden annat än vad som är nödvändigt för förvaltningen av existerande leasingåtaganden. Verksamheten ska inriktas mot en avveckling av dessa åtaganden på ett affärsmässigt och effektivt sätt under beaktande av gällande reglering på respektive område. Verksamheten består i att förvalta de leasingåtaganden avseende rullande materiel och färjor, som fanns i Statens järnvägar vid bolagiseringen i början av 2001 och som inte kunde överföras till SJ AB eller Green Cargo AB eller externt rederi. Åtagandena per den 1 januari 2010 avser 20 (28) snabbtåg, 146 (146) personvagnar, 13 (118) ellok och 2 739 (3 558) godsvagnar. Sedan den 1 januari 2001 har drygt 3 100 fordon lösts ur leasingavtalen.

Under 2009 har ett stort antal fordon frisläppts genom förtida lösen av leasingtransaktioner. Detta har också medfört att tidpunkten för när leasingavtalen förfaller till slutbetalning kortats ner från 2021 till 2016. Att det nu finns ett stort antal fordon som inte är bundna av leasingavtal minskar väsentligt riskerna i Statens järnvägars verksamhet. Kostnaderna för dessa leasingåtagandena täcks genom avtal med SJ AB och Green Cargo AB. Färjeverksamheten har avslutats under 2009.

Leasingadministrationen av järnvägsfordonen gav upphov till ett resultat på -1,2 (-0,5) miljoner kronor. Genom riksdagens beslut med anledning av budgetproposition för 2006 har Statens järnvägar rätt att ta ut en ersättning i form av en offentligrättslig avgift enligt principen om full kostnadstäckning från de bolag som tillhandahåller leasingadministration av järnvägsfordon. Statens järnvägar ska därutöver ta ut riskavspeglande avgifter enligt Riksgäldskontorets beslut för lån kopplade till leasingåtaganden.

Trots underskottet avseende leasingadministrationen av järnvägsfordonen visade verksamhetsgrenen ett totalt överskott om 4,7 (49,3) miljoner kronor. Överskottet är hänförligt till uthyrningen av färjor och vinster i samband med lösen och omstrukturering av leasingtransaktioner.

Statens järnvägars förvaltning av järnvägsfordon som används i statligt upphandlad trafik

Statens järnvägar ska på ett affärsmässigt och effektivt sätt förvalta och hyra ut järnvägsfordon till de av Rikstrafiken upphandlade operatörerna. Verksamheten ska över en konjunkturcykel visa en räntabilitet på sysselsatt kapital som motsvarar räntan på femåriga statsobligationer plus en procentenhet. I januari 2004 övertog Statens järnvägar en fordonsflotta om 121 fordon. Tidigare år har 20 och under året 5 fordon sålts, det återstår därmed 96 fordon, varav 16 lok, 9 motorvagnsset och 71 personvagnar. Fordonen hyrs i första hand ut till de operatörer med vilka Rikstrafiken har trafikeringsavtal. Avkastningen, på i fordonen bundet kapital, överstiger de ekonomiska mål som är uppsatta för verksamheten.

Statens järnvägars ekonomiska resultat

Statens järnvägar uppvisar ett positivt rörelseresultat på 29,9 (67,7) miljoner kronor och ett positivt resultat efter finansiella poster på 25,6 (63,2) miljoner kronor.

Resultatet 2009 uppdelat på verksamhetsgrenar framgår nedan.

Tabell 3.7 Resultatutveckling

Tusental kronor

	2009	2008
Avveckling av verksamhet	1 500	-1 400
Förvaltning av leasingåtaganden	4 700	49 300
Förvaltning av järnvägsfordon	19 400	15 300
Resultat efter finansnetto	25 600	63 200

Särskilt om Sjöfartsverkets resultat

Rörelseresultatet för 2009 uppgick till ett underskott på 116 miljoner kronor – en försämring med 223 miljoner kronor jämfört med föregående år. De främsta orsakerna till underskottet är konjunktur nedgången som påverkat trafikintäkterna negativt samt ökade kostnader för helikopterberedskapen för sjöräddningen. Kostnader för omstrukturering kopplade till det pågående besparings- och effektiviseringsprogrammet har påverkat rörelseresultatet med drygt 14 miljoner kronor.

Lågkonjunktur i kombination med finanskris har dessutom medfört historiskt låga räntenivåer, vilket för Sjöfartsverkets del har inneburit minskade finansiella intäkter. I

kombination med en kraftigt ökad finansiell del av pensionsskulden innebär det att resultatet efter finansiella poster uppgår till -194 miljoner kronor. Till följd av det negativa resultatet har 75 miljoner kronor av resultatutjämningsfonden lösts upp och det redovisade resultatet blev en förlust om 119 miljoner kronor.

Rörelseintäkter

Sjöfartsverkets intäkter utgörs av farledsavgifter, lotsavgifter och övriga intäkter, bl.a. från uthyrning av isbrytare, försäljning av sjökort samt uppdrag och tjänster som utförs åt bl.a. statliga myndigheter, kommuner och hamnägare. Farledsavgifter tas ut av fartyg som anlöper svensk hamn och baseras på fartygens storlek (bruttodräktighet) och lastat/lossat gods. Lotsavgifter tas ut vid anlåtande av lots efter fartygens storlek och lotsad tid. Sjöfartsverket får även anslag från staten som ersättning för sjöräddning och viss annan verksamhet för fritidsbåtstrafiken samt för viss kanaltrafik.

Under året minskade rörelseintäkterna med 286 miljoner kronor eller 14 procent och uppgick därmed till 1 697 (1 983) miljoner kronor. Merparten av minskningen, 241 miljoner kronor, är hänförlig till trafikintäkterna som uppgick till 1 168 (1 409) miljoner kronor. Av de minskade trafikavgifterna avser 152 miljoner kronor en överföring av farledsavgifter till Transportstyrelsen, för delfinansiering av dess Sjöfartsavdelning som fram till årsskiftet 2008 inrymdes i Sjöfartsverket under benämningen Sjöfartsinspektionen. Trafikintäkternas andel av den totala omsättningen är cirka 69 (70) procent.

Intäkter från farledsavgifterna minskade under året med knappt 244 miljoner kronor. Den fartygsbaserade delen minskade med 23 miljoner kronor medan den godsbaserade delen minskade med 221 miljoner kronor, varav 152 miljoner kronor beror på överföringen till Transportstyrelsen. Volymmässigt minskade godset med drygt 23 miljoner ton (13 procent) jämfört med föregående år.

Intäkterna från lotsavgifterna uppgår till 376,7 miljoner kronor och är således i nivå med föregående år. Noteras ska dock att lotsavgifterna höjdes med i genomsnitt 10 procent per 1 januari 2009 och den faktiska nedgången uppgår därmed till drygt 35 miljoner kronor. I antal räknat minskade lotsningarna med 4 563 eller drygt 11 procent till 35 364. Det

totala antalet anlöp minskade med 900 till 118 060.

Anslagen har jämfört med föregående år minskat med drygt 64 miljoner kronor. Av 2008 års anslag omdisponerades 10 miljoner kronor för finansiering av sjöfartens del av uppstartskostnader för den nya myndigheten Transportstyrelsen. Bortser man från denna omdisponering om 10 miljoner kronor så har anslaget minskat med drygt 74 miljoner kronor, varav anslaget för åtaganden som inte ska bekostas av handelssjöfarten har minskat med 61 miljoner kronor och anslagsposter om cirka 13 miljoner kronor avseende Sjöfartsregistret och Sjösäkerhetsrådet omdisponerats till Transportstyrelsen.

Övriga intäkter har ökat med drygt 19 miljoner kronor. Den enskilt största anledningen till ökningen är den ersättning om knappt 38 miljoner kronor som Sjöfartsverket erhållit från Internationella Oljeskadefonden för den saneringskostnad som uppstod i samband med fartyget Finnbirchs förlisning hösten 2007. Dessutom har intäkter för fakturerade kostnader ökat med drygt 13 miljoner kronor till följd av intäkter för Flygräddningscentralen, som övergick till Sjöfartsverket från Luftfartsstyrelsen den 1 januari 2009 och som finansieras via luftfartsavgifter. Intäkter för uppdragsverksamhet har minskat med knappt 15 miljoner kronor. Sjöfartsinspektionens överflyttning till Transportstyrelsen har inneburit att intäkter för besiktning och skeppsmätning om 28 miljoner kronor har utgått. Intäkter för helikoptertjänster, förordnad lots samt övriga uppdrag har ökat med 15 miljoner kronor. Intäkter för uthyrning har minskat med 13 miljoner kronor till följd av att intäkter för uthyrning av isbrytare har minskat med 19 miljoner kronor medan hyra för Transportstyrelsens lokaler i Norrköping har tillkommit med 5 miljoner kronor. Intäkter för dispensavgifter om 4 miljoner kronor har utgått till följd av Sjöfartsinspektionens flytt till Transportstyrelsen.

Rörelsekostnader

Rörelsekostnaderna minskade med 63 miljoner kronor eller drygt 3 procent, och uppgick till 1 813 (1 876) miljoner kronor. En betydande del av minskningen avser personalkostnader som minskat med 118 miljoner kronor, varav ca 109 miljoner kronor kan hänföras till

Sjöfartsinspektionens flytt. Personalkostnaderna har belastats med kostnader för uppsägningslöner och pensionsersättningar, i samband med övertalighet till följd av besparings- och effektiviseringsprogrammet, med drygt 14 miljoner kronor inklusive sociala avgifter. I övrigt har det minskade antalet lotsningar samt allmän återhållsamhet resulterat i minskade personalkostnader.

Årsarbetskraften under 2009 uppgick till 998,7 (1 171,4) varav 203,8 (254,7) var kvinnor. Räkenskapsårets utbetalda skattepliktiga ersättningar och förmåner uppgick till 484 (554) miljoner kronor.

Övriga externa kostnader ökade med 55 miljoner kronor, vilket motsvarar 7 procent. Ökningen avser främst olika slags köpta tjänster. Kostnaderna för helikoptertjänster ökade med 88 miljoner kronor, kostnader för extern bemanning ökade med 7 miljoner kronor, kostnaderna för sjömätningstjänster ökade med 10 miljoner kronor och drivmedelskostnaderna ökade med 14 miljoner kronor. Kostnader för hyror, reparationer och underhåll, resekostnader och transporter, fastighetskostnader samt lämnade bidrag hör till de poster som har minskat.

Avskrivningskostnaden är oförändrad jämfört med föregående år.

Finansiella intäkter och kostnader

De finansiella intäkterna avser främst ränta på tillgodohavandet hos Riksgäldskontoret. Årets utfall innebär en minskning med 25 miljoner kronor som är en följd av minskat tillgodohavande i kombination med lägre räntesatser under stor del av året.

De finansiella kostnaderna har ökat med 35 miljoner kronor jämfört med föregående år. Räntekostnaderna avser till övervägande del räntedelen av pensionsskulden som har ökat med 36 miljoner kronor.

Särskilt om Rederinämndens resultat

Sedan sjöfartsstödet infördes den 1 oktober 2001 har viss inflaggning skett till det svenska sjöfartsregistret. På grund av den ekonomiska krisen har under 2009 totalt 24 fartyg flaggats ut till andra register samtidigt som endast fem fartyg nyregistrerats i det svenska. Den svenskflaggade handelsflottan uppgick vid

utgången av 2009 till 226 fartyg. Av dessa var 202 stödberättigade.

Rederinämnden inger varje år i oktober en rapport om de svenska rederiernas ekonomiska situation till regeringen. Av den senaste rapporten som avser 2008 framgår att den ekonomiska situationen varierar mycket för de enskilda rederierna, men 2007 och särskilt 2008 har den ekonomiska situationen generellt försämrats jämfört med 2006 och 2005 som var mycket bra år. Betydelsen av det statliga stödet skiftar mellan de olika segmenten inom sjöfartssektorn, men sammantaget är stödet av största vikt för samtliga rederier.

Även om de svenska rederiernas ekonomiska situation generellt försämrats under 2008 har det statliga stödet haft stor betydelse för de svenska rederiernas konkurrensförmåga. Rederinämnden får därmed anses ha uppnått målet för sin verksamhet.

Särskilt om Luftfartsverkets resultat

Luftfartsverkets (LFV) intäkter under 2009 påverkades kraftigt av trafikminskningar orsakade av den globala lågkonjunkturen. Under 2009 minskade antalet passagerare på LFV:s flygplatser med 10 procent, vilket är den största minskningen i modern tid för ett kalenderår. LFV:s omsättning minskade 2009 med 3 procent och rörelseintäkterna uppgick sammantaget till 6 191 miljoner kronor (6 394).

Luftfartsintäkterna minskade sammantaget med 96 miljoner kronor eller 2 procent till 4 074 miljoner kronor (4 170). Den direkt volymberoende delen, främst bestående av start- och passageraravgifter, har minskat med 13 procent. Däremot innebär flygtrafikledningens ökade kostnader, främst till följd av löneökningar och pensionsavsättningar, högre intäkter från de kostnadsbaserade intäkterna för flygtrafiktjänst. Dessa, som också ingår som en del i luftfartsintäkterna, ökade med 13 procent under 2009.

Övriga rörelseintäkter, främst bestående av kommersiella intäkter från t.ex. lokaluthyrning, bilparkering, markttjänster m.m. minskade under året med 107 miljoner kronor eller 5 procent till 2 117 miljoner kronor (2 224). De kommersiella intäkterna påverkas också negativt av konjunkturen men den femprocentiga

nedgången är betydligt lägre än minskningen för flygplatsernas luftfartsintäkter.

Resultaten från de kommersiella satsningarna har också utgjort en bidragande orsak till att LFV kunnat sänka priser på sina infrastrukturjänster under de senaste åren. Också under 2009 genomfördes en sänkning av startavgifterna motsvarande en kostnadsminskning på cirka 40 miljoner kronor för flygbolagen. Från februari 2009 övertog LFV handlingverksamheten på ett antal av de mindre flygplatserna från SAS Ground Services Sverige AB (SGS) vilket bidragit till ökade kommersiella intäkter.

Rörelsens kostnader

Rörelsekostnaderna minskade jämfört föregående år med 2 procent till 5 856 miljoner kronor (5 998) men fjolåret inkluderade då 353 miljoner kronor i nedskrivning av anläggningstillgångar på sex flygplatser som, enligt riksdagsbeslut 2009, inte ska ingå i statens basutbud av flygplatser. En av dessa, flygplatsen i Jönköping, har övergått från LFV till kommunalt ägande från den 1 januari 2010. Även årets bokslut inkluderar poster av engångskaraktär i form av strukturkostnader för fortsatt anpassning av flygplatsnumerären, delning och bolagisering av LFV m.m.

Riksdagens beslut om att LFV ska delas och att flygplatsverksamheten ska överföras till ett av staten helägt aktiebolag från den 1 april 2010 innebar att ett omfattande arbete under hösten inleddes för att säkerställa delningen. Detta gäller såväl praktiska åtgärder med delning av administrativa system, bemanning av de nya enheterna osv. som att en rättvisande värdering av LFV:s tillgångar har kunnat göras. Vissa kostnader för detta arbete ingår i bokslutet för år 2009.

Personalkostnaderna uppgick till 2 405 miljoner kronor (2 376). Av ökningen utgör merparten löneökningar, särskilt inom flygtrafiktjänsten. För att säkerställa den kapacitet som flygmarknaden efterfrågar slöts sommaren 2007 ett flerårigt löneavtal med den operativa personalen inom flygtrafiktjänsten vilket ökar kostnaderna även 2009.

Personalkostnaderna har påverkats positivt av att Statens pensionsverk (SPV) beslutat om ändrade beräkningsgrunder för skuldberäkning av affärsverkens pensionsåtaganden. Nettoräntan, som är den räntesats som påverkar

storleken på den beräknade pensionsskulden, har höjts vilket inneburit en kostnadssänkning med cirka 60 miljoner kronor för 2009.

Diverse externa kostnader uppgick till 2 275 miljoner kronor (2 096) vilket är 179 miljoner kronor högre än föregående år men inkluderar då nära 200 miljoner kronor i strukturkostnader för avyttring av flygplatser, delningen av LFV m.m. Förutom dessa har kostnaderna kunnat begränsas till samma nivå som för fjolåret.

Avskrivningarna uppgick till 1 176 miljoner kronor (1 526), en minskning med 350 miljoner kronor varav nedskrivningen av anläggningstillgångarna på flygplatser 2008 utgjorde 353 miljoner kronor. Även avskrivningarna ligger således på samma nivå som föregående år.

Rörelseresultat

Rörelseresultatet uppgick till 338 miljoner kronor (396). Försämringen med 58 miljoner kronor beror helt på minskade intäkter till följd av minskad flygtrafik. Rörelseresultatet inkluderar LFV:s resultatandelar i intressebolagen Cityflygplatsen i Göteborg AB, Nordic Airport Properties AB samt Entry Point North AB till ett sammanlagt belopp av 4 miljoner kronor (0).

Finansnetto

Summan av finansiella intäkter och kostnader uppgick till -374 miljoner kronor (-281). Kostnadsökningen beror helt på ökade räntekostnader för årets pensionsskuld förändring. Räntekostnaderna på lån hos Riksgäldskontoret minskade, jämfört med föregående år, med 11 miljoner kronor beroende på lägre genomsnittlig skuld och lägre räntenivåer.

Resultat efter finansiella poster

Årets resultat efter finansiella poster uppgick till -35 miljoner kronor (115). Förutom minskade intäkter till följd av minskad trafik påverkas årets resultat negativt till följd av kostnader i samband med pågående avyttringsprocess för de flygplatser som inte längre tillhör statens basutbud av flygplatser samt kostnader för delningen av LFV.

LFV Holding AB

LFV Holding AB bildades 1995 för att samordna och förvalta LFV:s bolagsverksamhet. Bolagsgruppen omsatte 2009 125 miljoner

kronor (161). Omsättningen sjönk främst genom minskad uppdragsverksamhet inom dåvarande Swedavia AB. Swedavia (efter Luftfartsverkets delning LFV Aviation Consulting AB), ett helägt dotterföretag till LFV med uppgift att bedriva exportinriktad konsultverksamhet inom luftfartens område, var ändå det omsättningsmässigt största bolaget med en omsättning på 54 miljoner kronor (88).

Särskilt om resultat med anledning av transeuropeiska nätverk för transporter

Grunden för det transeuropeiska nätverket (TEN) finns i artiklarna 170 och 171 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt. En väl utbyggd infrastruktur gör det möjligt för unionsmedborgare, ekonomiska aktörer samt regionala och lokala samhällen att i hög utsträckning utnyttja fördelarna med ett område utan inre gränser. TEN finns för transportinfrastruktur (TEN-T), energi och telekommunikationsnätverk.

TEN-T nätverket integrerar nationella infrastrukturnätverk och trafikslag, länkar perifera regioner till Centraleuropa och ökar säkerheten och effektiviteten i nätverket.

För att kunna söka medel ur budgeten för TEN-T måste infrastrukturen återfinnas på de kartor som finns i riktlinjerna för TEN-T.

Den 29 april 2004 antogs revideringen av riktlinjerna för TEN-T nätverket (beslut 884/2004, revidering av 1692/96). I riktlinjerna återfinns 30 projekt som ska ha hög prioritet. Tre av dessa projekt berör direkt Sverige. Dessa är den nordiska triangeln (multimodal korridor Köpenhamn – Oslo – Stockholm – Helsingfors), Öresundsförbindelsen och sjömotorvägar.

Medel kan sökas för studier och projekt. Studier kan beviljas medel med upp till 50 procent av de totala kostnaderna, medan investeringarna kan få maximalt 30 procent.

Medel till TEN-prjekt fördelas i två olika bidragsprocesser: en flerårig (MAP), som avser de prioriterade projekten, och en ettårig bidragsprocess.

Kommissionen har under 2009 gjort utlysningar inom ramen för både det ettåriga och det fleråriga programmet. Kommissionen har även gjort en separat utlysning med anledning av det ekonomiska läget (European Economic Recovery Plan).

Sverige beviljades medel för sammantaget 7 projektansökningar (tabell 3.8).

Tabell 3.8 Projekt som Sverige beviljats medel för i 2009 års utlysningar

Miljoner euro

Gröna flygningar i svenskt luftrum	9,1
Utbyggnad av Norra hamnen i Malmö Hamnområde	5,9
Partihallsförbindelsen	16,2
Ombyggnad av Malmö C	4,6
Ny Älvsförbindelse Göteborg – Marieholmstunneln	2,1
Sjömotorvägen Karlskrona – Gdynia	17
Installation av ERTMS fordonsutrustning	22

Bidragen till TEN-projekt är indikativa, dvs. om ett projekt fortskrider snabbare eller långsammare än planerat påverkas den årliga bidragsgivningen.

Särskilt om Rikstrafikens resultat

Rikstrafiken har under 2009 förvaltat befintliga trafikavtal. Inga nya trafikavtal har tecknats. Rikstrafikens transfereringskostnader för busstrafik och flygtrafik ligger i stort sett på samma nivå som under 2008. Tågtrafikens transfereringskostnader har minskat med cirka elva procent från 2008 och uppgår till 348 miljoner kronor. Rikstrafikens avtal om tågtrafik mellan Uppsala–Enköping–Västerås–Norrköping upphörde i juni 2009. Ett nytt trafikavtal för tågtrafiken mellan Kalmar/Karlskrona–Göteborg har trätt i kraft. Avtalet innebär en successiv nedtrappning i ersättningen vilket inneburit lägre kostnader under 2009. Transfereringskostnaderna för färjetrafik till och från Gotland har jämfört med 2008 minskat med cirka 36,5 procent till 344 miljoner kronor, till stor del beroende på att oljepriset sjönk kraftigt från en mycket hög nivå 2008. Ett nytt trafikavtal med Destination Gotland trädde i kraft den 1 januari 2009.

Särskilt om Statens väg- och transportforskningsinstitutets resultat

Statens väg- och transportforskningsinstitutets (VTI) totala uppdragsvolym har minskat jämfört med 2008. Under 2009 uppgick uppdragsvolymen till 118,2 miljoner kronor.

Vägverket och Vinnova svarar tillsammans för 52 procent av VTI:s uppdragsvolym, vilket är en ökning jämfört med 2008. Under 2009 hade 87 stycken forsknings- och konsultbeställare en årlig uppdragsvolym om minst 100 000 kronor.

VTI:s intäkter för uppdragsbaserad verksamhet uppgick för 2009 till 128 miljoner kronor, vilket motsvarar 77 procent av VTI:s totala kostnader. Det är en ökning mot föregående år. Enligt VTI:s regleringsbrev för 2009 ska minst 70 procent av kostnaderna täckas av avgifts- och bidragsintäkter.

Särskilt om Statens institut för kommunikationsanalys resultat

Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) upphörde som myndighet den 31 mars 2010. Delar av SIKA:s verksamhet övergick då till Trafikanalys respektive Trafikverket. År 2009 kom därför att präglas av förberedelserna inför denna omställning.

SIKA har under 2009 deltagit i ett flertal utvecklingsprocesser tillsammans med ett antal andra myndigheter och aktörer, såsom den ytterligare konkretiseringen av de nya målen för transportpolitiken, åtgärdsplaneringen och förslagen till en förändrad planeringsprocess för infrastrukturen. SIKA har också besvarat 54 remisser under året, varav flera har varit beträffande stora och viktiga utredningar.

Särskilt om Statens haverikommissions resultat

Statens haverikommission (SHK) verkar inom utgiftsområde 22 Kommunikationer och inom utgiftsområde 6 Försvar och samhällets krisberedskap. I detta avsnitt redogörs för verksamhet som avser civil luftfart, spårbunden trafik och civil sjöfart. Se utgiftsområde 6 för redovisning av annan verksamhet och militär verksamhet.

SHK har fastställt olycksorsaken i samtliga under 2009 avslutade undersökningar utom en. SHK lämnade sammanlagt 73 stycken rekommendationer under 2009. Av dessa har totalt två rekommendationer inte genomförts av tillsynsmyndigheten under året. Under 2007 genomförde SHK en särskild satsning på att hålla utredningstiderna inom den gräns på 12 månader som anges i myndighetens

regleringsbrev. Arbetet med detta har fortsatt under 2008 och 2009. Utredningstiden har i flera fall emellertid överskridit angivna tidsgränser. Det är dock regeringens bedömning att SHK i huvudsak har uppfyllt de av regeringen ställda målen.

Regeringen gav i februari 2009 Statskontoret i uppdrag att analysera SHK:s verksamhet och finansiering. Uppdraget redovisades till Regeringskansliet (Försvarsdepartementet) den 1 december 2009 i rapporten Statens haverikommissions verksamhet – inriktning, omfattning, finansiering (Fö2009/2370/SSK). Rapporten har beretts genom att ett remissmöte har hållits. Mötesanteckningar från mötet och skriftliga kommentarer finns tillgängliga i Försvarsdepartementet (Fö2009/2370/SSK). Statskontoret föreslog bl.a. att SHK:s verksamhet i fortsättningen finansieras via ett ramanslag.

Särskilt om Kustbevakningens resultat

Genom Kustbevakningens övervakning av sjötrafiken, dvs. både handelssjöfarten och fritidsbåttrafiken, trafiksepareringssystem, utveckling av lastsäkrings- och farligt godstillsyn, bemannings- och behörighetskontroller, samt utbildning inom farligt godsverksamheten har myndigheten bidragit till målet om säker och effektiv sjöfart. Kustbevakningen tillämpade under 2009 de nya befogenheterna inom ratt- och sjöfylleri. Detta innebär att myndigheten kunnat bedriva förundersökning i misstänkta sjöfyllerifall vilka tidigare utretts av polisen.

Kustbevakningen fick under andra och fjärde kvartalet 2009 leverans av två fartyg i KBV 001-serien. Det sista fartyget i serien levererades under våren 2010. Genom förnyelsen av fartygsflottan kommer förutsättningarna för att bl.a. kunna utföra nödbogsering samt bekämpa bränder och utsläpp förbättrats. Under 2009 fick den sedan 2008 uppkommande finanskrisen fullt genomslag vilket bl.a. ledde till påtagligt minskad trafik inom handelssjöfarten och också minskad fritidsbåttrafik. Kustbevakningens uppdrag inom transportområdet bidrar även till att nå målen inom Samhällets krisberedskap samt Rättsväsende. Här kan bl.a. nämnas ökad regel efterlevnad och möjlighet att upptäcka flera olika typer av brott.

3.5.3 Analys och slutsatser

Svag konjunktur påverkade transportområdet

Den kraftiga konjunkturedgång som inleddes hösten 2008 präglade transportområdet under 2009. Krisen har medfört stora ekonomiska påfrestningar för företagen på transportmarknaden, framför allt på godssidan. Även för de myndigheter vars verksamhet helt eller delvis bygger på volymbaserade intäkter har konjunkturläget därför kraftigt försämrat det ekonomiska läget.

Såväl positiva utvecklingstendenser...

Det historiskt låga antalet dödade som uppvisades i vägtrafiken 2008 har ytterligare förbättrats 2009. Det är en mycket positiv utveckling som etablerats och där statens insatser gör skillnad.

Den positiva utvecklingstendensen vad gäller punktlighet för person- och godstrafik på järnväg har även den fortsatt under 2009.

Arbetet med särskilda satsningar på punktlighetshöjande åtgärder, s.k. kraftsamlingar i storstadsområdena som Banverket initierat tillsammans med trafikoperatörer och trafikhuvudmän, fortsätter att ge resultat. Punktligheten på pendeltågstrafiken i Stockholm är bättre än någonsin.

...som fortsatta utmaningar

Även om en minskning av klimatpåverkan från transportsektorn noterats de senaste åren krävs långsiktigt stora ansträngningar inom transportområdet för att minska transportsektorns klimatpåverkan. Ytterligare utmaningar som kvarstår inom transportområdet gäller målen för tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning, biologisk mångfald, utsläpp av luftföroreningar samt buller.

Viktiga åtgärder under året

För att bland annat möta utmaningar till följd av den fortsatt svaga konjunkturen 2009 presenterade regeringen propositionen Åtgärder för jobb och omställning (2008/09:97) i januari 2009. Ett av förslagen utgjordes av satsningar på infrastrukturunderhåll motsvarande totalt 1 miljard kronor under 2009–2011. Därmed motverkas kapitalförstörelse av den befintliga infrastrukturen till följd av det eftersatta underhållet på både väg och järnväg.

År 2009 var även det första året i närtidssatsningen, vilket har inneburit att utgångsläget för de nya fastställda infrastrukturplanerna för 2010–2021 förbättrats genom att prioriterade projekt kunnat starta och genom att tempot i genomförandet av pågående projekt ökat.

År 2009 har varit ett viktigt år för att skapa en effektivare förvaltning, organisation och verksamhetsformer inom transportområdet. Transportstyrelsens bildande skapar nya förutsättningar för en effektiv statlig reglering och tillsyn inom transportområdet. Under året inleddes även arbetet med att skapa organisatoriska förutsättningar för att arbeta med utvecklingen av transportsystemet utifrån ett transportslagsövergripande perspektiv. Regeringen tillsatte organisationskommittéer för bildandet av de nya myndigheterna Trafikverket och Trafikanalys.

Ett viktigt steg i reformeringen av järnvägsmarknaden genomfördes också under 2009. Den 1 juni 2009 godkände riksdagen regeringen proposition Konkurrens på spåret (prop. 2008/09:176). Genom detta påbörjas öppning av marknaden av persontrafik på järnväg, vilket förväntas bidra till ökad kundpassning och ökat tågresande.

EU-arbetet

Under det svenska ordförandeskapet i EU har den framtida transportpolitiken varit en prioriterad fråga. Regeringen har aktivt verkat för att ta fram ett bra underlag för kommissionens arbete för EU:s transportpolitik fram till 2020.

Ett annat prioriterat område har varit att få medlemsstaterna att anta Östersjöstrategin. Strategin syftar bland annat till ett fördjupat samarbete mellan länderna när det gäller transport och infrastrukturplanering.

3.6 Revisionens iakttagelser

Riksrevisionen har lämnat revisionsberättelser utan invändningar för samtliga myndigheter inom transportpolitikens område, dvs. Riksrevisionen har bedömt att myndigheternas årsredovisningar för räkenskapsåret 2009 i allt väsentligt är rättvisande.

Riksrevisionen har granskat Vägverkets underlag för bedömning av underhållsbehov (RiR 2009:16). Riksrevisionens bedömning är att Vägverket saknar tillräckliga och tillförlitliga underlag för att styra underhållet av vägnätet. Underhåll av vägar riskerar därför att styras delvis slumpmässigt och inte efter behov. Vägverket säkerställer inte att underhållsmedlen investeras där de bäst behövs. Konsekvenserna av detta är att det saknas kunskaper om måluppfyllelse och om målen skulle kunna nås till en längre kostnad.

Riksrevisionen rekommenderar regeringen att förtydliga styrningen enligt följande:

- Regeringen bör säkerställa att Vägverket i enlighet med tidigare ställda krav utvecklar nya tillståndsmått och effektmått.
- Regeringen bör styra och följa upp Vägverkets underhåll av belagd väg mot riksdagens transportpolitiska mål, exempelvis genom lämpliga nyckeltal.
- Regeringen bör ge lämplig myndighet i uppdrag att utreda hur samhällsekonomiska kalkyler på sikt kan och bör styra underhållet av vägar. I detta ingår att ge vägledning om hur underhållsbeslut ska styras av regionalpolitiska motiv.
- Regeringen bör vidare säkerställa att rapporteringen till riksdagen ger en rättvisande bild av underhållsverksamheten.

Regeringen har remitterat Riksrevisionens rapport till Vägverket. Vägverket instämmer i rapportens slutsatser och rekommendationer. Vägverket utarbetar därför en handlingsplan för att komma tillrätta med de identifierade bristerna. Vägverkets uppfattning är dock att den kritik som riktas mot verket i vissa fall kan ifrågasättas.

Riksrevisionen har under 2010 genomfört en granskning av Banverkets underlag för underhållsåtgärder på medellång och lång sikt (RiR 2010:16). Riksrevisionens menar att Banverkets interna planeringsunderlag för bedömning av underhållsbehov har haft brister som försvårat och fördröjat underhållsplaneringen.

Riksrevisionens rapport innehåller ett antal rekommendationer till regeringen:

- Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att utveckla analysen och beskrivningen av järnvägnas tillstånd och underhållsbehov

liksom analysen av hur verkets underhållsåtgärder påverkar tillståndet.

- Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att utveckla modeller och metoder för att bedöma vilka effekter underhållsåtgärder leder till för resenärer och andra som utnyttjar eller berörs av järnvägstrafiken.
- Regeringen bör, i den planerade genomlysningen av drift- och underhållsverksamheten, utvärdera erfarenheterna av styrningen i de två senast genomförda omgångarna vad gäller drift och underhåll. I denna utvärdering bör ingå en bedömning av vilket underlag regeringen behöver för långsiktiga beslut om drift och underhåll av järnvägar.
- Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att utveckla sin modell för prioritering av medelfristiga underhållsåtgärder, bland annat för att säkerställa att de interna bedömningskriterierna för underhållsplaneringen ligger i linje med de leveranskvaliteter som trafikmyndigheterna föreslog i strategin för drift och underhåll.

Regeringen har remitterat Riksrevisionens rapport till Trafikverket. Regeringen har för avsikt att under 2010 inleda en större samlad genomlysning av underhållet av vägar och järnvägar, med utgångspunkt i Riksrevisionens båda rapporter.

Riksrevisionen genomförde under 2008 en granskning av skyddet för farligt gods (RiR 2008:29). Riksrevisionens rapport har remitterats brett. Regeringen har den 22 april 2010 i en skrivelse till riksdagen *Samhällets krisberedskap – stärkt samverkan för ökad säkerhet* (Skr. 2009/10:124), bl.a. kommenterat frågan rörande skyddet vid transport av farligt gods. Regeringens gör i skrivelsen bedömningen att ett godtagbart skydd och effektiv tillsyn av transport av farligt gods bör säkerställas och framhåller sin avsikt att analysera hur behov avseende skyddet av farligt gods tillgodoses i nuvarande förordning. Regeringen framhåller vidare i ovannämnda skrivelse att det är angeläget att analysera och vidareutveckla arbetet med transport och skydd av farligt gods för att öka säkerheten och stärka samhällets samlade krisberedskap, bl.a. mot bakgrund av de förändringar som skett i myndighetsstrukturen under 2009. Frågor som behöver behandlas är

bl.a. ansvarsfördelningen, samordningen och samverkansformerna mellan berörda myndigheter på området. Regeringen betonar också vikten av att vidta enhetliga och effektiva anpassningsåtgärder vad avser skyddet av transport av farligt gods och att åtgärderna genomförs på ett koordinerat sätt med övriga åtgärder inom trafikområdet. Beredningen av dessa frågor pågår nu inom Regeringskansliet och i samråd med berörda myndigheter.

Riksrevisionen har granskat de förslag till länsplaner för regional transportinfrastruktur som kommunala samverkansorgan, regionala självstyrelser och vissa länsstyrelser lämnade till regeringen i november 2009 (RiR 2009:23). Riksrevisionen påvisar att planerna i vissa hänseenden inte har levt upp till de krav som ställs i regeringens direktiv. Det gäller främst kraven på att redovisa en samlad effektbedömning och tydligt motivera prioriteringarna för de åtgärder som föreslås. Likartade brister har påtalats av Riksrevisionen i tidigare planomgångar. Länsstyrelserna i Norrbottens, Jämtlands, Västernorrlands, Västmanlands och Stockholms län är de länsstyrelser som fortfarande ansvarar för att upprätta och fastställa länsplaner för regional transportinfrastruktur.

I Riksrevisionens rapport pekas inte enskilda län ut utan man hänvisar till att det överlag är systematiska fel som länsstyrelser, kommunala samverkansorgan och regionala självstyrelseorgan gjort i sitt arbete med att ta fram förslag till länsplaner. Inför kommande planeringsomgångar avser regeringen att se över hur direktiven kan göras tydligare och hur det kan säkerställas att planupprättarna efterföljer dessa i sin helhet.

3.7 Politikens inriktning

Ett väl fungerande transportsystem är en förutsättning för såväl samhällets funktion i stort som för företagets och människornas dagliga verksamhet. Alla delar av landet ska ges möjlighet att utvecklas utifrån sina styrkor och förutsättningar. Att låta hela Sverige växa handlar om att bejaka förutsättningarna för boende, arbete och företagande i hela landet. Våra kommunikationer, såväl fysiska som elektroniska, är av stor betydelse för att

människor ska kunna verka i hela landet och är samtidigt grundläggande för näringslivets konkurrenskraft och för investeringsklimatet. Vidgade arbetsmarknadsregioner ökar rörligheten, konkurrensen och därmed sysselsättningen. Regeringens politik syftar till att utveckla alla delar av transportsystemet så att det samlat kan möta de ökande kraven från det moderna samhället med stora utmaningar som exempelvis klimatförändring, förändringar i befolkningsmönster, näringslivets lokalisering och tillväxt, en allt äldre befolkning och den tilltagande globaliseringen. Dessa krav och utmaningar kräver en snabbare utveckling av transportsystemet mot det övergripande målet att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Regeringen anser att det krävs särskilt stora ansträngningar när det gäller transportsystemets bidrag till minskad klimat- och miljöpåverkan. Våra städers möjligheter att vara motorer för tillväxt förutsätter järnvägsspår och vägar i ett väl fungerande transportsystem med bl.a. en attraktiv kollektivtrafik. Ett bra transportsystem är också en förutsättning för att ta tillvara de tillväxtpotentialer som finns i våra landsbygdsområden kopplat exempelvis till olika naturresurser, inte minst de förnybara, och till attraktiva kultur- och naturmiljöer. Bra kommunikationer är viktiga också för att knyta ihop stad och land. Många vill bo på landet och jobba i stan, vilket leder till att arbetsmarknadsregionerna blir större vilket i sin tur ställer nya krav på infrastrukturen.

I 2009 års klimatproposition presenterades en samlad strategi för skatteändringar på energi- och miljöområdet som träder i kraft 2011, 2013 och 2015 och som bl.a. berör beskattningen av fordon och drivmedel. En kontrollstation för att analysera energibalans, kostnader och klimatpåverkan ska genomföras 2015. Regeringens bedömning är att koldioxidskatten inte behöver höjas under perioden 2011–2014 utöver den årliga justeringen med konsumentprisindex.

I klimatpropositionen konstaterade regeringen också att det inte är aktuellt att införa kilometerskatt för den tunga trafiken.

De strategiska utgångspunkterna för och inriktningen på politiken kan kortfattat uttryckas med följande ledord:

- Användaren i fokus.
- Effektivare användning av resurser.
- Regionalt/lokalt inflytande och ansvar.
- Internationellt samarbete.

Öka genomslaget för användarnas olika behov och förutsättningar

Transportsystemet ska underlätta vardagen för människor och företag genom att erbjuda säkra, effektiva och miljöanpassade resor och transporter. Det är befolkningens resbehov och näringslivets transportbehov i olika delar av landet som ska vara utgångspunkten vid transportsystemets uppbyggnad och utveckling. När användaren sätts i fokus är det naturligt att fokusera på *hela* resan eller transporten.

Ett trafikslagsövergripande perspektiv

Ett trafikslagsövergripande perspektiv genomsyrar regeringens politik på transportområdet och har varit en central ansats vid bildandet av såväl Transportstyrelsen som Trafikverket. De är båda ett uttryck för regeringens helhetssyn på transportsystemet. Trafikverket har tillsammans med övriga myndigheter på transportområdet ansvar för transportsystemets utveckling.

Den gångna vinterns störningar i järnvägstrafiken visar att transporter är sårbara vid svåra väderlekssituationer. Det är därför viktigt att transportsystemet vidareutvecklas så att de olika trafikslagen i högre utsträckning kompletterar varandra. Även situationen under våren när askmolnen från den isländska vulkanen Eyjafjallajökull drog in över Europa, understryker detta behov. Regeringens arbete för att utveckla ett sammanhållet transportsystem för att möta olika utmaningar är därför av hög prioritet.

Näringslivets behov av transporter

Den globala tillväxten förväntas fortsätta öka efterfrågan på skogs- och mineralråvaror. Efterfrågan kommer att utvecklas i takt med krav från en ökande världsbefolkning, en utvecklad välfärd och ökande industriell produktion. Norra Sverige bidrar med viktig råvaruexport såsom papper, pappersmassa och järnmalm. Som en följd av den nödvändiga miljö- och klimatomställningen förutses dessutom efterfrågan på förnybara resurser öka

betydligt under kommande årtionden. En strategisk fråga är hur dessa naturresurser ska kunna förädlas och transporteras på ett effektivt och miljöanpassat sätt i hela kedjan från producent till kund. Näringslivets transportbehov bör även ses i ett vidare perspektiv, t.ex. när det gäller arbetskraftsförsörjning, utbildningsmöjligheter och förutsättningar för en växande besöksnäring.

Hållbar regionförstoring

Ur ett europeiskt perspektiv har Sverige geografiskt stora men befolkningsmässigt små funktionella/lokala arbetsmarknadsregioner. Ett väl fungerande transportsystem är viktigt för att kompensera för detta. Transportsystemet kan dels bidra till regionförstoring, dvs. geografisk förstoring av funktionella regioner, dels till regionintegrering, dvs. bättre interaktion inom existerande funktionella regioner. Regeringens betydande satsningar på transportsystemet och därigenom på regionförstoring och regionintegrering förbättrar bl.a. förutsättningarna för en bättre matchning på arbetsmarknaden och en mer differentierad arbetsmarknad. Satsningarna har också betydelse för näringslivets konkurrenskraft och därmed Sveriges hållbara tillväxt. Detta stärker både individer och företag. Regionförstoring och regionintegrering är även viktiga för att ge individer ett bra serviceutbud och goda utbildningsmöjligheter.

Trafiksäkerhetsarbetet

Under 2009 har 358 personer omkommit i vägtrafiken. Medeltalet för de senaste fem åren har varit 447. Därmed är antalet omkomna per invånare det lägsta sedan 1935 då officiell trafikolycksstatistik började föras. Målet för trafiksäkerhetsarbetet är att halvera antalet trafikdödade samt minska antalet allvarligt skadade med en fjärdedel mellan 2007 och 2020. Målet är viktigt för att engagera och motivera berörda aktörer att ta betydelsefulla steg mot det långsiktiga målet, nollvisionen. Det krävs insatser på bred front för att komma till rätta med trafiksäkerhetsproblemen. Det behövs såväl investeringar i nya trafiksäkra vägutformningar och fortsatt utbyggnad av mötesfria vägar som bättre och effektivare regler och tillsyn samt utökat samarbete med olika berörda aktörer inom transportområdet. Industrins utveckling av allt säkrare fordon är också en viktig komponent i trafiksäkerhetsarbetet. Målet är att åstadkomma

ett säkert system som helhet som består av såväl säkra vägar och fordon som säker användning. Den enskilt viktigaste åtgärden för att snabbt förbättra trafiksäkerheten är att minska hastighetsöverträdelserna. Medelhastigheten och hastighetsöverträdelserna för personbilar har minskat de senaste åren. Denna trend gäller dock inte för den tunga trafiken. Det är därför viktigt att både relevanta myndigheter och bransch ägnar ökad uppmärksamhet åt den tunga trafikens regelefterlevnad.

Vid cirka 15 procent av dödsolyckorna är alkoholpåverkad motorfordonsförare involverade. Av de motorfordonsförare som omkom under 2009 var cirka 25 procent alkoholpåverkad, vilket är en ökning jämfört med 2008. Det krävs därför ett fortsatt, brett arbete för att motverka rattfylleri. Regeringen avser att under hösten 2010 lämna en proposition till riksdagen med förslag till ett nytt system med alkoholås för rattfyllerister. Förslaget innebär att dömda rattfyllerister i princip endast ska kunna köra med alkoholås. Regeringen förbereder också regler för att den som, utan att ha kört onykter, riskerar att få sitt körkort återkallat på grund av opålitlighet i nykterhetskänslighet, alkoholmissbruk eller alkoholberoende också ska kunna få körkort villkorat av alkoholås.

Förutsättningar och behov hos olika grupper ska genomgående beaktas och de mest utsatta gruppernas behov av trafiksäkerhet bör vara normgivande vid utformning av vägtransportsystemet. I detta sammanhang bör oskyddade trafikanter ges särskilt uppmärksamhet. Risken att omkomma eller skadas allvarligt är väsentligt högre för trafikanter på cykel, motorcykel och moped jämfört med de som sitter i ett fordon. Detta faktum utgör en stor utmaning i trafiksäkerhetsarbetet och kommer kräva att fortsatta åtgärder identifieras och vidtas. Regeringen förbereder förslag till ändrade körkortsbestämmelser som syftar till en ökad trafiksäkerhet, bland annat genom nya och ändrade körkortskategorier och en stärkning av principen om stegvis tillträde till bland annat tyngre och kraftfullare motorcyklar. Även barn och ungdomar bör ges särskild uppmärksamhet i detta sammanhang. Trafikmiljön ska uppfattas som trygg och säker av såväl barn och ungdomar som vuxna. Barn bör i stor utsträckning kunna förflytta sig på egen hand utan att vara beroende

av att vuxna följer eller skjutsar dem. I syfte att öka barnens säkerhet pågår bl.a. försöksverksamhet med 30 kilometer i timmen som hastighetsbegränsning vid passering av ett fordon i linjetrafik, exempelvis buss, eller skolskjuts som stannat för på- eller avstigning.

Den långsiktiga infrastrukturplaneringen

Det trafikslagsövergripande perspektivet gäller även utformningen av den långsiktiga infrastrukturplaneringen. Arbetet med de beslutade infrastrukturplanerna på nationell nivå för perioden 2010–2021 har varit en öppen och inbjudande process tillsammans med näringsliv och regionala aktörer. Prioriteringar från regionala planupprättande myndigheter och organ har vägt tungt och den regionala nivån har fått ett ökat inflytande.

Med de beslutade infrastrukturplanerna för perioden 2010–2021 kommer under de närmaste åren många åtgärder genomföras som successivt förbättrar res- och transportmöjligheterna för människor och företag på ett hållbart sätt. Det trafikslagsövergripande perspektivet är också centralt för effektiva åtgärder. Regeringen har därför särskilt prioriterat satsningar med koppling till sjöfart och godstrafik som kan gynna valet av mer miljö- och klimatvänliga transporter hela vägen från start till mål. Trafikverket säkerställer att detta sker genom sitt uppdrag att ansvara för infrastrukturplaneringen inom alla trafikslag samt för byggande, drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar.

Res- och transportkedjor över gränserna

För att skapa fungerande res- och transportkedjor för användarna är det viktigt att ha ett perspektiv som går utanför Sveriges gränser. Regeringen har därför tagit initiativ till att stärka samarbetet med Sveriges grannländer. Gemensamma kartläggningar av den gränsöverskridande infrastrukturen har skett tillsammans med Finland respektive Norge och det har resulterat i ett antal konkreta samarbetsprojekt som nu pågår. Avtal om gränsöverskridande taxitrafik har slutits med Norge och avtalsförhandlingar har inletts med Finland. De svenska och finska regeringarna har även kommit överens om att samarbeta i frågor om europeisk råvaruförsörjning och infrastruktur. Vidare verkar Norge och Sverige tillsammans för att få vägsträckningen mellan

Gävle och Oslo klassad som europaväg. Näringsdepartementet leder en undersökning om behovet av och möjligheterna för en ny fast Öresundsförbindelse mellan Helsingborg och Helsingör för väg och järnväg. Sverige och Danmark har tillsatt en tjänstemannagrupp för kunskapsutbyte om, och för att följa de svenska undersökningarna.

Ett väl fungerande transport- och infrastruktursystem inom samt till och från Östersjöområdet är av avgörande betydelse för Östersjöländernas utveckling men även för EU som helhet. EU:s strategi för Östersjöregionen syftar bl.a. till att i ett längre perspektiv skapa förutsättningar och ett än mer fördjupat samarbete länderna emellan för att exempelvis genomföra funktionella nationsöverskridande infrastrukturprojekt. På så sätt skapas sammanhållna transportstråk runt samt till och från Östersjöregionen som kommer att fungera än bättre, säkrare och effektivare. Länderna kring Östersjön samt Norge har också gemensamt påbörjat ett projekt med namnet Baltic Transport Outlook som bl.a. ska beskriva framtida gods- och passagerarflöden inom och från och till Östersjön för alla transportslag. Slutresultatet ska presenteras hösten 2011 och kommer att utgöra ett viktigt underlag för det fortsatta samarbetet på transportområdet. Sverige kommer att fortsätta verka för globala överenskommelser som begränsar utsläppen av växthusgaser från den internationella luftfarten och sjöfarten.

Höghastighetsbanor för tåg

Höghastighetsbanor för tåg som en del i det svenska transportsystemet har utretts av en särskild utredare och betänkandet har remitterats till en mängd remissinstanser. En majoritet av remissinstanserna är positiva till en satsning på höghastighetsbanor samtidigt som flera anser att betänkandet inte utgör ett tillräckligt underlag för beslut. Osäkerhet råder också om den samhällsekonomiska lönsamheten för höghastighetsbanor. Regeringen avser att ytterligare utreda förutsättningar och kostnader för höghastighetsbanor. En utgångspunkt är härvid betänkandet Höghastighetsbanor – ett samhällsbygge för starkt utveckling och konkurrenskraft (SOU 2009:74).

Logistikforum

Sedan 2007 finns Logistikforum som ett rådgivande organ till regeringen i logistikfrågor.

Inom forumet utbyts erfarenheter, synpunkter och råd mellan olika företrädare för logistik och godstransporter. En arbetsgrupp inom Logistikforum har under våren 2010 utarbetat ett förslag till handlingsplan för logistik och godstransporter. I handlingsplanen presenteras utmaningar och prioriterade insatser för att Sverige även i fortsättningen ska hålla världsklass inom logistik och transportlösningar. Exempel på åtgärder som föreslås är att samverka för framtidens stadsdistribution, att säkra godslogistikbranschens kompetensförsörjning genom ökad attraktivitet samt att med den nya svenska myndighetsstrukturen utveckla en trafikslagsövergripande plattform så att näringsliv och myndigheter tillsammans kan agera mer proaktivt och samordnat på olika internationella arenor. Förslaget till logistikhandlingsplan har diskuterats och en dialog har förts med företag och andra intresserade bl.a. genom en webbenkät på regeringens webbplats. Åtgärdsförslagen bereds för närvarande inom Regeringskansliet. Bland annat avser regeringen att uppdra åt Trafikverket att utarbeta en nationell godstransportstrategi vilket är ett av förslagen i handlingsplanen.

Persontransportforum

Erfarenheterna av Logistikforum är mycket goda och detta är ett av skälen till att regeringen i maj 2010 beslutade att inrätta också ett forum för persontransporter. Syftet med Persontransportforum är att underlätta utbyte av erfarenheter och synpunkter samt att uppmärksamma och diskutera framtida utmaningar. Diskussionerna i forumet kommer att utgå från det s.k. hela resan-perspektivet, dvs. synsättet att människors resor behöver fungera i sin helhet från start till slutdestination, även när flera färdstätt används. Exempel på ämnen som forumet kommer att diskutera är hur transportsystemet kan utformas för att vara användbart för alla, hur resorna kan göras enklare, resenärsinformation, hur bättre bytespunkter kan åstadkommas samt betydelsen av bra och integrerad stadsplanering.

Användbar transportinfrastruktur för personer med funktionsnedsättning

Förutsättningarna för att kunna resa skiljer sig åt, bl.a. beroende av om man har en funktionsnedsättning eller ej. Vid utformningen av transportsystemet måste resenärers olika förutsättningar och behov genomgående beaktas.

Regeringen har därför påskyndat arbetet med att göra den statliga transportinfrastrukturen, t.ex. stationer och hållplatser, användbar även för personer med funktionsnedsättning. Det är också angeläget att successivt öka transportsystemets användbarhet genom bl.a. utvecklade trafikinformationstjänster och ledsagning.

Transporter på landsbygden

Förutsättningarna för transporter är delvis annorlunda i landsbygder jämfört med i tätorter och städer och det är en utmaning att finna effektiva transportlösningar för människor och företag i våra landsbygdsområden. Underlagen är mindre eftersom verksamheter och befolkning är mer utspridda. Vissa verksamheter som råvaruproduktion och bearbetning av dessa innebär exempelvis tunga transporter. Den växande turismsektorn ställer stora krav på tillgänglighet. Tätortsnära landsbygder kan dra stor nytta av ökad regionförstoring och regionintegrering. Sammantaget ställer förhållandena i landsbygderna därför krav på flexibla och samordnade kommunikationslösningar inte minst mellan olika transportslag. Därför behövs också en robust och tillgänglig infrastruktur med bra bärighet. Regeringen har därför exempelvis beslutat om att ytterligare stärka kvaliteten på det finmaskiga vägnätet bl.a. genom satsningar på bärighet och bidrag till enskilda vägar.

Mot bakgrund av att nedläggningen av tankställen i Sverige har ökat sedan 2006, har riksdagen under våren 2010 tillkännagivit att regeringen bör se över de konsekvenser som lagen om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel har för mindre tankställen i glesbygd (bet: 2009/10:TU15, rskr. 2009/10:228). I sammanhanget bör enligt riksdagen en översyn ske av frågan om tidsbegränsade dispenser, enligt bestämmelserna i lagen (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel (den s.k. pumplagen). Enligt Trafikutskottets mening är det viktigt att en fortsatt utveckling av tillgång på förnybara drivmedel kan förenas med att medborgarna även i landets mer glest befolkade delar ges ett rimligt utbud av drivmedelsstationer. Ärendet bereds inom Regeringskansliet med avsikt att regeringen ska vidta åtgärder eller lämna förslag som innebär att dispensererna från pumplagens sista steg ska permanentas.

Förenkling för företagen inom transportområdet

Regeringens mål med förenklingsarbetet är att skapa en märkbar, positiv förändring i företagens vardag bl.a. genom att minska företagens administrativa kostnader. För företagen inom transportområdet har de administrativa kostnaderna minskat med 4,4 procent under åren 2006–2010, vilket motsvarar 132 miljoner kronor. Denna minskning innebär att trenden har vänt men det finns mer att göra. För att förenklingsarbetet ska få större genomslag behöver samarbetet mellan respektive bransch och myndigheter intensifieras. De samrådsförfaranden som hålls i dag är inte tillräckliga. Det är företagen som bäst känner till vilka regler och förfaranden som är kostsamma, irriterande och otydliga och regeringen välkomnar förslag till förenklingar. De områden som företagen upplever vara mest betungande och irriterande och som företagen själva anser ska förändras eller förbättras kommer att särskilt uppmärksammas i det fortsatta förenklingsarbetet.

Ett jämställt transportsystem

Regeringen har i den nya transportpolitiska målstrukturen lyft fram tillgänglighet, att transportsystemet är till för att det dagliga livet ska fungera, givetvis med hänsyn till miljö, hälsa och säkerhet. Det betyder att transportsystemet ska vara jämställt, dvs. utformas så att det likvärdigt tillgodoser både kvinnors och mäns resmönster och transportbehov.

Jämställdhetsarbetet inom transportområdet behöver utvecklas. I praktiken har hittills arbetet ofta fokuserat på att tillförsäkra en minsta andel kvinnor och män i ledningsgrupper. Att arbeta för att kvinnor och män ska ges samma möjligheter att påverka transportsystemet och att deras värderingar ska tillmätas samma vikt är fortfarande i högsta grad relevant och angeläget, men inte tillräckligt. Enligt regeringens mening är det dags att ta ytterligare steg och utveckla jämställdhetsarbetet, genom att starkare fokusera på transportpolitikens genomförande och resultat inom olika verksamheter. Den huvudsakliga strategin för att uppnå detta är jämställdhetsintegrering, en förändringsstrategi som innebär att beslut inom alla politikområden ska präglas av ett jämställdhetsperspektiv.

Regeringen arbetar i dialog med berörda transportmyndigheter för att utveckla myndighetsstyrning och uppföljning inom detta område.

Cykelresandet

Det är viktigt att förstärka cykelresandets roll som en naturlig del i planeringen av transportsystemet, inte bara i ett lokalt utan även utifrån ett regionalt och nationellt perspektiv. Cykeln ska vara ett attraktivt alternativ för en del av eller hela resan. Cykling är också viktigt i ett turist- och hälsoperspektiv. Investeringar i cykelvägar för turism förbättrar även förutsättningarna för arbets- och skolpendling mm. Hälsa genom ökad fysisk aktivitet är en ny dimension i transportpolitiken och där har cyklingen en nyckelroll. Att minska antalet dödade och allvarligt skadade i cykelrelaterade olyckor utgör en särskild utmaning mot bakgrund av dess stora andel av skadorna samt ambitionen att öka cyklingen. Av de ca 5 200 som skadades allvarligt i vägtrafiken 2009 var ca 1 900 cyklister. För att åstadkomma en ökad och säker cykling krävs insatser inom en rad områden såsom infrastruktur, planering och utformning av trafikmiljöer, uppföljning, regler och vägvisning, organisation och samverkan, kunskapsupbyggnad samt kommunikation. För att ge ännu mera kraft i arbetet har regeringen gett Trafikverket och Transportstyrelsen i uppdrag att i samråd med kommuner, berörda myndigheter och organisationer utarbeta en strategi och handlingsplan för ökad och säker cykling. Regeringen har även tillkallat en utredare för att se över det regelverk som hanterar förutsättningarna för cykling.

Effektivisera verksamheter och användningen av resurser

Ett viktigt instrument i effektiviseringen av verksamheten inom transportområdet är bildandet av den nya myndigheten Trafikverket. Som kvalificerad beställare av varor och tjänster kan myndighetens verksamhet utvecklas och effektiviseras.

Bättre fungerande marknader gynnar användarna

Inom transportområdet har det på flera delmarknader under många år endast funnits en aktör som tillhandahållit vissa tjänster, vilket ibland inneburit låg effektivitet och kvalitet på utförandet. För att förbättra villkoren för användare och konsumenter och därmed göra transporterna mer effektiva har regeringen tagit en rad initiativ för att konkurrensutsätta,

omreglera och tillåta fler aktörer. Det gäller t.ex. marknaderna för persontrafik på järnväg, fordonsbesiktning och linjebustrafik. Regeringen förväntar sig fler operatörer, en större dynamik och därmed en ökad kundanpassning på dessa marknader efter att de har konkurrensutsatts. Erfarenheten visar att omreglerade marknader måste studeras noggrant. I exemplet med marknadsöppningen för fordonsbesiktningen ska Transportstyrelsen aktivt följa omregleringen och dess utveckling, effekter och konsekvenser för att ha beredskap att vidta lämpliga åtgärder i de fall det behövs för att upprätthålla viss nivå gentemot konsumenterna i fråga om tillgänglighet, pris m.m.

Regeringens arbete med att förbättra förutsättningarna för bättre fungerande marknader behöver fortsätta för att användarna ska kunna erbjudas bättre tjänster. Regeringen förbereder exempelvis ett förslag som gör det möjligt för privata aktörer att utföra körkortsprov. Även när det gäller marknaden för lotsningsverksamhet planerar regeringen att föreslå öppningar i det statliga monopol som gäller för närvarande. Transportstyrelsen har uppdraget att se över förutsättningarna att effektivisera och skapa en större flexibilitet för besiktning av fartyg som för svensk flagg. Regeringen har vidare gett en utredare i uppdrag att se över förutsättningarna för att säkerställa det svenska näringslivets tillgång till effektiva och konkurrenskraftiga sjötransporter samt belysa riskerna och konsekvenserna av en ökad utflaggning (dir. 2010:02).

Organisatoriska förutsättningar för utveckling inom transportområdet

Regeringens arbete med att skapa organisatoriska förutsättningar för att utveckla ett sammanhållet transportsystem kommer att fortsätta. Regeringen kommer att säkerställa att utvecklingsarbetet kan fortlöpa genom att t.ex. gränsdragningsfrågor avseende myndigheters ansvar och roller tydliggörs. Det internationella engagemanget hos myndigheterna behöver vidare formeras och struktureras på mest effektiva sätt.

För att uppnå bättre insyn, ökad tydlighet och större fokus på tjänsteexporten avser regeringen att i ett första skede samordna tjänsteexporten inom väg och luftfart i ett bolag som förvaltas av Regeringskansliet. Genom en generell

samordning kan resurserna nyttjas på effektivare sätt. Vidare avser regeringen att sammanföra de två bolagen Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB Aktiebolag (Svedab) och Arlandabanan Infrastructure AB till ett gemensamt bolag. De förväntade interna synergier handlar om att säkra tillgången till kritisk kompetens som i sin tur minskar sårbarheten och riskerna samt om förenklad administration och om förbättrade interna arbetsprocesser.

I mars 2010 tillsatte regeringen en utredning om Trafikverkets behov av elektroniska kommunikationstjänster vid en separation av Trafikverket ICT från övriga Trafikverket. Uppdraget ska redovisas senast den 31 december 2010.

Produktivitetsutvecklingen på anläggningsmarknaden behöver öka

Staten är den största köparen av investeringar och underhåll inom infrastrukturområdet och kan som beställare påverka hur anläggningsmarknaden utvecklas. Regeringen konstaterar att anläggningsmarknaden har låg produktivitetsutveckling och att konkurrensen och innovationsförmågan är svag. Mot denna bakgrund beslutade regeringen i oktober 2009 att tillkalla en kommitté som ska följa upp och analysera de statliga beställarnas agerande för att förbättra produktiviteten och innovationsgraden i anläggningsbranschen (dir. 2009:92). Syftet med uppdraget är att öka kunskapen om olika åtgärders effekter och därmed skapa underlag för framtida agerande. Kommittén ska redovisa uppdraget halvårsvis med en slutredovisning senast den 30 juni 2012. I delrapporten avseende kommitténs arbete fram till den 30 juni 2010 (N2010/5165/TE) redovisar kommittén bl.a. sitt förslag att Trafikverket ska genomföra en större andel totalentreprenader med funktionskrav.

För att kunna följa upp och analysera produktivitetsutvecklingen på anläggningsmarknaden bör systematiska mätningar ske. Regeringen har därför även givit Statskontoret i uppdrag att utveckla modeller och metoder för mätning av produktivitet och innovationsgrad i anläggningsbranschen. Uppdraget ska slutredovisas senast den 30 september 2010.

Ekonomisk och fysisk planering av transportinfrastruktur

Transportsystemet är ett viktigt instrument i samhällsbyggandet i såväl gles- och landsbygder

som i små och medelstora städer samt i storstadsområden. Det är därför angeläget att utveckla en mer samordnad planering för samhällsbyggnad, transportinfrastruktur och trafik. En viktig utgångspunkt vid planering av transportinfrastruktur är att det förhållningssätt som den s.k. fyrstegsprincipen (stegvis prövning av möjliga åtgärder i transportsystemet) representerar ska vara lika självklart som att de transportpolitiska målen ska uppnås.

Transportinfrastrukturplanering sker i två former; dels ekonomisk, dels fysisk planering. Den *fysiska* planeringen styrs av ett komplext regelsystem i form av bl.a. miljöbalken, plan- och bygglagen, väglagen samt lagen om byggande av järnväg. Regeringen har tillsatt en parlamentarisk kommitté (Transportinfrastrukturkommittén) med uppdrag att föreslå ändringar som effektiviserar planeringsprocessen och förkortar ledtiderna från idé till färdig väg eller järnväg (dir. 2009:16). Regeringens ambition är att den nya planeringsprocessen inte bara förkortas utan även ökar förutsägbarheten samtidigt som den beaktar enskildas rättigheter, behovet av demokratisk förankring och miljöhänsyn. Kommitténs betänkande *Effektivare planering av vägar och järnvägar* (SOU 2010:57) som lämnades den 2 september 2010 är nu föremål för en bred remiss.

Regeringens uppfattning är att det nuvarande systemet för *ekonomisk* planering, med inriktningsproposition och åtgärdsplanering, är alltför utdraget i tiden och inte tillräckligt flexibelt. Mot denna bakgrund gav regeringen trafikverket i uppdrag att lämna förslag till ett nytt planeringssystem vilket redovisades i februari 2010.

Regeringen anser i detta sammanhang att även formerna för medfinansiering bör ses över och beslutade därför den 9 september 2010 att tillkalla en utredare med uppdrag att föreslå processer och riktlinjer för medfinansiering av transportinfrastruktur, t.ex. i form av bidrag eller brukaravgifter (dir. 2010:92). I uppdraget ingår att utredaren ska analysera trafikverkets förslag till nytt planeringssystem och anpassa förslaget till utredarens förslag rörande medfinansiering. Vid behov ska utredaren även lämna förslag på justeringar och kompletteringar som kan utveckla och förtydliga trafikverkets förslag. Utredaren ska senast den 31 januari 2011 till regeringen redovisa utvärderingen av medfinansiering under åtgärdsplaneringen för

perioden 2010–2021 samt sina överväganden avseende införande och utformning av brukaravgifter respektive villkor för lån. Uppdraget ska slutredovisas senast den 31 maj 2011.

ITS-rådet

För att påskynda införandet av nya tekniska lösningar i transportsystemet har regeringen i juni 2010 inrättat ett råd för intelligenta transportsystem, ITS-rådet. Rådet ska bl.a. med utgångspunkt från samhällsproblem och användarbehov, utveckla formerna för samarbete mellan näringslivet och det offentliga. Detta är viktigt då ökad användning av ny teknik, inte minst olika IT-baserade system, kommer att vara nödvändig för att nå trafiksäkerhetsmålen. Hjälpmedel och stödsystem i fordonen som upptäcker och varnar när föraren är påverkad av alkohol, droger, trötthet eller sjukdom samt ger stöd att hålla rätt hastighet bör vara en självklarhet i framtiden. Regeringen avser att fortsatt stödja forskning och utveckling och påskynda kommersialisering och användning av ny teknik och nya metoder för ökad trafiksäkerhet.

Forskning och utveckling

Transportsystemet som helhet behöver bli betydligt effektivare. Det förutsätter vilja och förmåga till utveckling och förändring hos berörda aktörer. Även innovationskedjan måste bli mer effektiv så att samhället får ut mer av de resurser som satsas på forskning och utveckling. Det kräver ett ökat samarbete mellan statliga myndigheter, industrin och forskarvärlden. Regeringen kommer att driva på så att detta kommer till stånd.

Transportforskningsutredningen (dir. 2009:119) har till uppgift att utarbeta en strategi för bättre samverkan om forskning och innovation för utveckling mot ett samhällsekonomiskt effektivt och långsiktigt hållbart transportsystem. Utredningens förslag kommer att ligga till grund för beslut om ansvarsfördelning, samverkan och andra åtgärder för ett effektivare utnyttjande av resurserna för forskning och innovation på transportområdet. Det ska inkludera åtgärder för ökad användning av resultat, som demonstrations- och testverksamhet, samt kommersialisering. Inriktningen av de samlade insatserna kommer också behöva ses över så att de stämmer överens med de transportpolitiska målen. På

vägtransportområdet är huvudinriktningen ett fossiloberoende system 2030. Det innebär att stor kraft måste läggas på bl.a. utveckling av elfordon, men även på en utveckling mot effektivare förbränningsmotorer och alternativa bränslen. Det krävs också en fortsatt satsning på gång-, cykel- och kollektivtrafik som drivs med fossilfria drivmedel.

Kommuner och landsting har huvudansvaret för kollektivtrafiken. Statens roll är att skapa förutsättningar för att den ska kunna utvecklas. För att öka förutsättningarna för att fler ska välja kollektivtrafik krävs en kraftfull utveckling och effektivisering av befintliga transportsystem, men även utveckling av nya system och tjänster. En viktig del i detta arbete är det s.k. hela resanperspektivet, dvs. synsättet att människors resor behöver fungera i sin helhet från start till slutdestination, även när flera färdsätt används. Kapaciteten kan t.ex. ökas genom introduktion av mer kapacitetsstarka busstrafiksystem. Flexibiliteten kan ökas genom användning av taxi i kollektivtrafiken och efterfrågestyrda mellanformer mellan personbils- och kollektivtrafik. Utvecklade system för uthyrning av elbilar och battericyklar kan minska bilresandet på korta sträckor.

Regeringens insatser för en fossiloberoende fordonsflotta intensifieras således. Satsningen på ett demonstrationsprogram för elfordon och supermiljöbilspremien är en del av ett större klimatpaket med fordonsfokus som omfattar även en skärpt miljöbilsdefinition. Den tidsbegränsade nedsättningen av förmånsvärdet för vissa miljöanpassade bilar är viktig för att driva fram den senaste och bästa tekniken vad gäller miljöfordon. Regeringen har därför som reformambition att förlänga den tidsbegränsade nedsättningen för de bilar som är utrustade med den senaste och bästa tekniken för drift med elektricitet eller annan gas än gasol. Regeringen avser återkomma med ett detaljerat förslag under 2011 om vilka bilar som nedsättningen kommer att omfatta.

Regionalt och lokalt inflytande och ansvar

Transportsystemet är ett viktigt instrument i samhällsbyggandet i såväl gles- och landsbygder som i små och medelstora städer samt i storstadsområden och därigenom en grundläggande förutsättning för att skapa hållbar

tillväxt. Regionernas hållbara tillväxt och utveckling är beroende av att ett hållbart transportsystem växer fram i samspel med människor, befintlig och planerad bebyggelse och olika verksamheter. Tillgänglighet är en av de centrala prioriteringarna inom såväl transportpolitiken som den regionala tillväxtpolitiken. Ökad samordning mellan regional och nationell nivå skapar bättre förutsättningar för att utveckla ett sammanhållet transportsystem. Trafikverket har en viktig roll att spela här inte minst för att bidra till en mer samordnad transportinfrastruktur- och samhällsplanering. Regeringen avser att fortsätta utveckla en transportpolitik som är väl samordnad med andra politikområden.

Bättre förutsättningar för den regionala och interregionala kollektivtrafiken

Regeringen anser det viktigt att underlätta för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna att organisera kollektivtrafik som främjar goda transporter inom funktionella arbetsmarknadsregioner. Regeringen har i propositionen *Ny kollektivtrafiklag* (prop. 2009/10:200) skapat förutsättningar för att regionala kollektivtrafikmyndigheter och kommersiella kollektivtrafikföretag ska sätta resenärerna i centrum. Regeringen överväger att föreslå att kollektivtrafiklagens tillämpningsområde ska breddas till att även gälla för allmännyttig kollektivtrafik till sjöss. Det är lika viktigt som för landtransporter att behöriga myndigheters organiserande av sjötransporter är effektivt och transparent. Därigenom kan de kommersiella företagen ges bättre förutsättningar att bedriva kommersiell trafik som resenärerna efterfrågar.

Överförande av huvudmannaskap för flygplatser

Genom beslutet om en trafikslagsövergripande nationell plan för perioden 2010–2021 fastställdes slutligt att ansvaret för planeringen av medel för driftbidrag till icke statliga flygplatser delvis omfördelas. Den del av anslaget som anvisas till icke statliga flygplatser som inte har upphandlad trafik ska från och med 2012 övergå till den ekonomiska ram som respektive län ansvarar för. Det län i vilket den bidragsberättigade icke statliga flygplatsen är belägen kan då med utgångspunkt i länets behov avgöra hur dessa medel ska disponeras.

Regeringen beslutade i mars 2009 om ett nationellt basutbud av flygplatser som ska utgöra

stommen i ett effektivt och långsiktigt hållbart flygtransportsystem och säkerställa en grundläggande interregional tillgänglighet i hela landet. De flygplatser som inte ingår i detta basutbud anges i beslutet på sikt kunna övertas av regionala och lokala intressen, såsom kommuner, landsting och näringsliv. Dessa torde ha bättre möjligheter än staten att utveckla flygplatsen i det regionala sammanhanget. Det kan t.ex. handla om att koordinera flyget med annan regional transportförsörjning, exempelvis kollektivtrafiken, eller att avväga trafikutbudet mot samhällets övriga behov när det bland annat gäller företagsetableringar, turistverksamhet eller allmänhetens resebehov. Ett aktivt kommunalt huvudmannaskap för en flygplats torde också stärka incitamenten för ökat engagemang från det lokala näringslivet. Regeringen har redan godkänt överlåtelse av Jönköpings flygplats till Jönköpings kommun och av Skellefteå flygplats till Skellefteå kommun. Förhandlingar pågår om flygplatserna i Karlstad, Sundsvall, Örnsköldsvik och Ängelholm. Avtal om överlåtelse av flygplatserna bedöms i huvudsak vara slutna vid utgången av 2010 samt i något fall under 2011.

Ett starkt internationellt samarbete

Vad Europa behöver är ett robust, hållbart och samverkande transportsystem som stödjer hållbar tillväxt och sysselsättning samtidigt som utformningen av transportsystem har stor betydelse för trafiksäkerheten och för att minska påverkan på klimatet och miljön. Inte minst händelsen med askmolnen från den isländska vulkanen Eyjafjallajökull aktualiserar detta. För att skapa ett sammanhållet transportsystem är det nödvändigt att den inre marknaden på transportområdet fullbordas. Globala regler är en förutsättning för att skapa likvärdiga konkurrensvillkor för svenska transportföretag och för att nå de transportpolitiska målen, inte minst vad avser miljö och säkerhet. Arbetet inom de viktigaste internationella organisationerna för utvecklingen av de internationella regelverken inom transportområdet måste därför prioriteras även framgent.

Transporter i EU:s nya strategi för tillväxt

För närvarande pågår arbetet inom EU med den nya strategin för tillväxt, "Europa 2020" och

inom transportområdet bereds vitboken om EU:s framtida transportpolitik fram till 2020, revideringen av riktlinjerna för utbyggnaden av det transeuropeiska nätverket för transporter (TEN-T) samt utveckling av en europeisk handlingsplan för intelligenta transportsystem (ITS). Det är mycket glädjande att transporter behandlas i den nya tillväxtstrategin, vilket inte var fallet med Lissabonstrategin. Svenska myndigheter, forskare och företag deltar sedan länge i EU:s ramprogram för forskning. Detta arbete bör intensifieras. Det är också angeläget att Sverige blir bättre på att använda sig av forskningsresultat och mer systematiskt utvärdera hur de kan användas inom det svenska transportsystemet.

Gröna korridorer

Ett väl fungerande transportsystem är inte minst viktigt för godstransporterna. Inom ramen för regeringens Logistikforum drivs sedan hösten 2008 ett samarbetsprojekt, Gröna Korridorer. Projektet syftar till att idén om hållbara och effektiva transportkorridorer får genomslag i EU:s transportpolitik, att utveckla hållbara och effektiva logistiklösningar och att etablera pilotkorridorer från Norden till kontinenten. Intresset för Gröna Korridorer har sedan dess vuxit sig allt starkare. Arbetet inom det svenska initiativet har därför från början av 2010 gått in i en mera operativ fas. Regeringen har uppdragit åt Trafikverket, Sjöfartsverket och Verket för innovationssystem (Vinnova) att bistå regeringen i arbetet med att utveckla projektet Gröna Korridorer.

Tomma transporter

Tomma transporter är ett konkret exempel på bristande effektivitet i EU:s transportsystem och transportpolitik. I dag är 43 procent av Europas lastbilstransporter tomma och hälften av godstågens vagnar. Detta visar på en stor effektiviseringspotential som motiverar åtgärder av olika slag både i Sverige och inom EU. Det är en viktig klimatfråga och handlar om ökad samverkan mellan grupper av köpare av transporter och transportföretag för bättre kapacitetsutnyttjande. Regeringen avser att ta upp frågan inom Logistikforum för att säkerställa näringslivets medverkan samt uppdra till berörda myndigheter att ta fram förslag till åtgärder för ett minskat antal tomma transporter och ökad fyllnadsgrad.

Transeuropeiska nätverket för transporter (TEN-T)

Sverige kommer aktivt att söka bidrag ur budgeten för det transeuropeiska nätverket för transporter (TEN-T). Nätverket integrerar nationella infrastrukturnätverk och trafikslag, länkar perifera regioner till Centraleuropa och ökar säkerheten och effektiviteten i nätverket. De bidrag som Sverige får inom ramen för TEN-T utgör en medfinansiering som utökar den totala ramen för investeringar.

Det gemensamma luftrummet

Före utgången av 2012 måste alla EU:s medlemsstater ingå regionala samarbeten för att effektivisera användningen av luftrummet enligt gällande EU-regler för det gemensamma luftrummet. Sverige och Danmark har ingått ett avtal om att etablera ett s.k. funktionellt luftrumsblock. Ett gemensamt bolag har etablerats för att sköta verksamheten och kommer i slutet av 2011 att ta över driften av flygledningstjänster för det gemensamma luftrummet från den svenska respektive danska nationella myndigheten.

I ett vidare sammanhang samarbetar Sverige med Danmark, Estland, Finland, Island, Lettland och Norge för att etablera ett nordeuropeiskt funktionellt luftrumsblock. Gemensamt utreds hur djupt samarbetet bör vara och det blir senare aktuellt att avgöra hur Sverige ska delta i detta nordeuropeiska luftrumsblock visavi det redan etablerade svensk-danska luftrumsblocket.

Effektiva tågtransporttjänster inom EU

Regeringen fäster stor vikt vid och stödjer inriktningen på det arbete som bedrivs på EU-nivå i syfte att möjliggöra etablering av nya *effektiva tågtransporttjänster* och tillhandahållande av sådana på den inre marknaden. Järnvägens potential kan inte utnyttjas effektivt i Europa så länge förekomsten av administrativa och tekniska hinder på olika sätt försvårar och fördyrar bedrivandet av gränsöverskridande järnvägstrafik. Det är också angeläget att öka graden av teknisk standardisering av järnvägsutrustning och i ökad utsträckning harmonisera bestämmelserna om hur denna får användas. Regeringen anser att det är särskilt angeläget att infrastrukturförvaltarna i EU:s medlemsländer ges bättre och gemensamma incitament att samarbeta i syfte att åstadkomma en bättre framkomlighet på rimliga

nyttjandevillkor för de internationella tågtransporterna.

Ett europeiskt havsområde utan hinder

En viktig åtgärd för att underlätta transporter till sjöss är utvecklingen av ett europeiskt havsområde utan hinder. Genomförandet av direktivet om rapporteringsformaliteter för fartyg som ankommer till eller avgår från hamnar inom Europa utgör ett viktigt steg för genomförandet av ett Europeiskt havsområde utan hinder. Därigenom skapas mer likvärdiga konkurrensförutsättningar mellan sjö- och landtransporter. De föreslagna åtgärderna kommer också att innebära betydande administrativa lättnader för företagen.

Samarbeten med Kina och USA

Under 2010 har kontakterna med Kina intensifierats. Svenska delegationer har besökt Kina och en kinesisk delegation har medverkat vid ett transportmöte i Haparanda. En dialog pågår för att underteckna en avsiktsförklaring om samarbete mellan de ansvariga ministerierna.

I februari 2010 utvidgades samarbetet mellan Sverige och USA för att gemensamt hitta verktyg för att möta klimathot och andra globala miljöproblem. Samarbetet har nu även utvidgats till transportområdet. Länderna har tecknat ett brett samarbetsavtal om ett långsiktigt hållbart transportsystem. Inom ramen för avtalet arbetar nu departement och myndigheter i bilaterala arbetsgrupper för att konkretisera samarbetet på olika delområden. Inledningsvis diskuteras samarbete på väg- och järnvägsområdet, samverkan mellan trafikslag, stadstrafik, transporter för rörelsehindrade, åtgärder för förbättrad trafiksäkerhet och miljö.

3.8 Budgetförslag

3.8.1 1:1 Væghållning

Tabell 3.9 Anslagsutveckling

Tusental kronor				
2009	Utfall	21 016 822	Anslags-sparande	870 976
2010	Anslag	20 661 465 ¹	Utgifts-prognos	20 644 634
2011	Förslag	20 702 367		
2012	Beräknat	20 182 744 ²		
2013	Beräknat	21 291 279 ³		
2014	Beräknat	21 513 469 ⁴		

¹ Inklusivt tilläggsbudgetar till statsbudgeten 2010 (prop. 2009/10:99, bet. 2009/10:FIU21, prop. 2009/10:121, bet. 2009/10:FIU35) och förslag till tilläggsbudget i samband med denna proposition.

² Motsvarar 19 987 189 tkr i 2011 års prisnivå.

³ Motsvarar 20 735 768 tkr i 2011 års prisnivå.

⁴ Motsvarar 20 580 887 tkr i 2011 års prisnivå.

Anslaget används för

- statlig væghållning, vilket innefattar vägplanering, byggande, drift, bärighetsåtgärder, underhåll och fysiska trafiksäkerhetsåtgärder, gång- och cykelvägar på det statliga vägnätet, ränta och amortering på upptagna lån för att finansiera anläggningstillgångar, broar som ersätter färjor, vissa prioriterade vägprojekt samt för nya investeringar i vissa vägprojekt för vilka trängselskatt eller vägavgifter planeras att ta ut,
- bidrag, vilket innefattar de statsbidrag som myndigheten administrerar till kollektivtrafik inklusive handikappanpassningsbidrag och särskilda bidrag till storstädernas trafiksystem, enskilda vägar, bidrag till gång- och cykelbehov, planskilda passager m.m. för att minska konfliktpunkter mellan skyddade och oskyddade trafikanter, förbättring av miljö och trafiksäkerhet på kommunala vägar samt kompensation till kommunerna för lokal och regional buss- trafik,
- andra insatser, utöver væghållning och bidrag, som syftar till att uppnå de transportpolitiska målen,
- ersättning för eftersök av vilt som varit inblandat i sammanstötning med motorfordon liksom polisens ökade administrations- och fakturahanteringskostnader.

När det gäller samhällets krisberedskap ingår Trafikverket i samverkansområde Transporter.

Budget för avgiftsbelagd verksamhet

Verksamheten omfattar uppdragsverksamhet, offentligrättsliga avgifter och avgift för färd på Svinesundsförbindelsen. I Trafikverkets uppdragsverksamhet ingår Färjerederiet. Utgångspunkten för Färjerederiet är att uppnå en lönsamhet i nivå med branschen i övrigt, skild från Trafikverkets övriga delar. I uppdragsverksamheten ingår även att administrera stödssystem för andra aktörer inom sektorn. Huvudregeln för denna verksamhet är att full kostnadstäckning ska uppnås. Trafikverket beslutar själv (efter samråd med Ekonomistyrningsverket) om prissättningen för uppdragsverksamheten. Trafikverkets uppdragsverksamhet omfattar följande tjänster.

- Försäljning av informationsuttag ur den nationella vägdatan.
- Försäljning av vägfärjetjänster (Färjerederiet).
- Tillhandahållande av fordon vid förarprov.
- Försäljning av utbildning (Vägsektorns utbildningscentrum VUC).
- Reservbromateriel.

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

Tabell 3.10 Intäkter som Trafikverket disponerar*Tusental kronor (löpande priser)*

	2011	2012
Färjerederiet och VUC		
Intäkter	62 400	65 300
Kostnader efter finansnetto	63 100	63 700
Resultat efter finansnetto	-700	1 600
Kostnadstäckning i procent	99	103
Övriga avgifter		
Intäkter	45 000	45 200
Kostnader	31 100	32 100
Resultat	13 900	13 100
Kostnadstäckning i procent	145	141
Offentligrättsliga avgifter		
Intäkter	302 000	313 000
Kostnader	298 900	307 800
Resultat	3 100	5 200
Kostnadstäckning i procent	101	102
Avgift Svinesundsförbindelsen		
Intäkter	85 000	85 000
Kostnader	85 000	85 000
Resultat	0	0
Kostnadstäckning i procent	100	100

De offentligrättsliga avgifter som Trafikverket inte disponerar är ansökningsavgifter för främst transportdispenser. De redovisas i nedanstående tabell.

Tabell 3.11 Intäkter som Trafikverket inte disponerar*Tusental kronor (löpande priser)*

	2011	2012
Offentligrättsliga avgifter		
Intäkter	24 000	24 000
Kostnader	24 000	24 000
Resultat	0	0
Kostnadstäckning i procent	100	100

Investeringsplan

Trafikverkets investeringsvolym bestäms av anvisade anslag, de lån Trafikverket tar upp och de tillskott som erhålls via externa bidrag. Investeringarna omfattar de investeringar som fastställts av regeringen i den nationella planen för utveckling av transportsystemet för perioden

2010–2021 och av länen i de regionala planerna. Därutöver omfattar Trafikverkets investeringar broar som ersätter färjor och andra särskilt godkända vägprojekt som helt eller delvis finansieras med lån och/eller externa bidrag.

Tabell 3.12 Investeringsplan

Miljoner kronor

	Utfall 2009	Prognos 2010	Budget 2011	Beräknat 2012	Beräknat 2013	Beräknat 2014	Totalt
Investeringar i nationell plan inkl närtid ¹	8 254	8 604	8 979	8 706	6 368	8 347	49 258
Investeringar i regional plan inkl närtid	2 609	2 120	2 802	2 618	2 560	2 542	15 251
Bärlighetshöjande åtgärder inkl närtid	1 778	1 359	1 127	1 235	1 254	1 229	7 982
Investeringar med överskott från trängselskatt i Stockholm	0	242	429	1 303	1 500	1 506	4 980
Investeringar i anläggningstillgångar vägar	199	309	460	110	45	45	1 168
Summa investeringar	12 840	12 634	13 797	13 972	11 727	13 669	78 639
Anslag	10 300	9767	10 155	10 333	10 244	10 510	61 309
Lån i Riksgäldskontoret	2 112	2 267	3 117	3 114	1 759	3 035	15 404
Medfinansiering, förskottering m.m.	428	600	525	525	-276	124	1 926
Summa finansiering	12 840	12 634	13 797	13 972	11 727	13 669	78 639

¹ Inklusive medfinansiering, däribland TEN-medel.

Bemyndigande om ekonomiska förpliktelser

Den verksamhet som Trafikverket bedriver innebär ofta att myndigheten ingår avtal med externa parter om ekonomiska förpliktelser för flera år framåt i tiden. Det gäller såväl avtal om investeringar som avtal gällande drift och underhåll av vägnätet. Trafikverket sluter fleråriga FoU-avtal och har i uppdrag att lämna bidrag till olika ändamål. Med hänsyn till det anförda bör regeringen ges bemyndigande att ingå sådana ekonomiska förpliktelser. Detta bemyndigande bör avse all upphandlad verksamhet och bidrag där fleråriga avtal sluts, som inte faller under 13 § lagen (1996:1059) om statsbudgeten, oavsett om avtalen avser Trafikverkets interna resultatenheter eller externa leverantörer. Regeringen föreslår att bemyndigandet avser det totalbelopp som regeringen får ha bundit upp i avtal vid budgetårets utgång.

Bemyndigandet för 2011 föreslås uppgå till 41 200 000 000 kronor i enlighet med tabell 3.13. Ramen föreslås vara något högre än bedömda åtaganden för att svara upp mot den variation som förekommer framför allt i de större projekten.

I beräkningarna av bemyndigandets storlek inkluderas framtida räntekostnader på upptagna lån. Vid beräkningen av bemyndiganderamen har en kalkylränta på 4,5 procent använts i de fall lånen inte är bundna.

Tabell 3.13 Särskilt bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Tusental kronor

	Utfall 2009	Prognos 2010	Förslag 2011	Beräknat 2012	Beräknat 2013-
Ingående åtaganden	21 534 000	24 066 000	30 400 000	39 200 000	25 700 000
Nya åtaganden	18 393 000	19 700 000	20 200 000		
Infriade åtaganden	-15 861 000	-13 366 000	-11 400 000	-13 500 000	-25 700 000
Utestående åtaganden	24 066 000	30 400 000	39 200 000	25 700 000	
Erhållet/förslaget bemyndigande	28 700 000	32 400 000	41 200 000		

Anmärkning: Beloppen är avrundade och överensstämmer därför inte alltid med summan.

Lån som tas upp av Trafikverket

Trafikverket har tagit upp lån för att finansiera anläggningstillgångar, broar som ersätter färjor, vissa prioriterade vägprojekt samt för nya investeringar i vissa vägprojekt för vilka trängselskatt eller vägavgifter planeras att tas ut. Låneramen inkluderar räntekostnader för de nya investeringar för vilka trängselskatt eller vägavgifter planeras att tas ut. När det gäller anläggningstillgångar ska dessa enligt lagen (1996:1059) om statsbudgeten finansieras med lån i Riksgäldskontoret. Trafikverkets omsättningstillgångar finansieras över verkets räntekonto med därtill kopplad kredit. I det följande ges en närmare redovisning av vad de olika delposterna i tabell 3.14 (beräknad nettouplåning) innebär.

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

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

Riksdagen beslutade med anledning av tilläggsbudgeten i samband med 2004 års ekonomiska vårproposition (prop. 2003/04:100, bet. 2003/04:FiU21, rskr. 2003/04:274) att regeringen får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret för de prioriterade vägprojekten E 6 delen Rabbalshede–Hogdal, E 20 delen Tollerred–Alingsås samt genom Alingsås, Rv 40 delen Brämhult–Hester, Rv 40 delen Haga–Ljungarum, Rv 45 delen Angeredsbron–Älvängen, Rv 44 delen Båberg–Väne Ryr samt Rv 49 Skara–Varnhem. Dessa prioriterade vägprojekt beräk-

nas kosta sammantaget 8 500 miljoner kronor i 2004 års prisnivå. Vägprojekten ska amorteras i 25 år efter färdigställande.

Den nationella planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2010–2021 innehåller ett antal investeringar som delvis kommer att finansieras med inkomster från trängselskatt eller vägavgifter. Det gäller objekt i Stockholms län som enligt Stockholmsöverenskommelsen delvis ska finansieras med trängselskatt, betalstationer för uttag av trängselskatt i Göteborg, samt de vägavgiftsfinansierade broarna över Sundsvallsfjärden på väg E4 och över Motalaviken på riksväg 50. Den del av investeringarna som täcks av framtida skatte- eller avgiftsintäkter finansieras genom lån. Riksdagen beslutade därför med anledning av tilläggsbudgetpropositionen 2010 att regeringen får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret för dessa lån, inklusive lån för räntekostnader (prop. 2009/10:99, bet. 2009/10:FiU21, rskr. 2009/10:348). Lånen för den del av investeringen i dessa projekt som täcks av framtida skatte- eller avgiftsintäkter beräknas uppgå till 740 000 000 kronor 2010.

Låneramen 2011 för dessa ändamål föreslås sammanlagt uppgå till 7 452 000 000 kronor. Ökningen beror främst på ett ökat lånebehov för de prioriterade projekten samt lån för de nya projekt som delvis kommer att finansieras med inkomster från trängselskatt eller vägavgifter.

I tabell 3.14 (beräknad nettouplåning) redovisas nettouplåningen med utgångspunkt från nu fattade beslut och förslag om anslag för amortering.

I tabell 3.15 redovisas Trafikverkets ackumulerade skuld 2009–2021, vilken är en konsekvens av den nettouplåning som anges i tabell 3.14 (beräknad nettouplåning).

Tabell 3.14 Beräknad nettouplåning för vägar åren 2010–2021

Miljoner kronor

Objekt	Skuld 2009-12-31	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2021- 12-31
Broinvesteringar	114	-13	-13	-13	-12	-8	-8	-8	-8	-7	-6	-2	-2	14
E6 Svinesunds- förbindelse	660	-38	-40	-42	-44	-46	-49	-51	-54	-57	-59	-62	-107	11
E6 Svinesunds- förbindelse, Tullstation	72	-72												0
Prioriterade vägprojekt	1 984	1 719	1 658	538	-240	-240	-240	-240	-240	-240	-240	-240	-240	3 739
E4 Sundsvall	0	118	356	306	302	313	277	40	25	23	21	19	17	1 817
Rv 50 Motala- Mjölby	0	103	369	398	244	6	2	0	-2	-5	-8	-11	-14	1 081
Västsvenska infrastruktur- paket ¹	0	48	153	627	110	437	229	328	445	1380	929	871	1095	6 653
Stockholms- överenskommelse	0	0	86	0	1 161	2 122	2 728	3 621	4 364	4 727	4 807	4 110	3 782	31 509
Skurubron	0	0	0	0	2	140	318	273	-23	-26	-30	-34	-38	583
Summa	2 830	1 865	2 569	1 815	1 523	2 725	3 258	3 962	4 507	5 795	5 414	4 651	4 493	45 406

¹ I beräknad nettouplåning för Västsvenska infrastrukturpaketet ingår från 2014 samtliga lån, dvs. såväl för väg- som järnvägsprojekt.

Anmärkning: Beloppen är avrundade och stämmer därför inte alltid överens med slutsumman.

Tabell 3.15 Beräknad låneskuld för vägar åren 2009–2021

Miljoner kronor

Objekt	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Broinvesteringar	114	101	88	75	63	55	47	39	31	24	18	16	14
E6 Svinesunds- förbindelse	660	622	582	540	496	450	401	350	296	239	180	118	11
E6 Svinesunds- förbindelse, Tullstation	72												
Prioriterade vägprojekt	1 984	3 703	5 361	5 899	5 659	5 419	5 179	4 939	4 699	4 459	4 219	3 979	3 739
E4 Sundsvall	0	118	474	781	1 083	1 396	1 673	1 713	1 738	1 761	1 782	1 800	1 817
Rv 50 Motala- Mjölby	0	103	472	870	1 114	1 120	1 122	1 122	1 120	1 115	1 107	1 095	1 081
Västsvenska infrastrukturpaketet ¹	0	48	200	828	938	1 376	1 605	1 932	2 377	3 757	4 686	5 558	6 653
Stockholms- överenskommelse	0	0	86	86	1 247	3 369	6 097	9 718	14 082	18 809	23 616	27 726	31 509
Skurubron	0	0	0	0	2	142	461	733	711	685	655	621	583
Summa	2 830	4 695	7 264	9 079	10 602	13 327	16 585	20 547	25 054	30 849	36 263	40 914	45 406

¹ I beräknad nettouplåning för Västsvenska infrastrukturpaketet ingår från 2014 samtliga lån, dvs. lån för såväl väg- som järnvägsprojekt.

Anmärkning: Beloppen är avrundade och stämmer därför inte alltid överens med slutsumman.

Merparten av de lån som Trafikverket har lånat upp ska återbetalas genom att Trafikverkets anslag belastas med kostnader för räntor och amorteringar. Ett undantag utgörs av lånen för nya Svinesundsförbindelsen som återbetalas med avgifter. Ett ytterligare undantag utgörs av lånen

för de nya projekt som delvis kommer att finansieras med inkomster från trängselskatt eller vägavgifter. Andelen lån som återbetalas med trängselskatt eller avgifter kommer att öka successivt över tid i takt med att upplåningen för dessa projekt ökar. I tabell 3.16 nedan redovisas

det beräknade årliga anslagsbehovet 2009–2021 för räntor och amortering av de lån som ska återbetalas genom att Trafikverkets anslag

belastas med kostnader för räntor och amorteringen, vid en kalkylränta på 4,5 procent.

Tabell 3.16 Anslagsbehov för räntor och återbetalning av lån för åren 2009–2021

Miljoner kronor

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Lån i RGK													
Räntor	35	60	157	225	231	250	239	228	217	206	195	184	174
Amorteringar		47	0	108	240	240	240	240	240	240	240	240	240
Totalt anslagsbelastning	35	107	157	333	471	490	479	468	457	446	435	424	414

Regeringens överväganden

Justering av anslagsnivåerna i enlighet med den nya nationella planen

Regeringen har den 31 mars 2010 beslutat om den nationella planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2010–2021. Trafikverket har i enlighet med detta beslut anpassat planeringen av verksamheten. I konsekvens med detta behöver anslagsnivåerna för 1:1 *Väghållning* och 1:2 *Banhållning* justeras för att motsvara nivåerna i den nya nationella planen, som utgår från den av riksdagen beslutade ramen. I budgetpropositionen för 2009 (prop. 2008/09, utg.omr. 22, bet. 2008/09:TU1, rskr. 2009/09:126) beräknade regeringen att anslagen inom infrastrukturområdet skulle ökas med 3 850 miljoner kronor från 2011 i förhållande till beräkningarna i 2008 års ekonomiska vårproposition. Den exakta fördelningen mellan anslagen skulle komma att avgöras efter att åtgärdsplaneringen för 2010–2021 var slutförd. I avvaktan på detta lades hela tillskottet tillfälligt på anslag 1:1 *Väghållning*. Den sammantagna effekten av justeringen av den nationella planen i förhållande till befintliga anslagsnivåer innebär dock att 2 200 miljoner kronor under perioden 2011–2014 behöver omfördelas från 1:2 *Banhållning* till 1:1 *Väghållning*.

Uppföljning av nya nationella planen för perioden 2010–2021

Regeringen kommer från och med budgetpropositionen för 2012 redovisa genomförandet av den nyligen beslutade nationella planen för transportsystemet 2010–2021.

Skattebefrielse för alkohol i förmånsbilar

Genom en lagändring den 1 juli 2011 kommer alkohol i förmånsbilar att skattebefrias. Alkohol ska inte betraktas som sådan extrautrustning som höjer förmånsvärdet vid värdering av bilförmån. Förslaget är en del i strategin för att stimulera till att alkohol blir mer accepterat och använt i samhället. Kostnaden beräknas uppgå till 10 miljoner kronor per år. Finansiering sker delvis genom att anslag 1:1 *Väghållning* minskas med 7 miljoner kronor inom ramen för avsatta medel för trafiksäkerhet.

Verksamhetsstödet för den statliga budgetprocessen

Anslaget minskas med 400 000 kronor till följd av ändrad finansiering av verksamhetsstödet för den statliga budgetprocessen.

Trängselskatt

Den 1 januari 2011 förs ett nytt anslag 1:11 *Trängselskatt i Stockholm* upp på statsbudgeten. Regeringen avser att samtidigt föra över medel avseende den del av anslagsposten Överskott från trängselskatt under anslag 1:1 *Väghållning* som trängselskatten i Stockholm genererat till det nya anslaget. Trängselskatt i Göteborg införs den 1 januari 2013. Den beräknade intäkten från trängselskatten i Göteborg som börjar genereras från 2013 redovisas tills vidare under anslag 1:1 *Väghållning*. Senast budgetåret 2013 kommer ett särskilt anslag för trängselskatten i Göteborg att föras upp på statsbudgeten och överskottet från trängselskatten i Göteborg kommer från detta år att redovisas under detta anslag.

Förslag och beräkningar 2011–2014

Mot bakgrund av ovanstående föreslår regeringen att 20 702 367 000 kronor anvisas under anslag 1:2 *Väghållning* för 2011. För 2012,

2013 och 2014 beräknas anslagen till 20 182 744 000 kronor, 21 291 279 000 kronor respektive 21 513 469 000 kronor. Regeringens preliminära beräkning av anslagets fördelning på poster redovisas i tabellen nedan. Det ankommer dock på regeringen att slutligt besluta om medlens fördelning på poster.

På anslagsposten Trängselskatt i Göteborg redovisas den beräknade intäkten från trängselskatt i Göteborg som börjar genereras från 2013 (se vidare ovan). Från 2011 slås anslagsposterna Bidrag i regionala planer och Investeringar i regional plan samman till en

anslagspost. Sammanslagningen innebär att bidrag och investeringar hanteras på likartat sätt som för järnvägsinvesteringar.

Tabell 3.17 Anslag 1:1 Vaghållning fördelat på anslagsposter och delposter

Tusental kronor

	Utfall 2009	Budget 2010	Prognos 2010	Förslag 2011	Beräknat 2012	Beräknat 2013	Beräknat 2014
Myndighetsutövning	146 314	140 550	144 510	145 000	149 000	151 000	154 000
Inv i nationell plan	4 879 330	5 522 500	6 033 476	6 017 000	5 327 000	4 880 000	5 183 000
Inv i regional plan ²	2 608 588	2 056 000	1 972 776	2 802 000	2 618 000	2 760 000	2 767 000
Drift och underhåll	8 712 938	9 361 275	9 023 917	9 138 811	9 196 163	9 334 655	9 222 337
Räntor och återbetalning av lån	3 539	86 000	107 855	157 000	333 000	471 000	490 000
Bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion	1 777 742	1 344 000	1 336 881	1 127 000	1 235 000	1 254 000	1 229 000
Bidrag för drift av enskild väg	1 017 785	917 000	947 250	1 011 000	1 018 000	1 033 000	1 055 000
Bidrag i regionala planer	327 763	340 000	334 794				
Trängselskatt i Göteborg						1 097 000	1 095 464
Övriga insatser för effektivisering av transportsystemet	530 178	481 600	498 480	302 000	304 000	308 000	315 000
Underskott av myndighetskapital	883 371	0	0	0	0	0	0
Kammarkollegiets disposition	-	2 089	2 042	2 102	2 123	2 158	2 194
SWEDAC:s disposition	-	450	440	453	457	465	473
Till Regeringskansliets disposition	1 347	1	1	1	1	1	1
Summa¹	20 888 895	20 251 465	20 402 422	20 702 367	20 182 744	21 291 279	21 513 469

¹ Beloppen för 2009 och 2010 är exklusive nyttjande av överskott från trängselskatt i Stockholm (2009 utfall om 127 928 tkr; 2010 budgeterat 410 000 tkr; 2010 prognos 242 212 tkr) som ingick i 1:1 *Vaghållning* under 2009 och 2010. Inklusive trängselskatt uppgår anslagsutfallet 2009 till 21 016 823 tkr. För 2010 är motsvarande siffror för budget och prognos 20 661 465 tkr respektive 20 644 634 tkr.

² Investeringar i regional plan från 2010 omfattar inte enbart väginvesteringar. Länsramarna används även för andra trafikslag, särskilt för spårbinden trafik.
Anmärkning: Beloppen är avrundade och stämmer därför inte alltid överens med slutsumman.

Tabell 3.18 Härledning av anslagsnivån 2011–2014, för 1:1 Vaghållning

Tusental kronor

	2011	2012	2013	2014
Anvisat 2010¹	20 645 765	20 645 765	20 645 765	20 645 765
<i>Förändring till följd av:</i>				
Pris- och löne- omräkning ²	123 875	327 086	680 293	1 065 010
Beslut	162 074	-1 142 873	-135 967	-418 591
Överföring till/från andra anslag	-229 347	352 766	101 187	251 444
Övrigt ³				-30 161
Förslag/ beräknat anslag	20 702 367	20 182 744	21 291 279	21 513 469

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2009 (bet. 2009/10:FiU10).

Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2010 års statsbudget.³ Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen är preliminär och kan komma att ändras.⁴ Anslaget minskas (2014) till följd av beräknade samordningsvinster i samband med att e-förvaltningsprojekt kommer att genomföras i statsförvaltningen.

3.8.2 1:2 Banhållning

Tabell 3.19 Anslagsutveckling

Tusental kronor

2009	Utfall	15 445 731	Anslags- sparande	416 134
2010	Anslag	14 958 533 ¹	Utgifts- prognos	15 354 030
2011	Förslag	12 824 814		
2012	Beräknat	11 840 811 ²		
2013	Beräknat	12 382 444 ³		
2014	Beräknat	12 252 428 ⁴		

¹ Inklusive tilläggsbudgetar till statsbudgeten 2010 (prop. 2009/10:99, bet. 2009/10:FiU21, prop. 2009/10:121, bet. 2009/10:FiU35) och förslag till tilläggsbudget i samband med denna proposition.² Motsvarar 11 739 941 tkr i 2011 års prisnivå.³ Motsvarar 12 061 100 tkr i 2011 års prisnivå.⁴ Motsvarar 11 745 020 tkr i 2011 års prisnivå.

Anslaget används för

- myndighetsutövning, främst fastställelse av tågplan och järnvägsplan,
- bidrag till Inlandsbanan enligt avtalet mellan staten och Inlandsbanan AB,
- Trafikverkets kostnader för trafikavgifter enligt avtalet om Öresundsförbindelsen,
- bidrag till anläggningar i anslutning till det kapillära bannätet i enlighet med tidigare riksdagsbeslut,
- investeringar i statliga järnvägar,
- drift och underhåll av statliga järnvägar samt trafikledning,

- andra insatser, utöver banhållning och bidragsgivning, som syftar till att uppnå de transportpolitiska målen,
- räntor och återbetalning av lån för järnvägsändamål upptagna i Riksgäldskontoret,
- kostnader för ett eventuellt infriande av betalningsutfästelser avseende villkorade aktieägartillskott till Svensk-Danska broförbindelsen AB Svedab,
- kostnader för ett eventuellt infriande av kapitaltäckningsgarantin till Arlandabanan Infrastructure AB,
- handläggning av och kostnader för åtgärder förknippade med den av staten utställda miljögarantin i avtalet om bolagisering av Statens järnvägar.

Budget för avgiftsbelagd verksamhet

Banverket får enligt järnvägslagen (2004:519) ta ut avgifter av operatörerna för trafik på statens spåranläggningar. För 2011 beräknas intäkterna av banavgifterna uppgå till 715 miljoner kronor. Banavgifterna används för att finansiera banhållning, kvalitetshöjande insatser i järnvägsinfrastrukturen och trafikantinformation.

Trafikverket bedriver, inom ramen för sin verksamhet, ett kontinuerligt arbete för att vidareutveckla formerna för uttag av banavgifter. Detta bedöms leda till successivt ökade avgiftsnivåer under de kommande åren. De ökade intäkterna utgör ytterligare tillskott till finansieringen av de kvalitetshöjande insatserna i järnvägsinfrastrukturen, vilket leder till bättre framkomlighet, tillförlitlighet och säkerhet för resenärer, slutkunder och transportköpare.

Av tabell 3.20 framgår kostnader och intäkter för den avgiftsbelagda verksamheten inom Trafikverket avseende järnväg.

3.20 Intäkter som Trafikverket disponerar

Tusental kronor (löpande priser)

	2011	2012
Järnvägsutbildning		
Intäkter	45 000	45 000
Kostnader efter finansnetto	41 200	43 000
Resultat efter finansnetto	3 800	2 000
Övriga avgifter		
Intäkter	2 875 000	2 875 000
Kostnader	2 725 000	2 725 000
Resultat	150 000	150 000
Offentligrättsliga avgifter		
Banavgifter	715 000	855 000

Investeringsplan

Trafikverkets investeringar omfattar de investeringar som fastställts i den nationella planen för transportsystemet 2010–2021. Investeringarna finansieras med anslag och i vissa fall med lån i Riksgäldskontoret. Därutöver gör Trafikverket investeringar i el- och teleanläggningar som finansieras med lån. Trafikverket beräknar att under 2011 genomföra nedanstående investeringar för cirka 12 576 miljoner kronor (tabell 3.21). I medfinansieringen ingår bl.a. de medel som Trafikverket erhållit i bidrag från EU (TEN-bidrag).

Tabell 3.21 Investeringsplan

Miljoner kronor

	Utfall 2009	Prognos 2010	Budget 2011	Beräknat 2012	Beräknat 2013	Beräknat 2014
Investeringar i järnvägar enligt nationell plan ¹	11 634	13 177	10 798	7 923	5 608	4 469
El- och teleinvesteringar	763	1 140	850	600	350	350
Investering i anläggningstillgångar	179	200	200	200	200	200
Summa investeringar	12 576	14 517	11 848	8 723	6 158	5 019
Finansiering						
Anslag	7 822	8 377	5 498	4 223	4 408	3 969
Lån	3 542	5 240	5 650	3 800	850	550
Medfinansiering m.m.	1 212	900	700	700	900	500
Summa finansiering	12 576	14 517	11 848	8 723	6 158	5 019

¹ Inkluderar medfinansiering m.m., däribland TEN-bidrag.

Trafikverket ingår i sin verksamhet långsiktiga avtal som innebär ekonomiska förpliktelser för flera år framåt i tiden. Detta gäller både avtal om investeringar och avtal rörande drift och underhåll. Trafikverket lämnar också bidrag för olika ändamål. För att kunna planera sin verksamhet måste bidragstagaren normalt veta i förväg att bidraget kommer att betalas ut. Regeringen bör därför ges ett bemyndigande att ingå ekonomiska förpliktelser. Bemyndigandet bör avse all upphandlad verksamhet och alla bidrag där fleråriga avtal sluts och som inte faller under 13 § lagen (1996:1059) om statsbudgeten, detta oavsett om avtalen avser Trafikverkets interna resultatenheter eller externa leverantörer.

För 2011 föreslår regeringen en bemyndiganderam om 80 000 000 000 kronor. Ramen föreslås vara något högre än bedömda åtaganden för att svara upp mot den variation som förekom-

mer framför allt i de större projekten. Beräkningarna av bemyndigandets storlek omfattar fr.o.m. 2009 framtida räntekostnader på upptagna lån. I tabell 3.22 redovisas bemyndigandet. Vid beräkningen av bemyndiganderamen har en kalkylränta på 4,5 procent använts i de fall lånen inte är bundna.

Tabell 3.22 Särskilt bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Tusental kronor

	Utfall 2009	Prognos 2010	Förslag 2011	Beräknat 2012	Beräknat 2013–
Ingående åtaganden	70 300 000	75 768 000	77 968 000	77 721 000	70 177 000
Nya åtaganden	13 000 000	9 000 000	7 230 000	0	0
Infriade åtaganden	-7 532 000	-6 800 000	-7 477 000	-7 544 000	-70 177 000
Utestående åtaganden	75 768 000	77 968 000	77 721 000	70 177 000	0
Erhållet/förslaget bemyndigande	78 000 000	78 000 000	80 000 000	-	-

Lån

Planeringsram för 2011

Regeringen fattade i mars 2010 beslut om att fastställa den nationella planen för utveckling av transport-systemet för perioden 2010–2021. I skrivelsen Åtgärdsplanering för transportsystemet 2010–2021 (skr. 2009/10:197) lämnar regeringen en redogörelse för åtgärdsplaneringen som lett fram till fastställandet av den nationella planen.

I den nationella planen för utveckling av transportsystemet ingår ett antal väg- och järnvägsinvesteringar, vars kostnader helt eller delvis kommer att finansieras med inkomster från trängselskatt eller vägavgifter. För att finansiera anskaffningen av dessa objekt bör, i enlighet med de principer som uttrycks i propositionen Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt (prop. 2008/2009:35), lån få tas upp i Riksgäldskontoret. Lån får endast tas upp för den del av objekten där kapitalkostnaderna (räntor och amorteringar) ska finansieras med inkomster från vägavgifter eller trängselskatt.

De nya väg- och järnvägsinvesteringar där avtal om denna typ av medfinansiering finns är de objekt i Stockholms län som enligt Stockholmsöverenskommelsen delvis ska finansieras med inkomster från trängselskatt eller vägavgifter (inklusive Förbifart Stockholm), de objekt i Västra Götalands län som ingår i Västsvenska paketet och som delvis ska finansieras med trängselskatt (inklusive Marieholmstunneln och Västlänken) samt broar över Sundsvallsfjärden på väg E4 och över Motalaviken på riksväg 50 som delvis ska finansieras med vägavgifter.

Låneramar för 2011

Riksdagen har begärt en redovisning av i vilken utsträckning statsbudgeten är in-tecknad för att betala framtida räntor och återbetalning av lån m.m. När det gäller omsättningstillgångar och anläggningstillgångar ska dessa enligt lagen (1996:1059) om statsbudgeten finansieras med lån eller krediter i Riksgäldskontoret, dessa redovisas samlat i Förslag till statsbudget, finansplan m.m. Inom Trafikverket finns särskilda lån upptagna för att finansiera Trafikverkets investeringar i eldrifts- och teleanläggningar, telenätsutrustning samt för statens andel av vissa investeringar i Stockholmsområdet i enlighet med avtal från 1983 mellan Statens järnvägar, Stockholms läns landsting och staten.

Därutöver ingår de prioriterade järnvägsprojekt som riksdagen beslutade om med anledning av förslagen i tilläggsbudgeten i samband med 2004 års ekonomiska vårproposition (prop. 2003/04:100, bet. 2003/04:FiU21, rskr. 2003/04:274).

Låneramen 2011 för dessa ändamål föreslås sammanlagt uppgå till 12 948 miljoner kronor. Av den totala låneramen avser 10 253 miljoner kronor låneram för investeringar under 2011 för de prioriterade järnvägsprojekten Hallsberg–Degerön, Mjölby–Motala, Trollhättan–Göteborg samt järnvägsprojekt i Stockholmsområdet. De olika lånedelarna avseende de prioriterade projekten ska återbetalas i jämn takt under 25 år med start vid tidpunkten när respektive banprojekt färdigställs.

För byggandet av Botniabanan föreslår regeringen en låneram om 18 000 000 000 kronor för budgetåret 2011 till Botniabanan AB i enlighet med det beräknade ackumulerade kreditbehovet vid slutet av 2011.

Av tabell 3.23 framgår Trafikverkets hanteras utanför Trafikverket för perioden beräknade nettoupplåning samt 2010–2021. nettoupplåningen för järnvägsprojekt som

Tabell 3.23 Beräknad nettoupplåning för järnvägar åren 2009–2021*Miljoner kronor*

Objekt	Skuld 2009-12-31	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2021- 12-31
Eldrifts- anläggningar	500	820	660	349	541	-106	-106	-106	-106	-106	-106	-106	-106	2 023
Tele- anläggningar	200	243	87	147	114	-65	-65	-65	-65	-65	-65	-65	-65	267
Prioriterade järnvägsprojekt	2 600	3 937	3 716	2 793	1 668	-258	-258	-258	-258	-591	-591	-591	-591	11315
Summa	3 300	5 000	4 463	3 289	2 323	-429	-429	-429	-429	-762	-762	-762	-762	13 605
Botniabanan	16 103	700	-465	-465	-465	-465	-465	-465	-465	-465	-465	-465	-465	11 688

I tabell 3.24 nedan redovisas Trafikverkets ackumulerade skuld samt skulden för järnvägsprojekt som hanteras utanför Trafikverket för perioden 2009–2021. Skulden är en konsekvens av nettoupplåningen ovan.

Tabell 3.24 Beräknad låneskuld för järnvägar åren 2009–2021*Miljoner kronor*

Objekt	Skuld 2009	Skuld 2010	Skuld 2011	Skuld 2012	Skuld 2013	Skuld 2014	Skuld 2015	Skuld 2016	Skuld 2017	Skuld 2018	Skuld 2019	Skuld 2020	Skuld 2021
Eldrifts- anläggningar	500	1 320	1 980	2 328	2 870	2 764	2 658	2 552	2 446	2 340	2 235	2 129	2 023
Tele- anläggningar	200	443	530	677	790	725	660	594	529	463	398	333	267
Prioriterade järnvägsprojekt	2 600	6 537	10253	13046	14714	14456	14198	13939	13681	13090	12498	11907	11315
Summa	3 300	8 300	12 763	16 051	18 374	17 945	17 516	17 085	16 656	15 893	15 131	14 369	13 605
Botniabanan	16 103	16 803	16 338	15 873	15 408	14 943	14 478	14 013	13 548	13 083	12 618	12 153	11 688

De lån som Trafikverket har tagit upp i Riksgäldskontoret ska återbetalas genom att Trafikverkets anslag belastas med kostnader för räntor och återbetalning av lån. I tabell 3.25 redovisas det årliga anslagsbehovet 2009–2021 för räntor och återbetalning av dessa lån. Enligt avtalet om byggande av Botniabanan (prop. 1997/98:62, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266) ska Trafikverket betala hyra för anläggningen när den färdigställts och öppnats för trafik. Anslagsbehovet för denna hyra, som bl.a. inkluderar Botniabanan AB:s kostnader för ränta och avskrivningar, framgår av nedanstående tabell 3.25.

Tabell 3.25 Anslagsbehov för räntor och återbetalning av lån för järnvägar åren 2009–2021

Miljoner kronor

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Lån i RGK													
Räntor	147	223	318	476	665	904	712	695	678	654	623	593	562
Amorteringar	46	77	112	142	162	389	389	389	389	672	763	763	763
Ränta Arlandabanan Villkorslån	34	33	32	31	30	29	28	27	26	25	25	25	25
Hyra matarledning	19	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
Hyra Botniabanan	174	640	1 270	1 250	1 230	1 210	1 190	1 170	1 150	1 130	1 105	1 090	1 070
Totalt räntor och amorteringar	420	988	1 747	1 914	2 102	2 547	2 334	2 295	2 257	2 495	2 531	2 485	2 435

Regeringens överväganden

Justering av anslagsnivåerna i enlighet med den nya nationella planen

Regeringen har den 31 mars 2010 beslutat om den nationella planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2010–2021. Trafikverket har i enlighet med detta beslut anpassat planeringen av verksamheten. I konsekvens med detta behöver anslagsnivåerna för 1:1 *Väghållning* och 1:2 *Banhållning* justeras för att motsvara nivåerna i den nya nationella planen, som utgår från den av riksdagen beslutade ramen. I budgetpropositionen för 2009 (prop. 2008/09, utg.omr. 22, bet. 2008/09:TU1, rskr. 2009/09:126) beräknade regeringen att anslagen inom infrastrukturområdet skulle ökas med 3 850 miljoner kronor från 2011 i förhållande till beräkningarna i 2008 års ekonomiska vårproposition. Den exakta fördelningen mellan anslagen skulle komma att avgöras efter att åtgärdsplaneringen för 2010–2021 var slutförd. I avvaktan på detta lades hela tillskottet tillfälligt på anslag 1:1 *Väghållning*. Den sammantagna effekten av justeringen av den nationella planen i förhållande till befintliga anslagsnivåer innebär dock att 2,2 miljarder kronor under perioden 2011–2014 behöver omfördelas från 1:2 *Banhållning* till 1:1 *Väghållning*.

Uppföljning av nya nationella planen för perioden 2010–2021

Regeringen kommer från och med budgetpropositionen för 2011 redovisa genomförandet av den nyligen beslutade nationella planen för transportsystemet 2010–2021.

Förslag och beräkningar 2011–2014

Mot bakgrund av de överväganden som redovisats ovan föreslår regeringen att 12 824 814 000 kronor anvisas under anslaget 1:2 *Banhållning* för 2011. För 2012, 2013 och 2014 beräknas anslaget till 11 840 811 000 kronor, 12 382 444 000 kronor respektive 12 252 428 000 kronor. För 2012 och 2013 gör regeringen följande preliminära beräkning av anslagets fördelning på anslagsposter och delposter, se tabell 3.26. Det ankommer dock på regeringen att slutligt besluta om medlens fördelning på poster.

Tabell 3.26 Anslag 1:2 Banhållning fördelat på anslagposter

Tusental kronor

	Utfall 2009	Budget 2010	Prognos 2010	Förslag 2011	Beräknat 2012	Beräknat 2013	Beräknat 2014
Myndighetsutövning	6 161	5 000	5 416	5 000	5 000	5 100	5 200
Bidrag till Inlandsbanan och Öresundsbro Konsortiet	436 671	436 000	425 386	411 000	411 000	417 000	426 000
Investeringar i nationell plan	7 822 002	8 256 500	8 190 119	5 498 000	4 223 000	4 408 000	3 969 000
Drift, underhåll och trafikledning	5 626 777	5 439 033	5 580 105	5 162 814	5 186 811	5 348 344	5 202 228
Räntor och återbetalning av lån	420 105	651 000	965 749	1 647 000	1 914 000	2 102 000	2 547 000
Övriga insatser för effektivisering av transportsystemet	236 015	171 000	187 255	101 000	101 000	102 000	103 000
Bolagisering – underskott myndighetskaptal	898 000	0	0	0	0	0	0
Summa	15 445 731	14 958 533	15 354 030	12 824 814	11 840 811	12 382 444	12 252 428

Anslaget 1:2 *Banhållning* för perioden 2011–2014 har beräknats enligt nedanstående tabell (3.27).

Tabell 3.27 Härledning av anslagsnivån 2011–2014, för 1:2 Banhållning

Tusental kronor

	2011	2012	2013	2014
Anvisat 2010¹	14 942 033	14 942 033	14 942 033	14 942 033
<i>Förändring till följd av:</i>				
Pris- och löne- omräkning ²	89 652	218 804	490 141	739 051
Beslut ³	-1 997 062	-2 524 057	-2 497 035	-2 701 437
Överföring till/från andra anslag	-209 809	-795 969	-552 694	-710 041
Övrigt ⁴				-17 178
Förslag/ beräknat anslag	12 824 814	11 840 811	12 382 444	12 252 428

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2009 (bet. 2009/10:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2010 års statsbudget. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning.

³ Beloppen är av budgettekniska skäl delvis en konsekvens av tidigare fattade beslut om tillfälligt ökade anslag. En tillfällig höjning av anslagsnivån ett år innebär att en motsvarande nedjustering görs året efter.

⁴ Anslaget minskas (2014) till följd av beräknade samordningsvinster i samband med att e-förvaltningsprojekt kommer att genomföras i statsförvaltningen.

3.8.3 1:3 Trafikverket

Tabell 3.28 Anslagsutveckling

Tusental kronor

2009	Utfall	Anslags- sparande	0
2010	Anslag	1 154 707 ¹	Utgifts- prognos 1 150 760
2011	Förslag	1 532 046	
2012	Beräknat	1 468 804 ²	
2013	Beräknat	1 489 312 ³	
2014	Beräknat	1 521 264 ⁴	

¹ Inklusive tilläggsbudgetar till statsbudgeten 2010 (prop. 2009/10:99, bet. 2009/10:FiU21, prop. 2009/10:121, bet. 2009/10:FiU35) och förslag till tilläggsbudget i samband med denna proposition.

² Motsvarar 1 454 420 tkr i 2011 års prisnivå.

³ Motsvarar 1 454 419 tkr i 2011 års prisnivå.

⁴ Motsvarar 1 452 383 tkr i 2011 års prisnivå.

Anslaget disponeras av Trafikverket för förvaltningskostnader. Från anslaget finansieras kostnader för ledning, ekonomiadministration, personaladministration, planering och uppföljning av verksamheten, övrigt verksamhetsstöd och intern utveckling till den del dessa aktiviteter inte är direkt hänförliga till kärnverksamhetens produkter och tjänster/prestationer.

Anslaget finansierar vidare transportpolitiska utredningar och bolagsförvaltning som inte är direkt hänförliga till Trafikverkets produkter och tjänster från anslaget.

Anslaget får även användas för modellutveckling och analys inom transportområdet samt för verksamhet rörande den långsiktiga infrastrukturplaneringen och riksintressen som bedrivs

inom Sjöfartsområdet. Anslaget får vidare användas för verksamhet rörande den långsiktiga infrastrukturplaneringen och riksintressen inom luftfarten samt administration av drift- och investeringsbidrag till icke statliga flygplatser.

Anslaget får också användas för avvecklingskostnader som uppstår med anledning av myndighetsomorganisationen för bildandet av Trafikverket.

Regeringens överväganden

I propositionen Ny kollektivtrafiklag (prop. 2009/10:200) som beslutades den 8 april 2010 gör regeringen bedömningen om att Rikstrafikens verksamheter i sin helhet bör föras över till Trafikverket den 1 januari 2011. Som en konsekvens därav bör också Rikstrafiken avvecklas. Regeringen föreslår med anledning av detta att riksdagens tidigare ställningstaganden rörande inrättande av en särskild myndighet för rikstrafikfrågor – Rikstrafiken – inte längre ska gälla. Vidare föreslår regeringen att det under 2010 uppförda anslaget 1:11 *Rikstrafiken: Administration* ska upphöra och att medel motsvarande det som anvisats detta anslag tillförs anslag 1:3 *Trafikverket*. Detta innebär att anslag 1:3 *Trafikverket* föreslås utökas med 28 133 000 kronor. Regeringen bedömer samtidigt att en del av finansieringen av den verksamhet som överförs från Rikstrafiken kommer att kunna ske med befintliga medel i Trafikverket från och med 2012. Anslag 1:3 *Trafikverket* beräknas därför minskas med 5 626 000 kronor från 2012.

Trafikverksutredningen (dir. 2008:90) hade i uppdrag att kartlägga och analysera vissa verksamheter och funktioner hos myndigheterna inom transportsektorn, däribland Rederinämndens ansvarsområde. Utredningen gjorde bedömningen att Rederinämnden generellt bedriver en effektiv verksamhet med ytterst begränsade resurser och under tidvis hög arbetsbelastning. Utredningen ansåg att den aktuella verksamheten kunde fortsätta att ligga på Rederinämnden, men framhöll samtidigt att om regeringen ändå anser att uppgifterna bör kunna övertas av en annan myndighet så är Trafikverket en lämplig hemvist (Effektiva transporter och samhällsbyggande - en ny struktur för sjö, luft, väg och järnväg, SOU 2009:31).

Regeringen anser att Rederinämndens småskalighet innebär en sårbarhet för verksamheten och gör bedömningen att det är lämpligt att överföra verksamheten till Trafikverket, som också har vissa uppgifter inom sjöfartsområdet. Regeringen bedömer samtidigt att det inte finns skäl att förändra ordningen med en särskild nämnd med uppgift att pröva frågor om statligt bidrag till svensk sjöfart. Regeringen avser därför inrätta motsvarande beslutande funktion inom Trafikverket. Verksamhet som bedrivs inom Rederinämnden bör ingå i Trafikverket från den 1 januari 2011. Regeringen föreslår därför att det under 2010 uppförda anslaget 1:9 *Rederinämnden: Administration* ska upphöra och att medel motsvarande det som anvisats detta anslag tillförs anslag 1:3 *Trafikverket*. Detta innebär att anslag 1:3 *Trafikverket* föreslås utökas med 2 156 000 kronor.

Förslag och beräkningar 2011–2014

Mot bakgrund av ovanstående föreslår regeringen att 1 532 046 000 kronor anvisas under anslaget 1:3 *Trafikverket* för 2011. För 2012, 2013 och 2014 beräknas anslaget till 1 468 804 000 kronor, 1 489 312 000 kronor respektive 1 521 264 000 kronor.

Tabell 3.29 Härledning av anslagsnivån 2011–2014, för 1:3 Trafikverket

Tusental kronor				
	2011	2012	2013	2014
Anvisat 2010¹	1 159 707	1 159 707	1 159 707	1 159 707
<i>Förändring till följd av:</i>				
Pris- och löneomräkning ²	0	11 470	27 822	55 001
Beslut	-78 000	-157 165	-159 360	-163 007
Överföring till/från andra anslag	450 339	454 793	461 143	471 697
Övrigt ³				-2 133
Förslag/beräknat anslag	1 532 046	1 468 804	1 489 312	1 521 264

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2009 (bet. 2009/10:FIU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2010 års statsbudget. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2012-2014 är preliminär och kan komma att ändras.

³ Anslaget minskas (2014) även till följd av beräknade samordningsvinster i samband med att e-förvaltningsprojekt kommer att genomföras i statsförvaltningen.

3.8.4 Sjöfartsverket

Sjöfartsverkets ekonomiska mål

Sjöfartsverket ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås. Detta ska ske på ett företagsekonomiskt sätt och inom ramen för en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning. Sjöfartsverket har ett räntabilitetskrav (som räknas på resultatet efter skattemotsvarighet) för perioden 2011–2013 om 3,5 procent. Vidare ska verket ha en soliditet om minst 25 procent. Som restriktion för prisökningar gäller att verkets farledsavgifter får öka med högst nettoprisindex räknat fr.o.m. 2004.

De senaste två årens nedgång i världskonjunkturen har fått stor negativ återverknings på Sjöfartsverkets ekonomiska resultat. Sjöfartsverkets bedömning är dock att en viss återhämtning sker under 2010 och därefter torde följa en mer normal tillväxt.

För 2010 beräknas rörelseresultatet bli en förlust på cirka 75 miljoner kronor.

Styrelsen för Sjöfartsverket har tagit fram och fastställt en ekonomisk handlingsplan som syftar till att förbättra resultatet under de kommande tre åren med minst 180 miljoner kronor.

Finansiella befogenheter

Sjöfartsverkets investeringar finansieras för närvarande utan extern upplåning. Finansieringen

sker internt inom verksamheten där de huvudsakliga intäkterna är avgifter och anslag.

Investeringsplan för Sjöfartsverket

Investeringarna uppgick 2009 till 126 miljoner kronor. Finansieringen skedde helt med egna medel. Likvida medel uppgick vid årets slut till 435 miljoner kronor vilket innebär en minskning med 274 miljoner kronor jämfört med föregående år.

Sjöfartsverket planerar investeringar för 1 025 miljoner kronor för perioden 2011 till 2013. Större investeringar planeras i Trollhätte kanal avseende åtgärder för att säkerställa dammsäkerheten och planerade farledsförbättringar i farleden in till Norrköpings hamn. Vidare fortsätter arbetet med att förlänga livstiden för isbrytare i Atle-klassen under hela investeringsperioden till en kostnad på sammantaget 202 miljoner kronor. Detta innebär att isbrytarna ska kunna utnyttjas fram till 2030. Investeringar kommer också att ske i arbetsfartyg, sjötrafikinformationscentraler, IT-system samt lotsbåtar där en översyn av hela lotsbåtsflottan ska genomföras under planperioden. Syftet är att belysa de utvecklingsmöjligheter som finns avseende miljöanpassade lotstransporter.

Tabell 3.30 Investeringsplan

Miljoner kronor

	Totala utgifter under perioden 2011-2013	Utfall 2009	Prognos 2010	Budget 2011	Beräknat 2012	Beräknat 2013
1. Farleder/utmärkning	541,2	50,0	164,8	194,8	109,6	22,0
2. Isbrytning	201,7	15,7	54,0	60,0	62,0	10,0
3. Sjötrafikinformation (VTS) ¹	13,6	-1,8	6,4	3,0	3,0	3,0
4. Sjögeografisk information (Sjökortsproduktion)	12,9	2,9	2,5	2,0	3,0	2,5
5. Lotsning	122,6	33,0	3,6	37,0	27,0	22,0
6. Flyg- och sjöräddning	10,2	0	3,2	3,0	2,0	2,0
7. Sektors- och myndighetsavgifter	34,2	12,2	7,0	5,0	5,0	5,0
8. Gemensamma funktioner	88,9	14,3	29,6	15,0	15,0	15,0
Summa investeringar	1 025,3	126,3	271,1	319,8	226,6	81,5
Lån	-	-	-	-	-	-
Egna medel	1 025,3	126,3	271,1	319,8	226,6	81,5
Summa finansiering	1 025,3	126,3	271,1	319,8	226,6	81,5

¹ Det negativa beloppet 2009 beror på att Sjöfartsverket under 2009 redovisningsmässigt justerat för ett för högt investeringsutfall 2008.

Regeringens överväganden

Regeringen anser att nuvarande räntabilitetskrav, om 3,5 procent räknat på resultatet efter skattemotsvarighet över en konjunkturcykel, fortfarande är motiverat som ett långsiktigt mål. Då soliditetsmålet på grund av den ökande pensionsskulden kommer att bestå över lång tid anser regeringen det motiverat att soliditetsmålet ligger på 25 procent under de närmaste åren för att på sikt återgå till 30 procent.

Beträffande utdelningskravet anser regeringen att detta bör vara en tredjedel av vinsten, räknat som resultatet efter skattemotsvarighet. Utdelning och skattemotsvarighet bör även fortsättningsvis fastställas slutligt av regeringen.

Regeringen föreslår att bemyndigande ges så att Sjöfartsverket kan uppta lång- och kortfristiga lån inom en total ram av 335 miljoner kronor inom eller utanför Riksgäldskontoret under 2011. Vidare föreslår regeringen att Sjöfartsverket får sätta in kassamässigt överskott på räntebärande konto i Riksgäldskontoret eller affärsbank.

Regeringen delar Sjöfartsverkets bedömning när det gäller vilka investeringar som bör göras de närmaste åren. Regeringen föreslår att investeringsplanen för Sjöfartsverket godkänns.

Regeringen har tidigare angett att medlen från övertäckningsfonden för Estonia kan användas för att finansiera förvaltningen av Estoniasamlingen. I samband med att Estoniasamlingen nu förs över till Riksarkivet är det regeringens avsikt att ge Sjöfartsverket i uppdrag att föra över de kvarvarande medel som finns i övertäckningsfonden för Estonia till statsbudgeten.

3.8.5 1:4 Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål m.m.

Tabell 3.31 Anslagsutveckling

Tusental kronor

2009	Utfall	143 308	Anslags-sparande	0
2010	Anslag	144 108 ¹	Utgifts-prognos	144 108
2011	Förslag	143 308		
2012	Beräknat	143 308		
2013	Beräknat	143 308		
2014	Beräknat	143 308		

¹ Inklusive tilläggsbudgetar till statsbudgeten 2010 (prop. 2009/10:99, bet. 2009/10:FiU21, prop. 2009/10:121, bet. 2009/10:FiU35) och förslag till tilläggsbudget i samband med denna proposition.

Anslaget är avsett att finansiera tjänster inom Sjöfartsverkets ansvarsområde, bl.a. för fritidsbåtssektorn, som inte finansieras via handelssjöfarten. Vidare ingår kostnader för sjöräddnings- och farledsverksamhet, samt vissa övriga kostnader för fritidsbåtstrafiken och yrkesfisket m.m., vilka inte ska belasta handelssjöfarten. Anslaget får även användas till utredningar med anknytning till fritidsbåtsverksamheten.

Anslaget får användas som bidrag till huvudmän som fullt ut övertar ansvar för vissa farleder och kanaler som i dag huvudsakligen nyttjas av fritidsbåtar och nyttotrafik. Bidraget ska exempelvis kunna användas för att kvalitetssäkra farleden genom sjömätning, täcka delar av kostnaderna för löpande drift och underhåll samt till sjösäkerhetsanordningar om det finns ett omedelbart behov av sådana nyinvesteringar.

Regeringens överväganden

Regeringen föreslår att 143 308 000 kronor anvisas under anslaget 1:4 *Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål m.m.* för 2011. För 2012, 2013 och 2014 beräknas anslaget till 143 308 000 kronor för respektive år.

Tabell 3.32 Härledning av anslagsnivån 2011–2014, för 1:4 Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål m.m.

Tusental kronor

	2011	2012	2013	2014
Anvisat 2010¹	143 308	143 308	143 308	143 308
<i>Förändring till följd av:</i>				
Beslut				
Överföring till/från andra anslag				
Övrigt				
Förslag/beräknat anslag	143 308	143 308	143 308	143 308

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2009 (bet. 2009/10:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

3.8.6 1:5 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.

Tabell 3.33 Anslagsutveckling

Tusental kronor

År	Utfall	Anslags-sparande	0
2009	62 284		
2010	Anslag 62 284 ¹	Utgifts-prognos	62 284
2011	Förslag 62 284		
2012	Beräknat 62 284		
2013	Beräknat 62 284		
2014	Beräknat 62 284		

¹ Inklusiva tilläggsbudgetar till statsbudgeten 2010 (prop. 2009/10:99, bet. 2009/10:FiU21, prop. 2009/10:121, bet. 2009/10:FiU35) och förslag till tilläggsbudget i samband med denna proposition.

Från anslaget utgår bidrag till täckande av underskott för drift av Trollhätte och Säffle kanaler m.m. Anslaget får användas för utredningar med anknytning till kanaltrafiken. Anslaget får användas som bidrag till huvudmän som fullt ut övertar ansvar för vissa farleder och kanaler som i dag huvudsakligen nyttjas av fritidsbåtar och nyttotrafik.

Regeringens överväganden

Regeringen föreslår att 62 284 000 kronor anvisas under anslaget 1:5 *Ersättning för viss kanaltrafik m.m.* för 2011. För 2012, 2013 och 2014 beräknas anslaget till 62 284 000 kronor för respektive år.

Tabell 3.34 Härledning av anslagsnivån 2011–2014, för 1:5 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.

Tusental kronor

	2011	2012	2013	2014
Anvisat 2010¹	62 284	62 284	62 284	62 284
<i>Förändring till följd av:</i>				
Beslut				
Överföring till/från andra anslag				
Övrigt				
Förslag/beräknat anslag	62 284	62 284	62 284	62 284

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2009 (bet. 2009/10:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

3.8.7 1:6 Driftbidrag till icke statliga flygplatser

Tabell 3.35 Anslagsutveckling

Tusental kronor

År	Utfall	Anslags-sparande	0
2009	80 613		
2010	Anslag 103 013 ¹	Utgifts-prognos	103 013
2011	Förslag 103 013		
2012	Beräknat 103 013		
2013	Beräknat 103 013		
2014	Beräknat 103 013		

¹ Inklusiva tilläggsbudgetar till statsbudgeten 2010 (prop. 2009/10:99, bet. 2009/10:FiU21, prop. 2009/10:121, bet. 2009/10:FiU35) och förslag till tilläggsbudget i samband med denna proposition.

Anslaget disponeras av Trafikverket och används till att finansiera delar av driftunderskotten vid kommunala och privata trafikflygplatser.

Regeringens överväganden

Regeringen gör bedömningen att driftbidraget till icke statliga flygplatser spelar en viktig roll för att hela landet ska ges en tillfredsställande transportförsörjning och att detta gäller särskilt för de regioner där det saknas goda alternativa transportmöjligheter.

I behandlingen av regeringens proposition *Framtidens resor och transporter* har riksdagen godkänt att användningen av driftbidraget ska ändras på några väsentliga punkter (prop. 2008/08:35, bet. 2008/09:TU2, rskr. 2008/09:145). Beslutet innebär att driftbidraget ges med samma villkor som i dag t.o.m. 2011. Med början 2012 överförs delar av bidraget till

de regionala planerna. De på så sätt överförda medlen får användas för bl.a. driftbidrag till regionala flygplatser inom ramen för de transportpolitiska prioriteringar som regionen gör. Det kvarvarande driftbidraget ska ges till de flygplatser där Rikstrafiken upphandlar transportpolitiskt motiverad flygtrafik.

Förslag och beräkningar 2011–2014

Regeringen föreslår att 103 013 000 kronor anvisas under anslaget 1:6 *Driftbidrag till icke statliga flygplatser* för 2011. För 2012, 2013 och 2014 beräknas anslaget till 103 013 000 kronor för respektive år.

Tabell 3.36 Härledning av anslagsnivån 2011–2014, för 1:6 Driftbidrag till icke statliga flygplatser

Tusental kronor

	2011	2012	2013	2014
Anvisat 2010¹	103 013	103 013	103 013	103 013
<i>Förändring till följd av:</i>				
Beslut				
Överföring till/från andra anslag				
Övrigt				
Förslag/beräknat anslag	103 013	103 013	103 013	103 013

¹ Inklusive tilläggsbudgetar till statsbudgeten 2010 (prop. 2009/10:99, bet. 2009/10:FiU21, prop. 2009/10:121, bet. 2009/10:FiU35 och förslag till tilläggsbudget i samband med denna proposition.

3.8.8 1:7 Trafikavtal

Tabell 3.37 Anslagsutveckling

Tusental kronor

2009	Utfall	849 135	Anslags-sparande	27 290
2010	Anslag	831 000 ¹	Utgifts-prognos	837 736
2011	Förslag	831 000		
2012	Beräknat	831 000		
2013	Beräknat	831 000		

¹ Inklusive tilläggsbudgetar till statsbudgeten 2010 (prop. 2009/10:99, bet. 2009/10:FiU21, prop. 2009/10:121, bet. 2009/10:FiU35) och förslag till tilläggsbudget i samband med denna proposition.

Anslaget används för statens trafikavtal rörande transportpolitiskt motiverad interregional kollektiv persontrafik. Vidare används anslaget för att finansiera tillfällig juridisk, ekonomisk eller annan expertis vid ingående av nya avtal samt för vissa förvaltningskostnader som är direkt hänförliga till trafikavtal.

Bemyndiganden om ekonomiska åtaganden

Vissa trafikavtal rörande transportpolitiskt motiverad interregional kollektiv persontrafik, främst flygavtal och avtal om färjetrafik till och från Gotland, innehåller rörliga ersättningsvillkor. Framför allt handlar det om förändringar av t.ex. oljepris. Föreslag till bemyndigande behöver således ta hänsyn till denna rörliga komponent.

Regeringen bör bemyndigas att under 2011 för ramanslaget 1:7 *Trafikavtal* ingå ekonomiska förpliktelser i samband med tjänstekoncessioner, samverkansavtal och upphandling av transportpolitiskt motiverad interregional kollektivtrafik som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 3 500 000 000 kronor under perioden 2012–2022.

Tabell 3.38 Särskilt bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Tusental kronor

	Utfall 2009	Prognos 2010	Förslag 2011	Beräknat 2012	Beräknat 2013–2022
Ingående åtaganden		3 655 559	3 100 630		
Nya åtaganden		283 569	620 165		
Infriade åtaganden		-838 498	-821 876	-820 347	-2 078 572
Utestående åtaganden	3 655 559	3 100 630	2 898 919		
Erhållet/förslaget bemyndigande	4 000 000	3 500 000	3 500 000		

Regeringens överväganden

Anslaget har för 2009 underskridits med 27 289 000 kronor beroende på att oljepriset varit lägre än beräknat, och att anslaget för 2009 varit utökat med 59 000 000 kronor för att hantera effekterna av det höga oljepriset 2008.

Regeringen bedömer att anslaget för trafikavtal kommer att vara tillräckligt för åren 2011–2014, under förutsättning att det inte sker kraftiga avvikelser från de antaganden som regeringen gör gällande framtida oljepriser och valutakurser. Regeringen följer noga utgiftsutvecklingen för trafikavtalen.

Regeringen föreslår att 831 000 000 kronor anvisas under anslaget 1:7 *Trafikavtal* för 2011. För 2012–2014 beräknas anslaget till 831 000 000 kronor per år.

Tabell 3.39 Härledning av anslagsnivån 2011–2014, för 1:7 Trafikavtal

Tusental kronor

	2011	2012	2013	2014
Anvisat 2010¹	831 000	831 000	831 000	831 000
<i>Förändring till följd av:</i>				
Beslut				
Överföring till/från andra anslag				
Övrigt				
Förslag/beräknat anslag	831 000	831 000	831 000	831 000

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2009 (bet. 2009/10:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

3.8.9 1:8 Viss internationell verksamhet

Tabell 3.40 Anslagsutveckling

Tusental kronor

2009	Utfall	2 970	Anslags-sparande	-119
2010	Anslag	27 485 ¹	Utgifts-prognos	26 720
2011	Förslag	25 085		
2012	Beräknat	25 085		
2013	Beräknat	25 085		
2014	Beräknat	25 085		

¹ Inklusive tilläggsbudgetar till statsbudgeten 2010 (prop. 2009/10:99, bet. 2009/10:FiU21, prop. 2009/010:121, bet. 2009/10:FiU35 och förslag till tilläggsbudget i samband med denna proposition.

Anslaget är avsett för kostnader för Sveriges förpliktelser som värdland för Världsjöfartsuniversitetet (World Maritime University, WMU).

Regeringens överväganden

Transportstyrelsen har på uppdrag av regeringen lämnat förslag till det internationella arbetets organisering inom transportområdet. I redovisningen från den 31 mars 2010 framhålls att medlemsavgiften för IMO borde hanteras av Transportstyrelsen med anslagsfinansiering. Medlemsavgiften för Sveriges deltagande i OTIF (en mellanstatliga organisation för internationell järnvägstrafik) omnämns inte i rapporten men bör även den kunna administreras av Transportstyrelsen. För dessa uppgifter föreslås en omföring av anslagsmedel om 2,4 miljoner kronor från anslag 1:8 *Viss internationell verksamhet* till 1:12 *Transportstyrelsen*.

Regeringen föreslår att 25 085 000 kronor anvisas under anslaget 2011. För 2012–2014 beräknas anslaget till 25 085 000 kronor för respektive år.

Tabell 3.41 Härledning av anslagsnivån 2010–2012, för 1:8 Viss internationell verksamhet

Tusental kronor				
	2011	2012	2013	2014
Anvisat 2010¹	27 485	27 485	27 485	27 485
<i>Förändring till följd av:</i>				
Beslut				
Överföring till/från andra anslag	-2 400	-2 400	-2 400	-2 400
Övrigt				
Förslag/beräknat anslag	25 085	25 085	25 085	25 085

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2009 (bet. 2009/10:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

3.8.10 1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut

Tabell 3.42 Anslagsutveckling

Tusental kronor				
År	Slagslag	Belopp	Notering	Övrigt
2009	Utfall	39 100	Anslags-sparande	16
2010	Anslag	40 371 ¹	Utgifts-prognos	39 485
2011	Förslag	40 509		
2012	Beräknat	40 906 ²		
2013	Beräknat	41 480 ³		
2014	Beräknat	42 366 ⁴		

¹ Inklusive tilläggsbudgetar till statsbudgeten 2010 (prop. 2009/10:99, bet. 2009/10:FiU21, prop. 2009/010:121, bet. 2009/10:FiU35 och förslag till tilläggsbudget i samband med denna proposition.

² Motsvarar 40 509 tkr i 2011 års prisnivå.

³ Motsvarar 40 510 tkr i 2011 års prisnivå.

⁴ Motsvarar 40 452 tkr i 2011 års prisnivå.

Anslaget används till utredningsverksamhet, kompetensutveckling, lokaler, särskild utrustning, administration och det nationella transportforskningsbiblioteket BIC. Anslaget får också användas till forskning och medfinansiering av Statens väg- och transportforskningsinstitutets deltagande i EU-projekt.

Tabell 3.43 Uppdragsverksamhet

Tusental kronor			
Uppdragsverksamhet	Intäkter	Kostnader	Resultat (intäkt - kostnad)
Utfall 2009	128 557	128 300	257
(varav tjänsteexport)	7 660	7 852	-192
Prognos 2010	117 695	117 337	358
(varav tjänsteexport)	7 000	7 000	0
Budget 2011	125 000	125 000	0
(varav tjänsteexport)	7 000	7 000	0

Regeringens överväganden

Anslaget minskas med 100 000 kronor till följd av ändrad finansiering av verksamhetsstödet för den statliga budgetprocessen.

Regeringen föreslår att 40 509 000 kronor anvisas under anslaget 1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut för 2011. För 2012 beräknas anslaget till 40 906 000 kronor, för 2013 till 41 480 000 kronor, och för 2014 till 42 366 000 kronor.

Tabell 3.44 Härledning av anslagsnivån 2011–2014, för 1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut

Tusental kronor				
	2011	2012	2013	2014
Anvisat 2010¹	40 371	40 371	40 371	40 371
<i>Förändring till följd av:</i>				
Pris- och löneomräkning ²	238	636	1 211	2 159
Beslut				
Överföring till/från andra anslag ³	-100	-101	-102	-105
Övrigt ⁴				-59
Förslag/beräknat anslag	40 509	40 906	41 480	42 366

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2009 (bet. 2009/10:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2010 års statsbudget. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2012-2014 är preliminär och kan komma att ändras.

³ Anslaget minskas till följd av ändrad finansiering av verksamhetsstödet för den statliga budgetprocessen.

⁴ Anslaget minskas (2014) till följd av beräknade samordningsvinster i samband med att e-förvaltningsprojekt kommer att genomföras i statsförvaltningen.

3.8.11 1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk

Tabell 3.45 Anslagsutveckling

Tusental kronor

År	Utfall	315 432	Anslags-sparande	11 547
2009	Utfall	315 432	Anslags-sparande	11 547
2010	Anslag	838 500 ¹	Utgifts-prognos	767 029
2011	Förslag	348 500		
2012	Beräknat	348 500		
2013	Beräknat	348 500		
2014	Beräknat	348 500		

¹ Inklusive tilläggsbudgetar till statsbudgeten 2010 (prop. 2009/10:99, bet. 2009/10:FIU21, prop. 2009/10:121, bet. 2009/10:FIU35) och förslag till tilläggsbudget i samband med denna proposition.

Anslaget disponeras av Trafikverket och används för bidrag som EU beviljar till projekt och studier som ingår i det transeuropeiska transportnätverket (TEN-T) för investeringar i transportinfrastruktur. Det innebär att bidrag från EU betalas in på statsbudgetens inkomstsida. Sedan utbetalas beviljade bidrag från statsbudgetens utgiftssida till de aktuella projekten.

De bidrag som Sverige får inom ramen för TEN-T utgör en medfinansiering som utökar den totala ramen för investeringar.

Regeringens överväganden

Kommissionen har inlett arbetet med att revidera riktlinjerna för TEN-T. Ett nordisk-baltiskt samarbete har etablerats i frågan, med syfte att samarbeta och ta gemensamma initiativ. En viktig utgångspunkt för Sverige i revideringen är att TEN-T bidrar till skapandet av ett gemensamt europeiskt transportsystem. Arbetet med revideringen kommer att fortsätta under 2011.

Regeringen anser att det är viktigt att Sverige deltar aktivt i sökandet av bidrag från budgeten för TEN-T och att projekt som tilldelats bidrag slutredovisas så snabbt som möjligt så att bidraget kan betalas ut från EU-kommissionen.

Kommissionen har under 2010 gjort utlysningar i både det s.k. ettåriga programmet och fleråriga programmet. Sverige har ansökt om medel i dessa program för följande projekt/studier:

- Västsvenska infrastrukturpaketet trängselskatt och västlänken (studier).
- Förbifart Stockholm (studier).
- Haparandabanan (byggande).
- Motala-Mjölby (byggande).
- Färdigställandet av den dokumentation och överenskommelser (mellan berörda stater, tillsynsmyndigheter och flygtrafiktjänstutövare) som erfordras för att år 2012 upprätta ett Nordeuropeiskt luftrumsblock (NEFAB) i överensstämmelse med EUs SES II initiativ.
- Sjömotorvägprojektet MONALISA i Östersjön som bland annat syftar till att förbättra sjösäkerheten.
- Sjömotorvägsprojektet Movits i Nordsjön som bland annat ska förbättra transportkorridoren mellan Göteborg-Zeebrugge.
- Sjömotorvägsprojektet The Baltic Sea Hub som syftar till att effektivisera och förbättra transportkorridoren in och ut från Östersjön.

Förslag och beräkningar 2011–2014

Regeringen föreslår att 348 500 000 kronor anvisas under anslag 1:10 *Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk* för 2011. För 2012, 2013 och 2014 beräknas anslaget till 348 500 000 kronor för respektive år.

Tabell 3.46 Härledning av anslagsnivån 2011–2014, för 1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk

Tusental kronor

	2011	2012	2013	2014
Anvisat 2010 ¹	348 500	348 500	348 500	348 500
<i>Förändring till följd av:</i>				
Beslut				
Överföring till/från andra anslag				
Övrigt				
Förslag/beräknat anslag	348 500	348 500	348 500	348 500

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2009 (bet. 2009/10:FIU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

3.8.12 1:11 Trängselskatt i Stockholm

Tabell 3.47 Anslagsutveckling

Tusental kronor

År	Slagsnamn	Belopp	Slagsnamn	Belopp
2009	Utfall	289 050	Anslags-sparande	22 831
2010	Anslag	274 000 ¹	Utgifts-prognos	270 426
2011	Förslag	832 523²		
2012	Beräknat	880 644		
2013	Beräknat	880 860		
2014	Beräknat	881 809		

¹ Inklusivt tilläggsbudgetar till statsbudgeten 2010 (prop. 2009/10:99, bet. 2009/10:FiU21, prop. 2009/10:121, bet. 2009/10:FiU35) och förslag till tilläggsbudget i samband med denna proposition.

² Anslaget redovisar både administrationskostnaderna och överskottet från trängselskatten i Stockholm. Överskottet från trängselskatten i Stockholm redovisades fram till och med 2010 under anslag 1:1 *Väghållning*. Från 2011 redovisas detta överskott under anslag 1:11 *Trängselskatt i Stockholm*. Detta förklarar den stora skillnaden i belopp mellan åren 2010 och 2011.

Anslaget används för investeringar i vägnätet i Stockholmsregionen som finansieras med överskott från trängselskatten. Från anslaget finansieras även system- och administrationskostnader för trängselskatten samt kostnader för uppföljning.

Regeringens överväganden

Den 1 januari 2011 förs ett nytt anslag 1:11 *Trängselskatt i Stockholm* upp på statsbudgeten. Regeringen avser att samtidigt föra över medel avseende den del av anslagsposten Överskott från trängselskatt under anslag 1:1 *Väghållning* som trängselskatten i Stockholm genererat till det nya anslaget. Anslag 1:17 *Trängselskatt i Stockholm: Administrationskostnader m.m.* förs vid samma tidpunkt bort från statsbudgeten.

Tabell 3.48 Beräknat överskott från trängselskatten i Stockholm

Tusental kronor

	Utfall 2009	Prognos 2010	Beräknat 2011	Beräknat 2012	Beräknat 2013	Beräknat 2014
Beräknade intäkter	770 602	803 808	832 523	880 644	880 860	881 809
Beräknade kostnader administration	289 050	270 426	274 000	274 000	274 000	274 000
Transportstyrelsen	276 325	255 233	258 700	258 700	258 700	258 700
Kronofogdemyndigheten	2 129	2 483	2 300	2 300	2 300	2 300
Domstolsverket	1 116	1 467	1 500	1 500	1 500	1 500
Skatteverket	9 480	11 243	11 500	11 500	11 500	11 500
Årligt överskott	481 552	533 382	558 523	606 644	606 860	607 809
Nyttjande av överskott	-127 928	-242 212				
Tidigare ackumulerat överskott	28 676	382 300				
Kvarvarande överskott	382 300	673 470				

Trängselskatt införs i Göteborg från och med den 1 januari 2013. Den beräknade intäkten från trängselskatten i Göteborg som börjar genereras från 2013 redovisas tills vidare under anslag 1:1 *Väghållning*. Senast budgetåret 2013 kommer ett särskilt anslag för trängselskatten i Göteborg att föras upp på statsbudgeten och överskottet från trängselskatten i Göteborg kommer från detta år att redovisas under detta anslag. Detta i enlighet med riksdagens tillkännagivande i frågan (prop. 2009/10:99, bet. 2009/10:FiU21, rskr. 2009/10:348).

Kostnaderna för driften av trängselskattesystemet har med ökad erfarenhet kunnat sänkas. Ett kontinuerligt arbete pågår i syfte att effektivisera driften. De stora kostnaderna för systemet är systemdriften, transfereringskostnader i samband med betalningar samt driften av kundtjänsten. Från och med augusti 2008 hanteras betalningar m.m. samordnat med fordonsskatten vilket har gett en halvering av kostnaderna för driften av systemet och på sikt också en reduktion av kostnaderna för transfereringar i samband med betalningar.

Förslag och beräkningar 2011–2014

Regeringen föreslår att 832 523 000 kronor anvisas under anslaget för 2011. För 2012, 2013 och 2014 beräknas anslaget till 880 644 000 kronor, 880 860 000 kronor respektive 881 809 000 kronor.

Tabell 3.49 Härlledning av anslagsnivån 2011–2014, för 1:11 Trängselskatt i Stockholm

Tusental kronor

	2011	2012	2013	2014
Anvisat 2010¹	274 000	274 000	274 000	274 000
<i>Förändring till följd av:</i>				
Pris- och löne- omräkning				
Beslut				
Överföring till/från andra anslag	423 523	423 523	423 523	423 523
Övrigt ³	135 000	183 121	183 337	184 286
Förslag/ beräknat anslag	832 523	880 644	880 860	881 809

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2009 (bet. 2009/10:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

3.8.13 1:12 Transportstyrelsen

Tabell 3.50 Anslagsutveckling

Tusental kronor

År	Utfall	Anslags- sparande	Utgifts- prognos
2009	360 393	19 324	
2010	Anslag 514 657 ¹		546 431
2011	Förslag 2 257 705		
2012	Beräknat 2 131 566 ²		
2013	Beräknat 2 186 604 ³		
2014	Beräknat 2 286 466 ⁴		

¹ Inklusivt tilläggsbudgetar till statsbudgeten 2010 (prop. 2009/10:99, bet. 2009/10:FiU21, prop. 2009/10:121, bet. 2009/10:FiU35) och förslag till tilläggsbudget i samband med denna proposition.

² Motsvarar 2 109 056 tkr i 2011 års prisnivå.

³ Motsvarar 2 132 864 tkr i 2011 års prisnivå.

⁴ Motsvarar 2 182 003 tkr i 2011 års prisnivå.

Anslaget används till Transportstyrelsens verksamhet som inte finansieras med avgifter som myndigheten disponerar, andra anslag eller övriga intäkter. Anslaget används även till vissa transfereringar och vissa medlemsavgifter för Sveriges deltagande i internationella organisationer m.m.

Budget och ekonomiska mål för avgiftsbelagd verksamhet

Stora delar av Transportstyrelsens verksamhet finansieras med olika former av avgifter. Det gäller t.ex. avgifter för registerhållning, registreringsskyltar, körkortstillverkning, delar av den s.k. farledsavgiften samt direkta avgifter och myndighetsavgift inom luftfarten.

Vägtrafik

Transportstyrelsens avgiftsbelagda verksamhet inom vägtrafikområdet finansieras med offentligrättsliga avgifter och avgifter från uppdragsverksamhet. Från och med 2011 ska samtliga intäkter från offentligrättsliga avgifter redovisas på inkomsttitel.

Tabell 3.51 Intäkter från offentligrättslig verksamhet inom vägtrafikområdet som Transportstyrelsen disponerar

Tusental kronor

	Offentlig- rättslig verksamhet	Intäkter till inkomsttitel	Intäkter som får disponeras	Kostnader	Resultat (intäkt - kostnad)
Prognos 2010		0	867 395	870 820	-3 425
Budget 2011		1 046 440	0	992 125	54 315

Transportstyrelsens intäkter från uppdragsverksamhet inom vägtrafikområdet disponeras av myndigheten och omfattar följande tjänster.

- Försäljning av informationsuttag ur vägtrafikregistret.
- Direktregistrering via terminal.
- Administration av felparkeringsavgifter.
- Försäljning av personliga skyltar.
- Certifikat till digitala färdskrivare.
- Administration av farligt gods.
- Blankettjänster.

Tabell 3.52 Intäkter från uppdragsverksamhet inom vägtrafikområdet som Transportstyrelsen disponerar

Tusental kronor

	Offentlig- rättslig verksamhet	Intäkter till inkomsttitel	Intäkter som får disponeras	Kostnader	Resultat (intäkt - kostnad)
Prognos 2010		0	121 050	59 840	61 210
Budget 2011		0	116 599	81 428	35 171

Sjöfart

Under 2011 beräknas Transportstyrelsens avgiftsintäkter inom sjöfartsområdet uppgå till ca 82 miljoner kronor. Dessutom erhåller Transportstyrelsen en del av den farledsavgift

som tas ut av Sjöfartsverket. För 2011 avser regeringen låta Transportstyrelsen erhålla högst 16,5 miljoner kronor av intäkterna från farledsavgiften. Samtliga avgiftsintäkter ska redovisas på inkomsttitel från och med 2011.

Tabell 3.53 Intäkter från offentligrättslig verksamhet inom sjöfartsområdet som Transportstyrelsen disponerar

Tusental kronor

Offentlig- rättslig verksamhet	Intäkter till inkomsttitel	Intäkter som får disponeras	Kostnader	Resultat (intäkt - kostnad)
Prognos 2010	0	203 360 ¹	202 038	1 322
Budget 2011	98 251 ²	0	98 251	0

¹ Varav 143 400 tkr avser Transportstyrelsens del av intäkter från farledsavgiften

² Varav 16 500 tkr avser Transportstyrelsens del av intäkter från farledsavgiften

Luftfart

Under 2011 beräknas de sammanlagda avgiftsintäkterna inom luftfartsområdet att uppgå till ca 1,1 miljarder kronor. Vissa avgifter kommer att från och med 2011 redovisas på inkomsttitel. Avgifter av transfereringskaraktär ska dock även fortsatt disponeras av myndigheten.

Tabell 3.54 Intäkter från offentligrättslig verksamhet inom luftfartsområdet som Transportstyrelsen disponerar

Tusental kronor

Offentlig- rättslig verksamhet	Intäkter till inkomsttitel	Intäkter som får disponeras	Kostnader	Resultat (intäkt - kostnad)
Prognos 2010	0	1 046 350	1 011 931	34 419
Budget 2011	432 591	633 314	1 037 084	28 821

Järnvägstrafik

Transportstyrelsens avgiftsbelagda verksamhet inom järnvägstrafikområdet finansieras delvis med offentligrättsliga avgifter. Samtliga intäkter från offentligrättsliga avgifter ska från och med 2011 redovisas på inkomsttitel.

Tabell 3.55 Intäkter från offentligrättslig verksamhet inom järnvägstrafikområdet som Transportstyrelsen disponerar

Tusental kronor

Offentlig- rättslig verksamhet	Intäkter till inkomsttitel	Intäkter som får disponeras	Kostnader	Resultat (intäkt - kostnad)
Prognos 2010	0	1 960	1 960	0
Budget 2011	14 363	0	14 363	0

Regeringens överväganden

Reformering av Transportstyrelsens finansiering

Den 29 maj 2009 beslutade regeringen att inhämta Lagrådets yttrande över lagförslag som syftar till att möjliggöra ett nytt finansieringssystem i Transportstyrelsen. Förslagen var utformade med utgångspunkten att Transportstyrelsens verksamhet i framtiden i huvudsak bör finansieras på ett enhetligt sätt och att nuvarande system för finansiering därför bör revideras så att fördelningen mellan avgiftsfinansiering och finansiering via skatt sker enligt enhetliga principer i hela myndigheten. Regeringens förslag innebar att verksamhet som avser tillstånd, tillsyn och registerhållning i huvudsak finansieras med avgifter, medan verksamhet som avser t.ex. regelgivning och stabsuppgifter finansieras via skattekollektivet. Lagrådet lämnade den 11 juni 2009 ett yttrande över förslaget.

I budgetpropositionen för 2010 (prop. 2009/10:1) uttalade regeringen sin bedömning att konsekvenserna av ett nytt finansieringssystem bör belysas ytterligare och valde därför att avvakta med att föreslå en förändring i grunderna för finansiering av verksamheten. De principer för finansiering av olika verksamhetsdelar som gällde före Transportstyrelsens bildande har således fortsatt att gälla även under 2010. Det innebär att Transportstyrelsen disponerar intäkterna från sina avgiftsfinansierade verksamheter.

Transportstyrelsen har på regeringens uppdrag i budgetunderlag för åren 2011–2014 lämnat en bedömning av det anslagsbehov som föranleds av en finansiering i enlighet med de förslag och bedömningar regeringen beslutade att lämna till Lagrådet för yttrande. Därefter har Transportstyrelsen den 30 juni 2010 inkommit med en redovisning med anledning av ett kompletterade regeringsuppdrag. Redovisningen innehåller förslag på de författningsändringar som behövs dels för att möjliggöra en finansiering enligt de föreslagna principerna, dels för att uppnå regeringens avsikt att myndigheten bör bemyndigas att besluta om avgifter och avgiftsnivåer. Vidare utgör redovisningen ett kompletterande underlag rörande verksamhetens finansieringsbehov.

Regeringen avser att i en särskild proposition i anslutning till denna budgetproposition återkomma med de förslag som krävs för en

reformerings av Transportstyrelsen finansieringssystem från och med 2011, i enlighet med det nu sagda.

För att samla finansieringen av Transportstyrelsens verksamhet föreslår regeringen även att det under 2010 uppförda anslag 1:8 *Sjöfartsregistret* ska upphöra och att medel motsvarande det som anvisats detta anslag, dvs. 6 215 000 kronor, tillförs anslag 1:12 *Transportstyrelsen* från och med 2011.

Regeringens förslag till anslag och redovisning av avgiftsfinansierad verksamhet i denna budgetproposition utgår från de nya finansieringsprinciper som nämnts ovan liksom från Transportstyrelsens redovisning av verksamhetens anpassningar till dessa principer samt från myndighetens bedömning av anslagsbehovet.

Regeringen har i samband med prövningen av frågan om ett nytt finansieringssystem för Transportstyrelsen också gjort bedömningen att det är lämpligt att ändra redovisningen av avgiftsintäkterna så att de i huvudsak redovisas mot inkomsttitel och därmed inte längre disponeras av myndigheten. Detta medför också att anslaget för Transportstyrelsen i 2011 års prisnivå bör ökas med 1 660 miljoner kronor 2011, 1 676 miljoner kronor 2012 och 1 707 miljoner kronor från och med 2013. Ökningen motsvarar huvuddelen av intäkterna från den offentligt rättsliga verksamheten som myndigheten skulle ha disponerat enligt nuvarande redovisningsprinciper. Genom en övergång till bruttoredovisning kan en bättre överblick och styrning av verksamhetens omfattning säkerställas.

I Transportstyrelsens avgiftsfinansierade verksamhet finns ett ackumulerat underskott som vid utgången av 2010 beräknas uppgå till 157 miljoner kronor. I och med övergången till redovisning mot inkomsttitel bör myndigheten 2011 engångsvis tillföras motsvarande medel för att inledningsvis balansera underskottet. Samtidigt bör Transportstyrelsens nya anslag minskas med 52 miljoner kronor per år 2011–2013 för att återställa det engångsvisa tillskott som föreslås 2011.

Övergången till bruttoredovisning för den avgiftsfinansierade verksamheten motiverar även en teknisk justering av utgiftstaket motsvarande den prognostiserade intäkten från Transportstyrelsens avgiftsbelagda verksamhet på 1 592 miljoner kronor (se även Förslag till

statsbudget för 2010, finansplan och skattefrågor m.m.). Justeringen av utgiftstaket har dock inte motsvarat hela omfattningen av de avgifter som nu föreslås redovisas mot inkomsttitel. Orsaken till detta är att dåvarande regering genomförde en förändring 2001 innebärande att Vägverkets offentligt rättsliga avgifter övergick från att redovisas mot inkomsttitel till att budgeteras netto, samtidigt som man undvek principen om att justera ned utgiftstaket för att bibehålla den finansiella stramheten (se prop. 1999/2000:100). Omfattningen på den aktuella verksamhet uppgick till ca 500 miljoner kronor, varför den tekniska justering som nu föreslås av utgiftstaket behöver reduceras med motsvarande belopp.

Justering för finansiering av registerhållning för traktorer

Som en del av konkurrenskraftspaketet för jordbruksnäringen som presenterades i samband med budgetpropositionen för 2008 beslöts att registerhållningsavgiften för traktorer skulle tas bort. För detta ändamål tillfördes anslag 1:1 *Vägverket: Administration* 15 miljoner kronor (i 2008 års priser). Därefter har en överföring gjorts från anslag 1:1 *Vägverket: Administration* till anslag 1:1 *Väghållning*. När Transportstyrelsen övertog verksamheten 2009 överfördes motsvarande medel från anslag 1:1 *Väghållning* dock endast fram till och med 2010. För att medelstillelningen ska följa det ursprungliga beslutet föreslås att anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* permanent tillförs 15 miljoner kronor i 2008 års priser för detta ändamål.

Justering för finansiering av vissa uppgifter på järnvägsområdet

De senaste åren har vissa uppgifter gällande fordonsgodkännande, trafiksäkerhetsföreskrifter samt teknisk standardisering förts från Banverket (numera Trafikverket) till Transportstyrelsen. Motsvarande överföring av anslagsmedel har dock inte gjorts långsiktigt. Genom riksdagens beslut med anledning av vårt tilläggsbudget för 2010 har anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* ökat med 5 000 000 kronor för innevarande år (prop. 2003/04:100, bet. 2003/04:FiU21, rskr. 2003/04:274). Finansiering har skett genom att anslaget 1:3 *Trafikverket* minskats med motsvarande belopp. Regeringen anser att anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* från och med 2011 bör ökas med 11 500 000 kronor för övertagandet av ovan nämnda uppgifter.

Finansiering bör ske genom att anslaget 1:3 *Trafikverket* minskas med motsvarande belopp.

Särskilt om Transportstyrelsens rätt att disponera medel från farledsavgiften

För 2010 får Transportstyrelsen disponera högst 147 miljoner kronor av intäkter från farledsavgiften. För 2011 kommer beloppet minskas till högst 16,5 miljoner kronor i 2010 års prisnivå. Minskningen är en konsekvens av den reformering av Transportstyrelsens finansiering där de finansieringsprinciper som redovisats tidigare i detta avsnitt sammantaget innebär att myndighetens finansiering på sjöfartsområdet i större grad bör utgöras av skattefinansierat anslag och direkta avgifter. Detta medför att de medel som myndigheten behöver disponera från farledsavgiften minskar.

Överföring av vissa uppgifter rörande kontroll av arbetstid

Från den 1 januari 2011 avser regeringen att till Transportstyrelsen föra över Arbetsmiljöverkets uppgifter i fråga om kontroll av arbetstid vid visst vägtransportarbete och arbetstid för flygpersonal inom civilflyget.

Överföring medel till anslag för Statens haverikommission

Regeringen gav i februari 2009 Statskontoret i uppdrag att analysera Statens haverikommissionens (SHK) verksamhet och finansiering. I den rapport som Statskontoret redovisade den 1 december 2009 föreslogs bl.a. att det bör upprättas ett förvaltningsanslag för SHK:s verksamhet. Rapporten har beretts genom ett remissmöte.

SHK bedriver verksamhet som avser civil luftfart, spårbunden trafik samt civil sjöfart och Transportstyrelsen bidrar därför under 2009 med finansiering om ca 30 miljoner kronor. Regeringen gör bedömningen att ett anslag bör upprättas för SHK:s verksamhet. Regeringen föreslår därför att 30 000 000 kronor överförs från anslag 1:12 *Transportstyrelsen* till anslag 2:9 *Statens haverikommission* inom utgiftsområdet 6 Försvar och samhällets krisberedskap (se vidare utgiftsområde 6).

Verksamhetsstödet för den statliga budgetprocessen

Anslaget minskas med 200 000 kronor till följd av ändrad finansiering av verksamhetsstödet för den statliga budgetprocessen.

Föreslagen anslagsnivå

Regeringen föreslår att 2 257 705 000 kronor anvisas under anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* för 2011. För 2012, 2013 och 2014 beräknas anslaget till 2 131 566 000 kronor, 2 186 604 000 kronor respektive 2 286 466 000 kronor.

Tabell 3.56 Härlledning av anslagsnivån 2011–2014, för 1:12 Transportstyrelsen

Tusental kronor				
	2011	2012	2013	2014
Anvisat 2010¹	509 657	509 657	509 657	509 657
<i>Förändring till följd av:</i>				
Pris- och löneomräkning ²	5 565	11 064	18 547	30 231
Beslut	1 744 280	1 612 662	1 660 242	1 751 667
Överföring till/från andra anslag	5 548	5 607	5 688	5 814
Övrigt ³	-7 345	-7 423	-7 530	-10 903
Förslag/beräknat anslag	2 257 705	2 131 566	2 186 604	2 286 466

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2009 (bet. 2009/10:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2010 års statsbudget. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning.

³ Anslaget minskas med ca 3,2 miljoner kronor (2014) till följd av beräknade samordningsvinster i samband med att e-förvaltningsprojekt kommer att genomföras i statsförvaltningen. Resterande minskning under Övrigt utgörs av justeringsposter i beräkningen av anslag i och med bruttoredovisning av huvuddelen av Transportstyrelsens avgiftsbelagda verksamhet.

3.8.14 1:13 Trafikanalys

Tabell 3.57 Anslagsutveckling

Tusental kronor			
2009	Utfall	Anslags-sparande	0
2010	Anslag	45 000 ¹	Utgifts-prognos 43 995
2011	Förslag	60 468	
2012	Beräknat	61 052 ²	
2013	Beräknat	61 899 ³	
2014	Beräknat	63 237 ⁴	

¹ Inklusive tilläggsbudgetar till statsbudgeten 2010 (prop. 2009/10:99, bet. 2009/10:FiU21, prop. 2009/10:121, bet. 2009/10:FiU35) och förslag till tilläggsbudget i samband med denna proposition.

² Motsvarar 60 468 tkr i 2011 års prisnivå.

³ Motsvarar 60 469 tkr i 2011 års prisnivå.

⁴ Motsvarar 60 383 tkr i 2011 års prisnivå.

Anslaget används dels till utvärderings- och analysverksamhet inom transportområdet samt statistikverksamhet, dels för myndighetens administration.

Regeringens överväganden

Anslaget minskas med 60 000 kronor till följd av ändrad finansiering av verksamhetsstödet för den statliga budgetprocessen.

Regeringen föreslår att 60 468 000 kronor anvisas under anslaget 1:13 *Trafikanalys* för 2011. För 2012, 2013 och 2014 beräknas anslaget till 61 052 000 kronor, 61 899 000 kronor respektive 63 237 000 kronor.

Tabell 3.58 Härledning av anslagsnivån 2011–2014, för 1:13 Trafikanalys

Tusental kronor	2011	2012	2013	2014
Anvisat 2010¹	45 000	45 000	45 000	45 000
<i>Förändring till följd av:</i>				
Pris- och löne- omräkning ²	0	435	1 065	2 127
Beslut				
Överföring till/från andra anslag	15 468	15 617	15 834	16 199
Övrigt ³				-89
Förslag/ beräknat anslag	60 468	61 052	61 899	63 237

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2009 (bet. 2009/10:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2010 års statsbudget. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris och löneomräkning.

³ Anslaget minskas (2014) till följd av beräknade samordningsvinster i samband med att e-förvaltningsprojekt kommer att genomföras i statsförvaltningen.

3.8.15 Vissa tidigare ställningstaganden av riksdagen

Betalnings- och avgiftsvillkor för Öresundstrafiken

Nuvarande avgiftsättning för persontågstrafiken

Principerna för betalnings- och avgiftsansvaret för trafiken på den fasta förbindelsen över Öresund (Öresundsbron) regleras i två avtal mellan Sverige och Danmark. Det första avtalet mellan länderna ingicks 1991 och godkändes av riksdagen samma år (prop. 1990/91:158), bet. 1990/91:TU31, rskr. 1990/91:379). Efter att järnvägspolitikens inriktning därefter ändrades i de båda länderna, ingicks ett nytt avtal om betalnings- och avgiftsvillkor för järnvägstrafiken år 2000. Avtalet godkändes av riksdagen (prop. 1999/2000:66, bet. 1999/2000:TU10, rskr. 1999/2000:237). Det nya avtalet innebär att Sverige, genom Banverket,

samt Danmark, genom Banestyrelsen, ska betala ett fast belopp till Öresundsbrokonsortiet för nyttjandet av järnvägsanläggningen på bron. De båda länderna erhöll rätt att var för sig, inom sitt respektive lands territorium, dvs. på sin del av bron, ta upp avgifter från tågoperatörer för nyttjande av bron. Dessa finansieringsprinciper skrevs in i avtalet. För persontåg anges således exempelvis i avtalet att på den svenska delen av bron utgår svensk ordinarie banavgift enligt samma principer som i förordningen (1998:1827) om banavgifter på statens spåranläggningar.

I den senare propositionen (jfr s. 8) redovisade också regeringen den bedömningen att avgifterna för att utnyttja Öresundsbron för järnvägstrafik bör ansluta till de principer för prissättning av järnvägsinfrastrukturen som tillämpas i varje land. Regeringen bedömde att på den svenska delen av bron bör således ordinarie svenska banavgifter tas ut för passagerartåg. För godståg bör enligt regeringen andra villkor gälla.

Vid behandlingen i riksdagen kom denna kostnadsprincip att diskuteras. I tre motioner ansåg motionärerna att det är resenärerna över sundet och inte skattekollektivet eller all järnvägstrafik som ska täcka kostnaden för förbindelsen. Trafikutskottet avsåg dessa motioner och anförde att förbindelsen kunde väntas få gynnsamma effekter på tillväxten i hela Öresundsregionen och även främja sysselsättning, tillväxt och skatteintäkter i landet som helhet. Utskottet ansåg att bron bör ses i såväl ett nationellt som ett regionalt perspektiv. Utskottet betonade vidare långsiktigheten i broinvesteringen samt ansåg att det inte var möjligt att på kort sikt finansiera bron med trafikantavgifter. Regeringens förslag till nytt avtal om järnvägsavgifter på bron kunde således enligt utskottet inte sägas strida mot en långsiktigt uppfattad princip om kostnadsansvaret. Det fanns också enligt utskottet skäl att markera bronns betydelse för landet som helhet. Kammaren biföll utskottets hemställan om att godkänna avtalet.

Nya principer för avgiftsättningen

Avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur bestäms i dag enligt bestämmelserna i 7 kap. järnvägslagen (2004:519). Huvudregeln är att avgifterna ska vara marginalkostnadsbaserade, men denna princip får frångås under vissa förutsättningar. De principer för

avgiftssättningen på Öresundsbron som ska tillämpas till följd av uttalanden i regeringens proposition 1999/2000:66 samt riksdagens uttalanden i behandlingen av denna, riskerar att inskränka Trafikverkets möjlighet att bestämma avgifterna inom hela den ram som järnvägslagen tillåter. Detta är inte en tillfredsställande ordning. Riksdagen har i järnvägslagen fastställt vilka principer som ska gälla för uttaget av avgifterna. Trafikverket bör inte vara bunden av uttalanden av riksdag och regering gjorda i tiden före ikraftträdandet av järnvägslagen, utan vara fri att fastställa avgiftsuttaget i enlighet med villkoren i 7 kap. järnvägslagen.

3.8.16 Luftfartsverket

Luftfartsverkets ekonomiska mål

Luftfartsverkets huvuduppgift är att tillhandahålla en säker, effektiv och miljöanpassad flygtrafiktjänst för civil och militär luftfart. Luftfartsverket ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås.

Luftfartsverkets prognos för 2010 påverkas av att flygplatsverksamheten bolagiserades den 1 april 2010. Under den första tiden har mycket kraft lagts på att genomföra delningen av myndigheten i samband med bolagiseringen av flygplatsverksamheten och hantera de akuta problem som följde på vulkanutbrottet på Island.

Till följd av lågkonjunkturen, som slagit väldigt hårt på flygbranschen, och kostnadsökningar under senare år är Luftfartsverkets ekonomiska situation mycket ansträngd. Vulkanutbrottet på Island och dess effekter på flyget har ytterligare försämrat läget. För att möta denna utveckling kommer drastiska åtgärder att krävas i form av såväl rationaliseringar som prishöjningar.

För perioden 2011–2013 prognostiserar Luftfartsverket att resultatet före skattemotsvarighet ökar från 29 miljoner kronor till 38 miljoner kronor mot slutet av perioden. Under perioden ökar pensionsskulden med 353 miljoner kronor. Soliditeten ligger på 17 procent.

Regeringens överväganden

Regeringen anser att ett räntabilitetskrav om 4 procent av eget kapital (som beräknas på resultatet efter skattemotsvarighet) är motiverat. Regeringen anser vidare att målet för soliditeten långsiktigt ska vara lägst 15 procent.

Beträffande utdelningskravet anser regeringen att detta bör vara en tredjedel av vinsten, räknat som resultatet efter skattemotsvarighet. Till följd av den ekonomiska omställningsprocess som bolagiseringen av flygplatsverksamheten har inneburit anser regeringen att Luftfartsverket inte ska lämna någon utdelning 2010. För 2011 bedömer regeringen att utdelningskravet för Luftfartsverket bör vara en tredjedel av vinsten, räknat som resultatet efter skattemotsvarighet. Utdelning och skattemotsvarighet som ska inbetalas till inkomsttitel under 2010 bör fastställas slutligt i samband med bokslutet.

Tabell 3.59 Prognos 2010–2014

Miljoner kronor där ej annat anges

	2010	2011	2012	2013	2014
Resultat efter skattemotsvarighet	151	22	23	25	28
Räntabilitet på eget kapital efter skattemotsvarighet (%)	9	5	5	5	5
Soliditet (%)	17	17	17	17	17
Beräknad skattemotsvarighet	0	8	8	9	10
Beräknad utdelning	0	3	3	4	4

Luftfartsverkets finansiella befogenheter

Luftfartsverkets investeringar har finansierats dels med internt tillförda medel, dels med lån i Riksgäldskontoret. Verket har under 2010 ett bemyndigade att ta upp lån inom en total ram av 1,5 miljarder kronor. Lånebehovet bedöms fortsatt vara på samma nivå, varför låneramen bör bibehållas för 2011.

För att minska riskexponeringen används derivathandel enligt tidigare bemyndigande. I detta ingår att lämna likvid säkerhet vid utställandet av derivatinstrument. Den ram Luftfartsverket har för utställandet av sådana säkerheter är på 2 000 miljoner kronor.

I Luftfartsverkskoncernen ingår LfV Holding AB som bildades 1995 för att samordna och förvalta Luftfartsverkets bolagsverksamhet.

Luftfartsverket har även ett bemyndigande att teckna borgensförbindelser för krediter till förmån för dotterbolaget LFV Holding AB inom en total ram på 60 miljoner kronor.

Under större delen av 2010 kommer Luftfartsverket att ha ett betydande likviditetsöverskott främst föranlett av flygplatsbolaget Swedavia AB:s ersättning för den del av flygtrafiktjänstens pensionsskuld som efter delningen inte längre motsvaras av anläggningstillgångar. Summa likvida medel uppgick 1 april 2010 till drygt 3 miljarder kronor.

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

Regeringens överväganden

Regeringen föreslår att riksdagen bemyndigar regeringen att under 2011 låta Luftfartsverket ta upp lån i och utanför Riksgäldskontoret inom en total ram på 1 500 miljoner kronor. Luftfartsverket föreslås lämna likvid säkerhet vid utställandet av derivatinstrument. En ram för utställandet av sådana säkerheter på 2 000 miljoner kronor bör fastställas för 2011.

Luftfartsverket får vid årsskiftet 2010/2011 lösa in pensionsåtagandet för dem som uppstår en tjänstepensionsförmån och har lämnat sin anställning (sjuka och delpensionärer är undantagna), har passerat pensionsåldern 65 år eller har rätt till livränta. Inlösen sker med en engångspremie som beräknas enligt förordningen (1997:908) om premier för statens avtalsförsäkringar. Se vidare utg.omr. 2, avsnitt 5.6.2.

Luftfartsverkets investeringsplan

Luftfartsverkets investeringsplan för perioden 2010–2014 uppgår sammantaget till 902 miljoner kronor.

För att fullt ut kunna nyttja flygtrafikledningssystemets kapacitet genomför Luftfartsverket fortlöpande uppgraderingar under de närmaste åren av såväl det tekniska systemet som arbetsmetodiken. Under perioden genomförs också insatser avseende underhålls-

och ersättningsinvesteringar. Syftet är att höja flygsäkerheten, säkerställa kapacitet och regularitet samt att reducera de totala kostnaderna för flygtrafiktjänst. Utvecklingen av så kallade fjärrstyrda torn kan komma att innebära att ett betydande teknikkifte för flygtrafikledning vid flygplatser inleds under perioden. De största investeringarna i planen är följande:

SUPS (Surveillance Upgrade Program Sweden), en uppgradering som ska ersätta/komplettera nuvarande ålderstagna radarstationer och förbättra övervakningen i svenskt luftrum avseende täckning, noggrannhet och uppdateringsfrekvens.

COOPANS, ett pågående internationellt samarbetsprojekt mellan leverantörer av flygtrafiktjänst som har samma typ av utrustning och samma systemleverantör, Thales.

RTC (Remote Tower Center), ett system med fjärrstyrda torn för att leda och övervaka trafik vid flygplatser utan att flygledare är placerade i flygplatsernas tornbyggnader.

Med hänsyn till den finansiella situationen är utrymmet för investeringar begränsat, och varje enskild investering kommer att prövas med stor restriktivitet.

Regeringens överväganden

Regeringen delar Luftfartsverkets bedömning avseende de prioriteringar som bör göras för att möta investeringsbehoven under de närmaste åren. Mot denna bakgrund föreslår regeringen att investeringsplanen godkänns.

Tabell 3.60 Investeringsplan

Miljoner kronor

	Utfall 2009	Prognos 2010	Budget 2011	Beräknat 2012	Beräknat 2013	Beräknat 2014
SUPS	-	12	23	14	17	-
COOPANS	150	105	40	60	50	50
RTC	-	16	18	15	3	-
Övriga investeringar	111	62	93	72	119	133
Summa investeringar	261	195	174	161	189	183
Lån i Riksgäldskontoret	0	0	0	0	0	0
Försäljningsinkomster	0	0	0	0	0	0
Anslag	0	0	0	0	0	0
Egna medel	261	195	174	161	189	183
Summa finansiering	261	195	174	161	189	183

3.8.17 Statens järnvägar

Statens järnvägar ska avveckla viss verksamhet (personal, arkiv, m.m.), förvalta leasingåtaganden och förvalta och hyra ut fordon i första hand till järnvägsföretag med vilka staten ingår trafikeringsavtal. Verksamheten rörande avveckling av verksamhet respektive förvaltning av leasingåtaganden har inget avkastningskrav medan verksamheten omfattande förvaltning av järnvägsfordon över en konjunkturcykel ska ge en räntabilitet på sysselsatt kapital² som minst motsvarar räntan på femåriga statsobligationer plus en procentenhet. Statens järnvägar ger i sin verksamhetsplan för åren 2011–2013 följande prognos för resultaten per verksamhet. Prognosen utgår från antaganden om externa räntor på 2,0 procent under perioden.

Tabell 3.61 Resultatutveckling

Tusental kronor

	Prognos 2010	Prognos 2011	Prognos 2012	Prognos 2013
Avveckling av verksamhet	5 800	9 500	13 700	12 900
Förvaltning av leasingåtaganden	0	0	0	0
Förvaltning av järnvägsfordon	36 400	2 300	5 300	7 200

² Räntabilitet på sysselsatt kapital: Resultat efter finansiella poster plus finansiella kostnader i procent av genomsnittligt sysselsatt kapital. I Statens järnvägar används det i fordonen bundna kapitalet som sysselsatt kapital.

Tabell 3.62 Uppdragsverksamhet

Tusental kronor

Uppdragsverksamhet	Intäkter	Kostnader	Resultat (intäkt - kostnad)
Utfall 2009	128 027	91 720	36 307
(varav tjänsteexport)	134		
Prognos 2010	75 600	71 300	4 300
(varav tjänsteexport)			
Budget 2011	71 100	64 600	6 500
(varav tjänsteexport)			

Intäkter som får disponeras = Alla intäkter exklusive offentligt rättsliga avgifter, upplösning av reserver, jämförelsestörande poster och finansiella intäkter.
Kostnader = alla kostnader exklusive jämförelsestörande poster och finanskostnader

Tabell 3.63 Offentligt rättslig verksamhet

Tusental kronor

Offentligt rättslig verksamhet	Intäkter till inkomsttitel	Intäkter som får disponeras	Kostnader	Resultat (intäkt - kostnad)
Utfall 2009		3 251	3 251	0
Prognos 2010		2 200	2 200	0
Budget 2011		2 200	2 200	0

Regeringens överväganden

Regeringen anser att nuvarande avkastningskrav för verksamheten rörande förvaltning av järnvägsfordon är motiverad och att räntabilitet på sysselsatt kapital över en konjunkturcykel bör minst motsvara räntan på femåriga statsobligationer plus en procentenhet. För övriga verksamheter bör det inte heller fortsättningsvis finnas något avkastningskrav

utan dessa verksamheter ska bära sina egna kostnader.

Med avgiftsintäkterna som Statens järnvägar får disponera från verksamheterna för förvaltning av leasingåtaganden och förvaltning av järnvägsfordon gör regeringen bedömningen att det är möjligt att balansera resultatet mellan räkenskapsåren och bedriva en verksamhet av god kvalitet.

Regeringen föreslår att Statens järnvägars verksamhet tills vidare fortsätter enligt den finansieringsmodell och de avkastningskrav som gällt för Statens järnvägar.

Finansiella befogenheter m.m.

Statens järnvägar förvaltar leasingåtaganden avseende finansiell leasing till betydande belopp. Genom att Statens järnvägar är en del av staten ansvarar staten för dessa åtaganden. För att fullfölja åtagandena tecknar Statens järnvägar efter tidigare bemyndiganden från riksdagen underuthyrningsavtal och placerar medel enligt antagen finanspolicy. För att finansiera dessa åtaganden och affärsverkets andra åtaganden hade Statens järnvägar vid årsskiftet långfristiga skulder på ungefär 5 900 miljoner kronor och kortfristiga skulder på ungefär 250 miljoner kronor.

Regeringen föreslår att Statens järnvägar bemyndigas att ikläda sig långfristiga skulder, inbegripet Statens järnvägars finansiella leasingåtaganden, inom en total låneram av 6 500 miljoner kronor under 2010.

Regeringen föreslår att Statens järnvägar bemyndigas att förvalta de leasingåtaganden som

Statens järnvägar förvaltar i dag. I denna förvaltning ingår bl.a. rätten att teckna underuthyrningsavtal avseende leasingkontrakt, teckna lån och inlösa leasingavtal.

Regeringen föreslår att Statens järnvägar bemyndigas att placera överskottslikvid enligt myndighetens finanspolicy.

Investeringsplan

Statens järnvägar får tillhandahålla lok och vagnar i första hand till järnvägsföretag med vilka staten ingår trafikeringsavtal samt, efter samråd med Rikstrafiken, även till andra järnvägsföretag. Vissa intervallstyrda revisioner av ellok och motorvagnar kommer att genomföras under perioden och Statens järnvägar avser att finansiera detta inom ramen för intäkterna från fordonsuthyrningen.

Statens järnvägar genomför under 2010 tillsammans med Rikstrafiken ett regeringsuppdrag i syfte att identifiera brister i den fordonsflotta som tillhandahålls för uthyrning till järnvägsföretag i den av staten upphandlade trafiken. Analysen visar på behov av investeringar i restaurangvagnar, handikappanpassning av sovvagnar samt installation av utrustning för signalsystemet ERTMS i ellok med därtill kopplade säkerhetsinvesteringar i personvagnar.

Bedömningen är att investeringar uppgår till 96 miljoner kronor under åren 2011–2013. Investeringarna finansieras fullt ut av egna medel hos Statens järnvägar.

Tabell 3.64 Investeringsplan

Miljoner kronor

	Utfall 2009	Prognos 2010	Budget 2011	Beräknat 2012	Beräknat 2013	Totalt 2011-2013
Anskaffning och upprustning av restaurangvagnar	-	0	6	25	5	36
Handikappanpassning sovvagnar	-	0	3	2	0	5
Upprustning sovvagnar	-	0	12	13	0	25
ERTMS-installation i ellok	-	0	0	18	7	25
Säkerhetsanpassning personvagnar	-	0	2	2	1	5
Summa investeringar	-	0	23	60	13	96
Lån i Riksgäldskontoret	-	0	0	0	0	0
Egna medel	-	0	23	60	13	96
Summa finansiering	-	0	23	60	13	96

3.9 Bolagsförvaltningen

3.9.1 Arlandabanan Infrastructure AB

Arlandabanan, järnvägen Rosersberg – Stockholm Arlanda Airport – Odensala med tillhörande station och plattform på Stockholm Central, invigdes i november 1999. Genomförandet av projektet föregicks av ett antal utredningar där bl.a. förutsättningarna att få privata intressenter att satsa kapital belystes. Bolaget A-Banan Projekt AB bildades av staten för att sköta upphandlingen av Arlandabanan och för att hantera statens rättigheter och skyldigheter i projektet (prop. 1993/94:39, bet. 1993/94:TU6, rskr. 1993/94:74). Bolaget bytte 2008 namn till Arlandabanan Infrastructure AB.

Bolaget ska övervaka driften av Arlandabanan och den del av anläggningen som byggts för intercitytrafik samt följa återbetalningen av det statliga villkorslånet. Arlandabanan har anlagts av ett konsortium, som bildade ett särskilt bolag, A-Train Aktiebolag, för att genomföra och driva anläggningen. Som ersättning har A-Train Aktiebolag fått ensamrätt att fram till 2040 bedriva flygpendeltrafik mellan Stockholms central och Arlanda flygplats. Trafiken bedrivs under namnet Arlanda Express. A-Train är infrastrukturförvaltare för Arlandabanan vilket innebär att bolaget fördelar kapacitet, leder trafiken och tar ut avgifter för trafiken på banan.

Arlandabanan Infrastructure AB äger Arlandabanan och förvaltar därigenom för staten viktiga och värdefulla avtal, som reglerar ovan beskrivna ansvarsförhållanden.

3.9.2 Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB Aktiebolag

Uppgiften för Svedab är att direkt eller via Öresundsbrokonsortiet äga och förvalta den svenska 50-procentiga ägarandelen i Öresundsbron och de svenska landanslutningarna till bron. Sverige bildade Svedab 1991 och på motsvarande sätt bildade Danmark samma år A/S Øresund (prop. 1990/91:158, bet. 1990/91:TU31, rskr. 1990/91:379). Bolagen sattes upp för att bygga och driva den fasta förbindelsen mellan Malmö och Köpenhamn. Svedab och A/S Øresund bildade därefter det samägda Öresundsbrokonsortiet. Konsortiet

byggde och finansierade den 16 km långa kust-till-kustförbindelsen – i dagligt tal kallad Öresundsbron. Broförbindelsen omfattar både väg- och järnvägstrafik mellan de två länderna.

Svedab förvaltar för staten viktiga och värdefulla avtal, som reglerar ovan beskrivna ansvarsförhållanden.

3.9.3 Botniabanan AB (publ)

Staten, kommunerna Kramfors, Örnsköldsvik, Nordmaling och Umeå, Landstinget i Västerbotten och Västerbottens läns landsting slöt 1997 ett avtal om byggande av Botniabanan. Projektet omfattar en cirka 19 mil ny, enkelspårig järnväg från Nyland, nordväst om Kramfors, via Örnsköldsvik till Umeå. Botniabanan AB (publ) bildades den 1 juli 1998 för byggandet av banan och ägs till 91 procent av staten, medan kommunerna Kramfors, Örnsköldsvik, Nordmaling och Umeå äger 2,25 procent vardera (prop. 1997/98:150, bet. 1997/99:FiU20, rskr. 1997/98:318).

När Botniabanan är överlämnad till Trafikverket under 2011 kommer Botniabanan AB:s huvuduppdrag vara att förvalta det 40-åriga hyreskontraktet med Trafikverket samt att fullgöra förpliktelser som uppkommit i och med byggandet av banan.

3.9.4 Ny organisation för vissa av de statliga aktiebolagen på infrastrukturuområdet

Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB Aktiebolag (Svedab) och Arlandabanan Infrastructure AB (Arlandabanan Infrastructure) hanterar båda betydande ekonomiska värden men har vardera en liten egen organisation med ett fåtal anställda. Belastningen på bolagen är ojämn och man förlitar sig till stor del på externa resurser och rådgivare, exempelvis jurister. En förbättrad styrning och samordning av organisationerna skulle medföra flera fördelar. De förväntade interna synergier handlar om att säkra tillgången till kritisk kompetens som i sin tur minskar sårbarheten och riskerna, samt om förenklad administration, kostnadsreducering och om förbättrade interna arbetsprocesser.

Näringsdepartementet har genomfört en bolagsgenomgång av Svedab, Arlandabanan Infrastructure och Botniabanan där skälen för fortsatt statligt ägande analyserats enligt de kriterier som definierades i budgetpropositionen för 2007 (prop. 2006/07:1). Genomgången resulterade bl.a. i att staten bör kvarstå som ägare.

Regeringskansliet (Näringsdepartementet) har även låtit en konsult gå igenom möjlig framtida struktur för bolagen Svedab, Arlandabanan Infrastructure och Botniabanan. Rapporten har presenterats vid en hearing i Regeringskansliet (Näringsdepartementet).

I rapporten redovisas olika möjliga alternativ till samordning för att minska sårbarheten, öka effektiviteten och minimera genomföranderiskerna. Målet har varit att skapa en samordnad grupp av bolag med en effektiv verksamhet och enhetlig förvaltning. En samordnad struktur innebär att sårbarheten kan minskas kraftigt och att kostnaderna kan reduceras. Kostnadsreduktionen uppstår som en följd av att verksamheten får en gemensam förvaltningsorganisation vilket ger möjlighet att reducera beroendet och även kostnaderna för externa konsulter, samt genom synergier i administrativa processer, lokaler och kringkostnader.

Regeringen bedömer att aktierna i Arlandabanan Infrastructure bör överlåtas eller överföras som ett aktieägartillskott till Svedab. Avsikten är att Arlandabanan Infrastructure i detta skede kommer att vara ett dotterbolag till Svedab. Därefter kan, om det bedöms lämpligt, dotterbolaget gå upp i Svedab. Ett alternativt scenario är att regeringen bedömer det lämpligt att fusionera Arlandabanan Infrastructure och Svedab. Det bör överlåtas till regeringen att avgöra när detta kan ske och vilket av de ovan beskrivna alternativen som är det mest lämpliga.

Så snart som möjligt efter det att Botniabanan färdigställts kommer den att överlämnas till Trafikverket. Med hänsyn härtill anser regeringen att det inte är lämpligt att Botniabanan AB ingår i denna bolagskonstellation.

3.9.5 Ny organisation för vissa av de tjänsteexporterande bolagen på infrastrukturområdet

Tjänsteexport inom Vägverket och Luftfartsverket

Riksdagen beslutade den 28 april 1982 om bildandet av SweRoad (numera Swedish National Road Consulting AB) och Swedavia (numera LFV Aviation Consulting AB). I regeringens proposition (prop. 1981/82:137) om exportverksamhet inom väghållningsområdet föreslogs att ett bolag – SweRoad Consulting AB – skulle bildas vars aktier skulle förvaltas av Vägverket. Vidare föreslogs att ett bolag – Swedavia AB – skulle bildas vars aktier skulle förvaltas av Luftfartsverket. Företagen skulle på affärsmässiga grunder driva exportverksamhet inom sina respektive områden. Genom bildandet av fristående bolag bedömdes en klarare avgränsning kunna uppnås mellan verkens ordinarie verksamhet och exportverksamheten. Bakgrunden var att statliga myndigheter och affärsverk under de föregående åren mött en ökad utländsk efterfrågan på konsulttjänster och varor av olika slag, inte minst från utvecklingsländer. Mot bakgrund av detta hade regeringen i proposition 1980/81:171 om export av tjänster från statliga myndigheter och bolag m.m. redovisat en rad åtgärder som syftade till att underlätta för till exempel statliga myndigheter att sälja sitt kunnande till andra länder. För båda bolagens del har det över tiden skett en förskjutning i uppdragsmixen, som innebär att SIDA-projekten har minskat i betydelse. Det finns flera orsaker till denna förskjutning och den främsta är att marknaden har förändrats. Vidare har även Världsbankens och SIDA:s prioriteringar samt vilka personer som har funnits tillgängliga för projekten ändrats.

Tjänsteexport inom Sjöfartsverket

Sjöfartsverket började bedriva tjänsteexport på 1990-talet genom att verket fick förfrågningar från olika delar av världen om att bidra med sin maritima kompetens i internationella projekt. Tjänsteexporten ska fungera som ett komplement till verkets övriga internationella samarbeten och bidra med omvärldsimpulser och erfarenheter till Sjöfartsverket. Syftet är

också att föra ut svenskt kunnande i det internationella samfundet. Inom enheten för tjänsteexport sker arbetet huvudsakligen i projektform med gränsöverskridande samarbete, både vad det gäller länder och organisationer/myndigheter. Arbetet kännetecknas av bilaterala och gränsöverskridande samarbeten i projekt- och programform. Tjänsteexporten är ett komplement till Sjöfartsverkets övriga internationella samarbete men utgör en liten del av det internationella arbetet. Sjöfartsverkets tjänsteexport bedrivs antingen som twinning- eller kommersiella uppdrag. Fördelningen mellan uppdragen beror på efterfrågan på marknaden. I dag är det nästan uteslutande så kallade twinninguppdrag. Regeringen har även en policy som beskriver att de svenska myndigheterna ska engagera sig i twinning. Tjänsteexporten är inte en del av kärnverksamheten affärsverket och är inte ett av myndigheten prioriterat område. Tjänsteexporten ska verkets regleringsbrev särredovisas. Budgeterad volym för 2010 är tre miljoner kronor.

Ny organisation för Swedish National Road Consulting AB och LfV Aviation Consulting AB

Regeringen har i budgetpropositionen för 2007 (prop. 2006/07:01, utgiftsområde 24) och i propositionen Försäljning av vissa statligt ägda företag (prop. 2006/07:57) redogjort för sin avsikt att minska statens ägande i vissa av bolagen. Regeringen aviserade också att en genomgång av samtliga statliga bolag skulle göras där skälen för fortsatt ägande skulle prövas. De kriterier utifrån vilka en sådan prövning ska göras är huruvida ett statligt ägande är motiverat utifrån nationella intressen, eventuella samhällsuppdrag samt inverkan på konkurrens, sysselsättning och bolagets utvecklingsmöjligheter.

Den 1 april 2010 bildades Trafikverket, för att skapa bättre organisatoriska förutsättningar för att arbeta med utvecklingen av transportsystemet utifrån ett trafikslagsövergripande perspektiv. Till Trafikverket överfördes verksamheterna inom Vägverket och Banverket). I budgetpropositionen för 2010 (prop. 2009/10:01) angav regeringen att verksamheten

inom SweRoad inte organisatoriskt kan komma att hänga samman med Trafikverket. Genom att frågan om organisatorisk hemmahörighet för SweRoads verksamhet har aktualiserats genom bildandet av Trafikverket har regeringen bedömt att även den övriga tjänsteexporten inom det statliga infrastrukturområdet bör bedömas i ett sammanhang. En bolagsgenomgång har genomförts där SweRoads verksamhet har analyserats i enlighet med kriterierna för statligt ägande ovan. Näringsdepartementet har även låtit konsult utreda möjligheterna till samordning av konsultverksamheterna för tjänsteexport inom infrastrukturområdet. I uppdraget ingick även att analysera huruvida tjänsteexportverksamheten i Sjöfartsverket bör bolagiseras. Rapporten har behandlats vid ett remissmöte i Näringsdepartementet.

I rapporten görs bedömningen att den hittillsvarande strukturen har inneburit att staten haft en förhållandevis dålig insyn i verksamheterna. I rapporten utvärderas flera handlingsalternativ för organisering av tjänsteexportverksamheterna. Vidare ser konsulten inga hinder för en privatisering av verksamheten. Vinsterna av en bolagisering av tjänsteexportverksamheten inom Sjöfartsverket bedöms dock inte motsvara kostnaderna för genomförandet.

Regeringens förslag

I detta avsnitt lämnar regeringen förslag om bemyndiganden. För att uppnå bättre insyn, ökad tydlighet och effektivitet samt större fokus på tjänsteexporten, föreslår regeringen att tjänsteexporten inom väg och luftfart samordnas i ett bolag direkt under Regeringskansliet. Som ett första led i en sådan samordning föreslår regeringen att förvaltningen av aktierna i Swedish National Road Consulting AB och LfV Aviation Consulting AB förs över till Regeringskansliet. Därefter bör samordningen fortsätta genom att aktierna i de båda bolagen överläts eller att verksamheterna i bolagen på annat sätt överförs till ett och samma statligt ägda aktiebolag. I det senare fallet kan ett s.k. lagerbolag förvärfvas, till vilket samtliga tillgångar och skulder överförs. Genom en sådan samordning som nu beskrivits kan resurserna nyttjas på ett effektivare sätt än i

dag, vilket också kan möjliggöra erhållandet av fler uppdrag.

Regeringen föreslår vidare att riksdagen bemyndigar regeringen att avyttra sina aktier i det samordnade bolaget. Vid en sådan avyttring kan det av affärsmässiga skäl bli aktuellt att staten får andra tillgångar, exempelvis värdepapper, som likvid. Regeringen avser i så fall att vid lämpligt tillfälle avyttra dessa. Regeringen bör därför ha ett bemyndigande att sälja dessa tillgångar på samma sätt som de ursprungliga aktierna. Bemyndigandet bör även omfatta andra åtgärder som har direkt samband med avyttringen av bolagens aktier. I samband

med försäljning av aktier uppkommer vissa direkta kostnader för ägaren staten. Bland annat uppstår kostnader för extern rådgivning samt andra omkostnader i samband med försäljningen. Regeringen föreslår därför att dessa kostnader får finansieras genom att de avräknas från den likvid som erhålls vid försäljningen.

När det gäller tjänsteexportverksamheten vid Sjöfartsverket gör regeringen bedömningen att omfattningen av den verksamheten är så pass begränsad att det saknas skäl att skilja den från verkets övriga verksamhet.

4 Politiken för informationssamhället

4.1 Omfattning

Politiken för informationssamhället omfattar områdena informationsteknik (IT), elektronisk kommunikation, post och grundläggande betaltjänster. Åtgärder och resultat följs även upp och redovisas inom andra utgifts- och politikområden.

Inom politiken för informationssamhället vidtas åtgärder som syftar till att skapa goda förutsättningar för väl fungerande marknader och effektiv konkurrens. Hushåll och företag ska ha tillgång till effektiv, robust och säker infrastruktur och bästa möjliga utbud av kommunikationstjänster.

Därutöver ska alla i samhället ha tillgång till grundläggande betaltjänster till rimliga priser (prop. 2006/07:55, bet. 2006/07:TU16, rskr. 2006/07:205).

Post och telestyrelsen (PTS) är sektors- och tillsynsmyndighet inom områdena elektroniska kommunikationer och post. Myndighetens uppgift är bl.a. att meddela tillstånd och utöva tillsyn över operatörerna på marknaderna för elektroniska kommunikationer och post samt att inom ramen för sitt sektorsansvar följa och främja utvecklingen inom dessa områden.

Politiken omfattar även åtgärder som syftar till att Sverige ska bli ett hållbart informationssamhälle för alla (prop. 2004/05:175, bet. 2005/06:TU4, rskr. 2005/06:142) och åtgärder som syftar till att Sverige ska ha bredband i världsklass och att hushåll och företag ska ha goda möjligheter att använda sig av elektroniska samhällstjänster och service via bredband (prop. 2009/2010:193, bet. 2009/10:TU18, rskr. 2009/10:297).

4.2 Utgiftsutveckling

Tabell 4.1 Utgiftsutveckling inom område politiken för informationssamhället

Miljoner kronor

	Utfall 2009	Budget 2010 ¹	Prognos 2010	Förslag 2011	Beräknat 2012	Beräknat 2013	Beräknat 2014
<i>Politiken för informationssamhället</i>							
2:1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter	38	38	38	25	21	21	21
2:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade	104	149	140	149	149	149	149
2:3 Grundläggande betaltjänster	34	49	48	49	37	37	37
2:4 Informationsteknik: Telekommunikation m.m.	18	18	18	33	33	33	33
2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation		195	127	120	120	120	120
Summa politiken för informationssamhället	194	449	370	361	359	359	360
<i>Äldreanslag</i>							
2009 2:5 Samförläggning och kanalisation m.m.	21	0	0	0	0	0	0
Summa äldreanslag	21	0	0	0	0	0	0
Totalt politiken för informationssamhället inkl. äldreanslag	215	449	370	361	359	359	360

Anmärkning: Beloppen är avrundade och stämmer därför inte alltid överens med summan

¹ Inklusive tilläggsbudgetar till statsbudgeten 2010 (prop. 2009/10:99, bet. 2009/10:FiU21, prop. 2009/10:121, bet. 2009/10:FiU35) och förslag till tilläggsbudget i samband med denna proposition.

År 2009 uppgick de totala utgifterna inom politiken för informationssamhället till 215 miljoner kronor. Prognosen för 2010 avseende de totala utgifterna uppgår till 370 miljoner kronor. Huvudorsaken till ökningen är att medel omfördelats till området och anslaget för driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation (prop. 2009/10:1 volym 12 avsnitt 4.7.5). Regeringens förslag till anslag 2011 för politiken för informationssamhället uppgår till sammanlagt 361 miljoner kronor. För 2012, 2013 och 2014 beräknas anslagen till sammanlagt 359 miljoner kronor, 359 miljoner kronor respektive 360 miljoner kronor.

4.3 Mål

Målet för politiken för informationssamhället är säkra, robusta och lättillgängliga kommunikationer som i första hand tillhandahålls genom effektivt fungerande marknader. Det ska finnas ett stort utbud av tjänster som underlättar vardagen för hushåll

och företag i hela landet (prop. 2008/09:100, bet. 2008/09:TU1, rskr. 2008/09:154).

Utöver detta övergripande mål har riksdagen beslutat om mål för IT-politiken, för sektorn elektronisk kommunikation, för postmarknaden samt för grundläggande betaltjänster. Dessa redovisas nedan.

Mål för IT-politiken

Riksdagen har beslutat att målet för IT-politiken är följande: Sverige ska vara ett hållbart informationssamhälle för alla (prop. 2004/05:175, bet. 2005/06:TU4, rskr. 2005/06:142). Målet preciserades i tre delmål:

1. IT ska bidra till att förbättra livskvalitet och till att förbättra och förenkla vardagen för människor och företag.
2. IT ska användas för att främja hållbar tillväxt.

I regeringens proposition Tillgängliga elektroniska kommunikationer gjorde regeringen bedömningen att delmål 3

Tillgänglighet och säkerhet, inom det IT-politiska målet, borde upphävas och ersättas med ett nytt mål som omfattar både användarnas behov och betydelsen av en väl fungerande infrastruktur för bredband. Målet ska i första hand uppnås genom väl fungerande marknader. Genom propositionen upphävdes det tidigare tredje delmålet och ersattes med följande:

3. Sverige ska ha bredband i världsklass. Alla hushåll och företag bör ha goda möjligheter att använda sig av elektroniska samhällstjänster och service via bredband (prop. 2009/2010:193, bet. 2009/10:TU18, rskr. 2009/10:297).

Mål för sektorn elektronisk kommunikation

Riksdagen har beslutat följande mål för sektorn för elektronisk kommunikation (prop. 2002/03:110, bet. 2002/03:TU6, rskr. 2002/03:228). Enskilda, företag och myndigheter ska få tillgång till effektiva och säkra elektroniska kommunikationer. De elektroniska kommunikationerna ska ge största möjliga utbyte när det gäller urvalet av överföringstjänster samt deras pris och kvalitet. Sverige ska i ett internationellt perspektiv ligga i framkant i dessa avseenden.

De elektroniska kommunikationerna ska vara hållbara, användbara och tillgodose framtidens behov. De främsta medlen för att uppnå detta ska vara att skapa förutsättningar för en effektiv konkurrens utan snedvridningar och begränsningar samt att främja internationell harmonisering. Staten ska ha ett ansvar på områden där allmänna intressen inte enbart kan tillgodoses av marknaden.

Det postpolitiska målet

Riksdagen har beslutat följande mål för postsektorn. Det ska finnas en posttjänst av god kvalitet i hela landet som innebär att alla kan ta emot brev och andra försändelser som väger högst 20 kilogram. Det ska finnas möjlighet för alla att få sådana försändelser befordrade till rimliga priser. Dessutom ska enstaka försändelser befordras till enhetliga priser. Det ska finnas möjlighet att försäkra försändelser och få kvitto från mottagaren på att försändelsen

har tagits emot (prop. 1997/98:127, bet. 1997/98:TU13, rskr. 1997/98:304).

Mål för grundläggande betaltjänster

Enligt riksdagens beslut med anledning av propositionen Statens ansvar för vissa betaltjänster är målet för politiken för de grundläggande betaltjänsterna att alla i samhället ska ha tillgång till grundläggande betaltjänster till rimliga priser (prop. 2006/07:55, bet. 2006/07:TU16, rskr. 2006/07:205).

4.4 Resultatredovisning

4.4.1 Resultat

Förbättrad livskvalitet och förenklad vardag

E-inkludering och elektroniska tjänster för personer med funktionsnedsättning

Regeringen bedömer att PTS verksamhet med tjänster för personer med funktionsnedsättning har bidragit till målet om att IT ska bidra till förbättrad livskvalitet och förenklad vardag.

PTS har under året upphandlat ett antal tjänster inom området elektronisk kommunikation samt försöksverksamhet med inriktning på IT-användning för personer med funktionsnedsättning. Ny teknik och nya tekniska lösningar har kontinuerligt utvärderats för att förbättra och utveckla befintliga tjänster samt för att etablera nya tjänster. Försöksverksamheten har exempelvis avsett strömmande talböcker och taltidningar i mobiltelefonen. Under 2010 genomför myndigheten även en innovationstävling med temat "Arbete och utbildning" riktad till företag, forskare och organisationer med projekt som syftar till att öka möjligheterna till arbete och utbildning för personer med funktionsnedsättning.

I en rapport som överlämnades till regeringen hösten 2009 lade Myndigheten för handikappolitisk samordning, Handisam, fram ett förslag till handlingsplan för e-inkludering, rapporten "Rätt från början". Rapporten pekar ut insatsområden inom olika politikområden i syfte att bidra till att alla ska kunna ta del av

informationssamhället och att det ska vara så enkelt som möjligt. Rapporten bereds för närvarande inom Regeringskansliet. Regeringen har givit Handisam i uppdrag att lämna förslag på framtida struktur för uppföljning av e-tillgänglighet (N2010/5802/TTP).

Främja hållbar tillväxt

Genom IT-utvecklingen och den ökade IT-användningen ökar produktiviteten i hela ekonomin tack vare snabbare informationsinhämtning och förnyade produktionssystem. IT bidrar till att nya företag, tjänster och produkter skapas och utvecklas. I begreppet hållbar tillväxt ingår sociala och ekologiska dimensioner vilket innebär att IT

t.ex. ska bidra till minskad klimatpåverkan och att kvinnors delaktighet i informationssamhället ökar.

Den Digitala Agendan för Europa (KOM (2010) 245) är ett av sju flaggskeppsinitiativ i EU:s övergripande strategi för tillväxt, EU2020. För att följa utvecklingen och de offentliga åtgärdernas resultat arbetar man inom EU med indikatorer för informationssamhällets utveckling. Ett antal sådana indikatorer för måluppfyllelse redovisas i tabellen nedan. Indikatorerna utgör bara ett begränsat urval av möjliga indikatorer för att följa utvecklingen på området. Olika aspekter på måluppfyllelse kommenteras i det påföljande avsnittet.

Tabell 4.2 Indikatorer på måluppfyllelse

	2006	2007	2008	2009
Mål: IT ska användas för att främja hållbar tillväxt				
Andel företag med minst 10 anställda som använder datorer	96 %	96 %	96 %	96 %
Andel företag med 1-9 anställda som använder datorer	i.u.	i.u.	85 %	85 %
Andel företag med minst 10 anställda med tillgång till bredband	88 %	87 %	89 %	95 %
Andel företag med 1-9 anställda med tillgång till bredband	i.u.	i.u.	74 %	83 %
Andel företag med minst 10 anställda som har automatiserat informationsutbyte med andra företags eller organisationers IT-system	i.u.	i.u.	32 %	44 %
Andel företag med 1-9 anställda som har automatiserat informationsutbyte med andra företags eller organisationers IT-system	i.u.	i.u.	17 %	23 %
Andel kvinnor resp. män som operativa företagsledare inom IT- och telekomsektorn	8 % 89 %	8 % 89 %	8 % 89 %	i.u. i.u.
Andel kvinnor resp. män vid högre IT-utbildningar (utexaminerade) ¹	25 % 75 %	22 % 78 %	20 % 80 %	19 % 81 %
Mål: IT ska bidra till förbättrad livskvalitet och till att förbättra och förenkla vardagen för människor och företag²				
Andel av befolkningen som har tillgång till Internet i hemmet	83 %	84 %	88 %	89 %
Andel av befolkningen som har tillgång till bredband i hemmet ³	56 %	71 %	74 %	83 %
Andel individer som under året köpt eller beställt varor och tjänster över Internet	i.u.	53 %	i.u.	63 %
Andel individer som utträttat bankärenden över Internet under året	57 %	57 %	65 %	71 %
Andelen företag med minst 10 anställda som använder Internet vid kontakter med myndigheter för att söka information	77 %	75 %	84 %	i.u.
Andelen företag med 1-9 anställda som använder Internet vid kontakter med myndigheter för att söka information	i.u.	i.u.	71 %	i.u.
Andelen företag med minst 10 anställda som utnyttjar möjligheten till myndigheternas fullständiga elektroniska ärendehantering	28 %	30 %	37 %	i.u.
Andelen företag med 1-9 anställda som utnyttjar möjligheten till myndigheternas fullständiga elektroniska ärendehantering	i.u.	i.u.	26 %	i.u.
Andelen företag med minst 10 anställda som lämnat in anbud i elektroniska upphandlingssystem	11 %	10 %	14 %	i.u.
Andelen företag med 1-9 anställda som lämnat in anbud i elektroniska upphandlingssystem	i.u.	i.u.	6 %	i.u.
Andel företag med minst 10 anställda som fakturerat elektroniskt (e-faktura)	i.u.	12 %	10 %	15 %
Andel företag med 1-9 anställda som fakturerat elektroniskt (e-faktura)	i.u.	i.u.	4 %	5 %

Indikatorer på effektiv konkurrens ⁴				
Antal tjänsteleverantörer som erbjuder mobil kommunikation	20	21	21	19
Antal tjänsteleverantörer som erbjuder fast telefoni	78	73	68	105
Antal tjänsteleverantörer som erbjuder bredband	169	157	154	157
Antal abonnemang för IP-baserad telefoni (tusalental)	410	623	758	977

¹Källa: Högskoleverket. Siffrorna avser högskole-, kandidat- och magisterexamen inom informatik/data- och systemvetenskap, datateknik och datavetenskap samt civilingenjörsexamen/motsvarande inom datateknik och informationsteknologi samt högskoleingenjörsexamen/motsvarande inom data.

²Källa SCB Privatpersoners användning av Internet och Företags användning av Internet. Avser för privatpersoner åldern 16–74 år.

³Bredband inkluderar anslutningar via DSL-uppkoppling (t.ex. ADSL eller VDSL), annan typ av snabb förbindelse (t.ex. via kabel-TV eller ett lokalt nätverk) samt anslutning via 3Gnät.

⁴Källa PTS Svensk Telemarknad.

IT för miljön

Enligt Europeiska kommissionens rekommendation från oktober 2009 om att utnyttja informations- och kommunikationsteknik för att underlätta övergången till en energieffektiv ekonomi med låga koldioxidutsläpp, motsvarar IT-utrustningens och IT-tjänsternas energianvändning omkring 8 procent av elförbrukningen i EU och uppskattningsvis 2 procent av koldioxidutsläppen (KOM(2009)7604). Samtidigt beräknas IT-relaterade förbättringar inom andra sektorer kunna spara omkring 15 procent av de totala koldioxidutsläppen fram till 2020.

I SCB:s rapport Företagens användning av IT 2009 framgår att fyra av tio företag (med 10 anställda eller fler) har en miljöpolicy eller motsvarande som innebär att företaget ska minska energiförbrukningen vid användning av IT, ett av fyra ska vid upphandling av IT-produkter eller -tjänster ställa krav på att leverantörerna är miljöcertifierade, ett av tre ska vid upphandling ta hänsyn till energiförbrukningen vid val av system eller hårdvara samt ett av fyra ska välja telefon-, webb- eller videomöten i stället för möten som innebär resor. Det är ingen större skillnad jämfört med små företag (1–9 anställda).

Regeringen beslutade i juli 2009 om en förordning om miljöledning i statliga myndigheter. I förordningen sägs att myndigheterna ska använda energieffektiv informationsteknik samt utarbeta en mötes- och resepolicy som verktyg för att miljöanpassa sin verksamhet.

I april 2010 redovisade Naturvårdsverket sitt uppdrag att ta fram ett förslag till en handlingsplan för IT för miljön (N2010/4435/ITP). Förslaget har utgjort ett viktigt underlag till regeringens agenda på

området, IT för en grönare förvaltning – agenda för IT för miljön 2010 – 2015, som beslutades i juli 2010. Agendan innehåller områden där offentlig sektor anses ha stor möjlighet att påverka, nämligen offentlig upphandling av IT-produkter och -tjänster, drift och användning av IT samt mötes- och resepolicy. Agendan kommer att följas upp inom ramen för myndigheternas årliga rapportering av miljöledningsarbetet och vid behov genom specifik rapportering inom området IT för miljön.

IT och jämställdhet

Det råder fortfarande en sned könsfördelning inom IT-området, såväl inom IT-utbildningar vid universitet och högskolor som bland yrkesverksamma i branschen.

Regeringen gav i april 2010 Tillväxtverket i uppdrag att arrangera en nationell konferens om jämställd IT för ökad tillväxt. Konferensen ska vända sig till en bred målgrupp inkluderande offentlig och privat sektor, akademien och civilsamhället. Ett viktigt underlag till konferensen är den handlingsplan om jämställd IT som KTH på uppdrag av regeringen rapporterade i september 2007. Konferensen ska ha både ett EU- och Östersjöperspektiv. Tillväxtverkets konferens genomförs under hösten 2010. Slutsatserna från denna inklusive förslag på hur arbetet inom jämställd IT kan fortsätta ska rapporteras den 28 februari 2011, se även avsnitt 4.6 Politikens inriktning nedan.

Bredband i världsklass och goda möjligheter för hushåll och företag att använda elektroniska samhällstjänster

Tillgång till bredband

Regeringen beslutade den 2 november 2009 om en bredbandsstrategi för Sverige (N2009/8317/ITP). I strategin tydliggörs regeringens inriktning för bredbandspolitiken. Utgångspunkten är att bredband i första hand ska tillhandahållas genom väl fungerande marknader. Statens ansvar är att skapa goda förutsättningar för marknaden och undanröja hinder för utvecklingen genom lämplig reglering. Staten har också ett ansvar i områden där allmänna intressen inte enbart kan tillgodoses av marknaden.

I bredbandsstrategin presenterar regeringen mål för bredbandsområdet. Det övergripande målet är att Sverige ska ha bredband i världsklass. Det innebär att 90 procent av alla hushåll och företag år 2020 bör ha tillgång till bredband om minst 100 Mbit/s. Redan 2015 bör 40 procent ha tillgång till bredband med den hastigheten. Vidare bör alla hushåll och företag ha goda möjligheter att använda sig av elektroniska samhällstjänster och service via bredband. I strategin anges att det är marknads uppgift att göra investeringar i infrastruktur: Statens roll är att se till att marknaden fungerar effektivt och att marknads aktörer ges förutsättningar för sin verksamhet genom lämplig reglering. För att bidra till att målen uppfylls och ge marknaden förutsättningar för att driva verksamhet och investera i bredband i hela landet lyfter regeringen fram prioriterade frågor inom flera områden.

I mars 2010 överlämnade regeringen en proposition om tillgängliga elektroniska kommunikationer till riksdagen (prop. 2009/10:193, bet. 2009/10:TU 18, rskr. 2009/10:297). Genom propositionen upphävs delmål 3 Tillgänglighet och säkerhet, inom det IT-politiska målet, och ersätts med målet att Sverige ska ha bredband i världsklass och att alla hushåll och företag bör ha goda möjligheter att använda sig av elektroniska samhällstjänster och service via bredband. Målet ska i första hand uppnås genom väl fungerande marknader.

Elektroniska samhällstjänster och service

Enligt Europeiska kommissionens mätning 2009 av den elektroniska medborgarservicen har

Sverige återtagit en av de ledande positionerna i Europa (Generaldirektoratet för informationssamhället och medier: Smarter, Faster, Better eGovernment, November 2009). I mätningen av tillgänglighet av myndighetstjänster på Internet har Sverige gått från en sjunde plats till en delad andra plats. I undersökningen ingår tillgängligheten till och användningen av tjänster såsom skattedeklarationer, bygglov, ansökningar till skolor, arbetssökande, kontakter med t.ex. Försäkringskassan, bibliotekstjänster och förmedling av kulturarvet mm.

Mätningen visar även att endast hälften av Internetanvändarna använder Internet för myndighetsinformation. Utvecklingen har varit relativt stillastående sedan 2007. Det är främst de med hög utbildning och god inkomst som använder Internet för att skaffa offentlig information. Bland företagen är användningen högre och uppgår enligt kommissionens mätningar till cirka 78 procent.

Samhällsomfattande tjänster

Den lagstadgade s.k. samhällsomfattande telefonitjänsten omfattar en anslutning till det allmänna telefonnätet till en fast nätanslutningspunkt i stadigvarande bostad eller fast verksamhetsställe. Anslutningen ska vara utformad så att den medger ett funktionellt tillträde till Internet. I Sverige definierades 2004 nivån för ett funktionellt tillträde till Internet till 20 kbit/sek, se 29 a § förordningen (2003:396) om elektronisk kommunikation. Andra länder har gjort andra bedömningar. Exempelvis höjde den finska regeringen nivån till 1 Mbit/s i juli 2009. Regeringen avser att höja nivån i Sverige (se nedan avsnitt 4.6 Politikens inriktning).

Grundläggande telefonitjänst

I december 2008 gav regeringen PTS i uppdrag att snarast se till att de som har haft tillgång till telefoni men förlorat den får fortsatt möjlig tillgång till telefoni under år 2009 om de begär det. I början av 2010 kunde det konstateras att det fortfarande kan utgöra ett problem och att behovet att tillse att möjlighet till telefoni finns kvar. Regeringen gav därför PTS ett förnyat uppdrag och beviljade högst 2,5 miljoner kronor för år 2010 för att genomföra uppdraget. De personer som berörs är spridda i hela landet i glesbebyggda områden.

Effektivt fungerande marknader

PTS har på regeringens uppdrag gjort en geografisk kartläggning av bredbandstillgång och användning i Sverige. Kartläggningen visar att bredbandstäckningen i Sverige är god. Mer än 99 procent av hushåll och arbetsställen har täckning av bredband via trådbundna och/eller trådlösa nät.

Under 2009 fortsatte utvecklingen med färre abonnemang för fast telefoni och fler abonnemang för mobil kommunikation och IP-baserad telefoni. Även antalet bredbandsabonnemang fortsatte att öka med 13 procent till cirka 4,3 miljoner. Detta kan i huvudsak förklaras av en fortsatt tillväxt av mobilt bredband (från 23 till 31 procent av samtliga bredbandsabonnemang) och bredband via fiber, samtidigt som antalet bredbandsabonnemang via det fasta telenätet minskar. Andelen abonnemang med högre överföringshastigheter ökar också. Cirka 9 av 10 abonnemang medger 2 Mbit/s eller högre hastighet och cirka 9 procent av abonnemangen medger överföringshastigheter på 30 Mbit/s eller mer.

I november 2007 lade Europeiska kommissionen fram förslag till tre nya rättsakter. Ett direktiv om bättre reglering som medför ändringar i ram- auktorisations- och tillträdesdirektivet, ett direktiv om medborgerliga rättigheter som medför ändringar i direktivet om samhällsomfattande tjänster (det s.k. USO-direktivet, Universal Service Obligation) och e-dataskyddsdirektivet samt en förordning om en ny EU-myndighet (Body of European Regulators in Electronic Communications, BEREC). Rättsakterna utgör en översyn och uppdatering av befintliga regelverk på EU-nivå för området elektronisk kommunikation, som i Sverige i huvudsak är införda genom lagen om elektronisk kommunikation. Syftet med de nya rättsakterna är bl.a. att öka harmoniseringen inom EU för att skapa bättre konkurrens och därmed bättre priser och tjänster för konsumenterna, men också att ge europeiska operatörer lättare att verka i olika länder. Vidare medför rättsakterna att konsumentskyddet på marknaden för elektronisk kommunikation förbättras, särskilt för utsatta grupper, såsom personer med funktionsnedsättning, samt att persondataskyddet ökas. Förhandlingarna kring

de nya rättsakterna avslutades under hösten 2009 genom ett s.k. förlikningsförfarande under det svenska ordförandeskapet. De nya uppdaterade rättsakterna ska vara genomförda i Sverige senast den 25 maj 2011. Regeringen har remitterat en departementspromemoria för detta ändamål (DS 2010:19).

Globalt ökar trafiken över mobilnäten mycket kraftigt. Enligt en studie från Ericsson ökade datatrafiken över mobilnät med 280 procent under perioden december 2007 till december 2009 och datatrafiken är nu större än rösttrafiken. I takt med den snabba utvecklingen av trådlösa tekniker och tjänster ökar efterfrågan på radiofrekvenser i samhället, vilket i sin tur lett till att frekvenser blir alltmer ekonomiskt värdefulla. Värdet av frekvensanvändningen uppskattas till 2,2 procent av BNP inom EU (Review Impact Assessment KOM (2007) 1472). Utvecklingen och användningen av radiofrekvenser är en nyckelfråga för den fortsatta utvecklingen av IT och elektronisk kommunikation. Den främsta målsättningen för området är att skapa ett investeringsklimat som underlättar för ny teknik att spridas över landet och som leder till att ett stort utbud av trådlösa tjänster når många användare. Den kommande tilldelningen av det s.k. 800 MHz-bandet (790-862 MHz) förväntas ge ökade möjligheter till bredbandstjänster åt fler medborgare vilket beror på att detta frekvensband har goda egenskaper för att täcka stor yta och därför är väl lämpat för mobila bredbandstjänster även till glest befolkade områden.

En annan viktig förändring under året är att reglerna för tillståndsgivning för radiofrekvensanvändning har ändrats (prop. 2009/10:193, bet. 2009/10:TU 18, rskr. 2009/10:297). Det behövdes en modernisering av reglerna för tillstånd att använda radiosändare. För det första görs en rad förenklingar av tillståndsförfarandet i stort, som ska underlätta administrationen för både myndigheten och användare av tillståndspliktiga radiosändare. Utöver det föreslås ändrade bestämmelser för att skapa ett så konkurrensfrämjande och förutsebart system som möjligt. Fördelning av tillstånd ska i högre grad ske genom konkurrensutsatta förfaranden i de situationer där antalet intresserade operatörer är fler än antalet tillstånd att fördela. En ytterligare nyhet är att sådana tillstånd inte ska gå att förlänga. Konkurrens och låga inträdesbarriärer är viktiga

drivkrafter för långsiktiga investeringar och innovation som utvecklar marknaden. Det ska också gå att hyra ut tillstånd för att på så vis öka användningen och dynamiken på marknaden.

Säkra och robusta elektroniska kommunikationer

PTS arbete tillsammans med marknadens aktörer och berörda myndigheter för elektronisk kommunikation har bidragit till att de elektroniska kommunikationerna är robustare.

Robust och säker elektronisk kommunikation

Såväl stat som näringsliv har investerat i krishanteringsförmåga och robusthetshöjande åtgärder. PTS och operatörernas samverkan i ett stort antal projekt har medfört att robustheten för att förhindra och hantera avbrott i näten och krishanteringsförmågan stärkts. I denna samverkan har man fortsatt att utveckla metoder och system för att bl.a. minska avbrottstider och skapa delad lägesbild, samt förbättrat informationen till allmänheten i händelse av allvarliga störningar i elektronisk kommunikation.

För att förebygga att kablar grävs av, vilket är en vanlig orsak till avbrott, har PTS tillsammans med marknadens aktörer utvecklat ett informationssystem med uppgifter om kabelförläggningar som på ett enkelt sätt kan delges entreprenörer och andra som utför markarbeten (den s.k. Ledningskollen).

PTS arbete för en robust elektronisk kommunikation och ett säkrare Internet sker enligt en strategi och handlingsplan som avser 2009–2011. PTS arrangerar och medverkar i olika krisledningsövningar för sektorn, såväl nationella som internationella.

Ett stabilt och robust Internet

Internets infrastruktur har visat sig förhållandevis stabilt och robust, medan slutanvändarens egna IT-nätverk och utrustning/terminaler visar på sårbarheter. Attacker mot näten blir mer sofistikerade (trojaner, s.k. botnet etc.) och har idag ofta ekonomiska drivkrafter. PTS har under det senaste året följt upp slutsatser från kartläggningen av problem omkring kapade datorer i Sverige (botnet). PTS har bl.a. inom ramen för det s.k. Integritetsforum tagit initiativ till informationsutbyte m.m. inom branschen för att förbättra säkerheten för Internetanvändare.

PTS har under det gångna året utövat fortsatt tillsyn enligt lagen (2006:24) om nationella toppdomäner för Sverige på Internet. Händelsestyrd tillsyn genomfördes när en incident som påverkade driftsäkerheten för .se-zonen inträffade i oktober.

Frågorna kring Internets förvaltning har varit mycket aktuella under fjolåret och det svenska ordförandeskapet i EU. Under hösten 2009 behandlades frågan om det nya styrdokumentet "Affirmation of Commitments" mellan USA:s Handelsdepartement och Internet Corporation for Assigned Names and Numbers (ICANN - den organisation som ansvarar för teknisk koordinering av Internets tekniska infrastruktur) som trädde ikraft den 1 oktober 2009.

En annan fråga som varit aktuell rör Internet Governance Forum (IGF) och dess framtid efter de fem års mandat detta forum haft. IGF bildades 2005 efter FN:s världstoppmöte om informationssamhället i syfte att bibehålla en global och kontinuerlig dialog och erfarenhetsutbyte i alla frågor om Internet. Under 2010 ska FN:s generalsekreterare utreda om IGF bör fortsätta. Arbetet inom WSIS (World Summit on the Information Society) och IGF har inneburit framsteg genom att bl.a. beslutsfattare och teknikutvecklare har närmat sig varandra. IGF är det enda globala forum där olika aktörer från olika delar av världen och från olika sektorer kan samlas, diskutera och utbyta erfarenheter utan bindande beslut.

Utöver fysiska anslutningar till nät för elektronisk kommunikation krävs också en logisk anslutning genom en s.k. IP (Internet Protokoll) adress. Såväl Europeiska kommissionen som PTS har framhållit vikten av övergång till nästa version av Internetprotokollet IPv6 (KOM(2008) 313). PTS bedömer att de tillgängliga adresserna via IPv4 kommer att ta slut, på vissa håll kanske redan under 2011 (Robust elektronisk kommunikation, strategi för åren 2009–2011 PTS-ER-2009:25).

Informationssäkerhet

Under 2009 har Sveriges IT-incidentcentrum (Sitic) fortsatt erbjuda tjänster för incidenthantering och teknisk omvärldsbevakning till myndigheter och andra intressenter. Myndigheterna har också erbjudits grundläggande tjänster för insamling och analys av skadlig Internettrafik.

Post

De mål som regeringen beslutat för postområdet har uppnåtts. Det framgår av den tillsyn PTS gjort. Samtliga postoperatörer uppfyller kraven på en tillförlitlig postverksamhet. Kravet på daglig, rikstäckande postservice säkerställs genom att Posten AB i tillståndsvillkor utsetts till den postoperatör som ska svara för den samhällsomfattande posttjänsten.

Genom propositionen Ny postlag, som antagits av riksdagen (prop. 2009/10:216, bet. 2009/10:TU19, rskr. 2009/10:378), införlivas Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/6/EG av den 20 februari 2008 om ändring av direktiv 97/67/EG beträffande fullständigt genomförande av gemenskapens inre marknad för posttjänster. Direktivet innebär att det monopoliserade området försvinner på den europeiska brevmarknaden. I propositionen föreslås att postlagen (1993:1684) ska ersättas med en ny lag. Dessutom innehåller lagen andra bestämmelser än sådana som följer av postdirektivet. Lagen har också fått en helt annan struktur än den nuvarande postlagen. Den innehåller också ett antal definitioner som är nya i förhållande till nuvarande postlag.

I propositionen föreslås att den samhällsomfattande posttjänsten ska ha samma omfattning och kvalitet som hittills. Enligt den nya lagen behöver någon tillhandahållare av den samhällsomfattande posttjänsten inte utses om tjänsten kan säkerställas på annat sätt och lagens krav på tjänsten uppfylls. Regeringen gör i propositionen bedömningen att det för närvarande saknas behov av att finansiera den samhällsomfattande posttjänsten. Den nya lagen innehåller bestämmelser om att prissättningen av den samhällsomfattande posttjänsten ska vara öppen för insyn, icke-diskriminerande och kostnadsorienterad, samt ska främja ett effektivt tillhandahållande av tjänsten. För den eller de som utsetts att tillhandahålla hela eller delar av den samhällsomfattande posttjänsten förtydligas postdirektivets krav på redovisning av tjänsterna. Vidare innehåller lagen vissa bestämmelser om tillgång till postal infrastruktur samt uttryckliga bestämmelser om att alla tillståndshavare ska ha förfaranden för att kunna hantera användarnas klagomål. Lagändringarna trädde i kraft den 1 september 2010.

Antalet hushåll som bara får sin post två till fyra dagar i veckan och undantas från daglig

utdelning har inte ökat. Från cirka 1 600 hushåll i början av 1990-talet är det 2009 endast 958 hushåll som undantas. Personer med funktionsnedsättning och äldre personer i glesbygd garanteras post- och grundläggande betaltjänster i anslutning till bostaden genom två särskilda upphandlingar. Vad gäller posttjänsterna omfattade upphandlingen 2009 totalt 1517 hushåll. Portofri befordran av blindskriftsförsändelser är en annan tjänst på postområdet som ett stort antal personer med funktionsnedsättning får del av. Antalet försändelser uppgick 2009 till 1,44 miljoner vilket är en minskning jämfört med 2008. Resultatet av PTS samverkan med berörda handikapporganisationer, teleoperatörer, tillverkare och andra myndigheter utgör underlag för bedömning av vilka förutsättningar och nya behov som personer med funktionsnedsättning har av att nyttja tjänster på postområdet.

En analys av effekterna av samgåendet mellan Posten AB och Post Danmark A/S har genomförts av 2008 års postlagsutredning. Utredningen har bl.a. studerat effekterna av regleringen på postmarknaden, den samhällsomfattande posttjänsten och tillgång till den postala infrastrukturen. Utredningen har även analyserat PTS och Konkurrensverkets roll när det gäller konkurrensfrämjande arbete. Analysen redovisades i slutbetänkandet Samgående mellan Posten AB och Post Danmark A/S – en analys (SOU 2009:100) som överlämnades i januari 2010. Utredningen konstaterar sammanfattningsvis att ytterligare förändringar i regleringen inte behövs under förutsättning att de förslag som utredningen tidigare lämnat i delbetänkandet En ny Postlag (SOU 2009:82) genomförs. Utredningen konstaterar dock att PTS tillsyn kan bli mer komplicerad och att det är svårt att idag helt förutse vad samgåendet kommer att betyda för marknaden. Utredningen förordar en vidgad tillsynsroll för sektorsmyndigheten som kan möta eventuella problem som uppstår på marknaden och föreslår att PTS ges en konkurrensfrämjande roll även på postområdet. Postlagsutredningens förslag i delbetänkandet har använts som underlag till regeringens proposition Ny postlag.

Grundläggande betaltjänster

I enlighet med propositionen Statens ansvar för vissa betaltjänster (prop. 2006/07:55) tillhandahålls grundläggande betaltjänster efter en upphandling av Ica-Banken och Kuponginlösen AB. För personer med funktionsnedsättning och äldre personer i glesbygd har en särskild upphandling genomförts så att grundläggande betaltjänster ska kunna tillhandahållas i anslutning till bostaden, s.k. utsträckt service. Vad gäller de grundläggande betaltjänsterna är det cirka 800 personer som har registrerat sig och har möjlighet att använda de upphandlade tjänsterna som tillhandahålls i lantbrevbäringen. På de 15 orter där betalservice har upphandlats uppskattas antalet användare till drygt 3 000.

4.4.2 Analys och slutsatser

Förbättrad livskvalitet och förenklad vardag

E-inkludering och elektroniska tjänster för personer med funktionsnedsättning

Ny teknik och nya tekniska lösningar är viktiga verktyg för att förbättra och utveckla befintliga tjänster samt för att etablera nya tjänster för alla människor utifrån deras olika förutsättningar och behov t.ex. personer med funktionsnedsättning. Detta för att underlätta vardagslivet och kunna delta i vårt samhälle men också för att öka möjligheterna till arbete och utbildning. För att öka kännedomen om de tjänster som PTS upphandlar och därigenom nå fler målgrupper har en större informationskampanj genomförts. För att driva på tillgången till och användningen av IT krävs insatser av skilda slag. Det handlar om tillgången till bredband men i allt högre grad handlar det om användbarhet och tillgänglighet till tjänster där människors delaktighet i alla aspekter av informationssamhället måste stå i fokus.

Främja hållbar tillväxt

Företagens IT-användning och tillgång till bredband

Regeringen konstaterar att små företag använder IT i mindre utsträckning än större. Vid jämförelser av mer avancerad IT-användning är

skillnaderna stora. Kungliga tekniska högskolan har på regeringens uppdrag sammanställt en rapport om småföretagens IT-användning (N2010/3662/ITP). I rapporten framgår att små företag riskerar att underinvestera i IT, bl.a. på grund av bristande kunskap om IT:s möjligheter och begränsad teknisk kompetens. Även bristande utbud av produkter och IT-tjänster anpassade till småföretagens verksamhetsbehov lyfts fram. Små företag har en viktig roll att spela för att upprätthålla en hög sysselsättning och ett dynamiskt näringsliv. Mindre och nya företag bidrar med konkurrens, innovativa lösningar och utgör på sikt en viktig komponent för tillväxten och ett fortsatt högt välbefinnande. Samtidigt är det de mindre företagen som utsätts för ett allt hårdare konkurrensstryck i ett skede där marknader blir öppnare och mer lättillgängliga. Verktyg för att klara dessa utmaningar är IT och Internet.

IT för miljön

Kommissionen presenterade i oktober 2009 en rekommendation om att utnyttja informations- och kommunikationsteknik för att underlätta övergången till en energieffektiv ekonomi med låga koldioxidutsläpp. Medlemsstaterna rekommenderas att genomföra åtgärder med bäring på bl.a. intelligent mätning, energisimulering, bredband med hög överföringshastighet, upphandlingsmetoder inom IT samt e-förvaltning. Medlemsstaterna uppmanas att rapportera de insatser som genomförts med anledning av denna rekommendation i oktober 2010 och därefter årligen. OECD konstaterar i sin rekommendation från april 2010 om informationsteknik och miljön (KOM(2010)61) att en förbättrad användning av IT är en viktig faktor för förbättrad miljöprestanda och kampen mot klimatförändringar. Rekommendationen innehåller uppmaningar till medlemsstaterna att bl.a. samordna IT-politiken med politiken för klimat, miljö och energi för att öka förståelsen för IT:s direkta miljöeffekter, möjliggörande effekter av IT-lösningar i andra sektorer samt systemiska effekter av IT-användning när det gäller socialt och kulturellt beteende. Implementeringen av rekommendationen kommer att vara föremål för en revision tre år efter ikraftträdandet.

IT och jämställdhet

Den sneda könsfördelningen inom IT-utbildningar och IT-branschen innebär att kvinnors kompetens inte tas tillvara i tillräckligt stor utsträckning inom IT-utveckling och användning, vilket är negativt ur ett kvalitets- och tillväxtperspektiv.

Bredband i världsklass och goda möjligheter för hushåll och företag att använda elektroniska samhällstjänster

Tillgång till bredband

Sverige har en fortsatt stark position vad gäller IT-användning och bredband. Användningen är utbredd och Sverige toppar flera rankinglistor där IT-utvecklingen i olika länder jämförs. I 2010 års Connectivity Scorecard (www.connectivityscorecard.org) ligger Sverige på första plats, och har sedan förra mätningen gått om USA. Sveriges styrka finns inom både infrastruktur och användning som är spridd inom samtliga sektorer: konsumenter, företag och offentlig sektor. Andra styrkor som lyfts fram är användningen av e-förvaltning, företagens investeringar i hårdvara, mjukvara och i IT-relaterad forskning samt att Sverige ligger i framkant vad gäller utbyggnad av fjärde generationens mobilteknik. Även i OECD World Economic Forums senaste ranking hamnar Sverige på första plats. Sverige ligger också främst i såväl Internationella TeleUnionens (ITU) ranking av olika länders IT-utveckling som i EU:s Broadband Performance Index, som jämför medlemsstaternas bredbandsutveckling i fråga om bl.a. hastighet, pris, glesbygdstäckning, innovationer och andra socioekonomiska faktorer.

PTS bredbandskartläggning visar att täckningen av bredband har ökat sedan förra året. Det handlar främst om att täckningen för fibernät och mobilt bredband via tekniken HSPA har vuxit, från 35 procent till 40 procent respektive från 94 procent till cirka 99 procent. Andelen hushåll och arbetsställen som är belägna i områden som helt saknar bredbandstäckning har minskat. En närmare analys av studien visar dock att skillnaderna vad gäller täckning och faktisk möjlighet att teckna ett bredbandsabonnemang skiljer sig åt, exempelvis har endast cirka 20 procent av hushåll och

arbetsställen faktisk tillgång till ett fibernät. Kartläggningen visar också att täckningsgraden för bredband med lägre överföringshastigheter generellt är god i landet men att täckningsgraden sjunker betydligt för bredband med högre överföringshastigheter. Det är särskilt i gles bebyggda områden som en lägre andel hushåll och arbetsställen har täckning av bredband med hög överföringshastighet. Exempelvis har 62 procent av hushållen i tätbebyggda områden täckning av bredband med 50 Mbit/s eller mer medan motsvarande andel för gles bebyggda områden är 9 procent. Det innebär att det finns områden där bredbandsinfrastrukturen inte är framtidssäker eftersom den inte kommer att klara de ökade kapacitetskrav som framtida tjänster kräver.

Det finns således områden, inte minst i gles befolkade delar av landet, där det kan vara motiverat med statliga insatser. Regeringen genomför också vissa riktade satsningar på infrastruktur för bredband som för perioden 2010–2013 beräknas till 625 miljoner kronor. Det handlar om åtgärder för driftsäkra och tillgängliga elektroniska kommunikationer samt satsningar på bredband inom landsbygdsprogrammet under utgiftsområde 23, Areella näringar, landsbygd och livsmedel.

Det finns ett behov av samverkan mellan olika aktörer för att få till stånd investeringar i bredband. Regeringen gav därför PTS i uppdrag att beskriva goda exempel på regionala och lokala initiativ samt privat-offentlig samverkan som har bidragit till utbyggnad av bredband. Rapporten lämnades till regeringen i maj 2010 och innehåller både goda exempel och förslag på hur samverkansinitiativ kan främjas. I mars 2010 beslutade regeringen dessutom att tillsätta ett Bredbandsforum i syfte att främja utbyggnad av bredband i hela landet. För att stödja forumets arbete inrättades ett administrativt kansli hos PTS. Forumet har tillsatt tre arbetsgrupper som ska fokusera på hur tillgängliga offentliga stödmedel bäst används för att främja bredbandsutbyggnaden i alla delar av landet, hur förutsättningarna för utbyggnad kan förbättras samt synliggöra nyttan med bredband.

Elektroniska samhällstjänster och service

Det kan konstateras att tillgängligheten till samhällstjänster och service är god i Sverige, vilket också stöds av undersökningar gjorda av bl.a. kommissionen. De allra flesta myndigheter

och offentliga aktörer tillhandahåller information och tjänster via sina webbplatser och använder IT i utformningen av den personliga servicen. Det pågår också en utveckling där myndigheter med behov av lokal närvaro tillsammans med kommunerna samverkar kring utvecklingen av offentlig service genom etablering av gemensamma servicekontor. Vid servicekontoren kan medborgare och företag få tillgång till och hjälp med e-tjänster. Regeringens bedömning är att ökad lokal samverkan är nödvändig för att upprätthålla en god offentlig service i hela landet och att den samverkan som inletts bör utvidgas och fördjupas.

Då en mycket hög andel av hushållen och företagen i Sverige har täckning av bredband har man också möjlighet att använda sig av samhällstjänster och service via bredband. Studier av bl.a. SCB, World Internet Institute och Europeiska kommissionen visar däremot att själva användningen är förhållandevis låg. Detta tyder på att ytterligare åtgärder krävs för att de samhällsvinster som en ökad e-förvaltning kan leda till ska bli verklighet.

En förutsättning för att medborgare och företag ska kunna använda förvaltningens e-tjänster är att det finns ett system för elektronisk identifiering och signering, så kallade e-legitimationer. Regeringen gav den 17 juni 2010 en särskild utredare i uppdrag att förbereda och genomföra bildandet av en nämndmyndighet för samordning av statens och kommunernas hantering av metoder och tjänster för elektronisk identifiering och signering. Nämnden ska kunna inleda sin verksamhet den 1 januari 2011 (dir 2010:69). E-delegationen har i sitt betänkande (SOU 2010:20) även föreslagit att en förvaltningsgemensam ”Mina sidor” för privatpersoner bör utvecklas för att göra det enklare för medborgarna att hitta till tjänsterna och få en översikt över sina ärenden. Regeringen bedömer att E-delegationens arbete är viktigt för att öka medborgarnas och företagens användning av samhällstjänster och service. (För mer information, se UO02.)

Vad gäller framtida användningsområden för samhällstjänster och service kommer dessa att öka. Inte minst kommer en växande och åldrande befolkning att ställa andra krav på vård och omsorg. Allt fler äldre vårdas i hemmet och då är tillgången till elektroniska kommunikationstjänster viktiga. På sikt

kommer behovet av en Internetanslutning att öka för t.ex. övervakning, larm m.m.

Samhällsomfattande tjänster

Inom ramen för den lagstadgade lägsta nivån av elektroniska kommunikationstjänster finns även tillgång till ett funktionellt tillträde till Internet. Såväl den tekniska utvecklingen som användningen och efterfrågan på tjänster förändrar förutsättningarna för användarna. Det finns därför behov av att kontinuerligt ompröva vad som ska anses utgöra ett funktionellt tillträde till Internet. Denna fråga har regeringen tidigare behandlat i Bredbandsstrategi för Sverige, en promemoria (N2009/9769/ITP) och propositionen Tillgängliga elektroniska kommunikationer (prop. 2009/10:193, bet. 2009/10:TU18, rskr.2009/10:297).

Dagens nivå för funktionellt tillträde till Internet fastställdes 2004 då en upprindad förbindelse via det kopparbaserade telenätet utgjorde normen. Dagens former för anslutning till Internet tillåter betydligt högre hastigheter än tidigare. Uppskattningsvis cirka 90 procent av alla Internetanvändare i Sverige använder en anslutning som medger minst 1 Mbit/s. En hastighet på 20 kbit/s kan därför inte längre varken anses tillräcklig för att tillgodose behovet av elektroniska bastjänster i samhället eller motsvara det majoritetens använder i fråga om tillträde till Internet. Regeringen bedömer därför att det finns skäl som talar för en höjning av funktionellt tillträde till Internet till 1 Mbit/s. Se vidare nedan under avsnitt 4.6 Politikens inriktning.

Grundläggande telefonitjänst

Det pågår en teknikförändring inom sektorn för elektronisk kommunikation vilket bl.a. medför att delar av det kopparbaserade telenätet avvecklas då det har tjänat ut. I vissa fall ersätts det kopparbaserade nätet med andra tekniker. I glest bebyggda områden är förutsättningarna för nya investeringar i trådbunden teknik låga. De allra flesta hushåll som blir av med telefoni via det kopparbaserade nätet får tillgång till telefoni av någon kommersiell operatör via trådlösa nät, men det finns också personer som riskerar att bli helt utan telefoni. Bedömningen från branschhåll är att ett några få hushåll per år under åtminstone de kommande fem åren kommer vara i behov av statlig upphandling.

Effektivt fungerande marknader

Arbetet med att få marknaden för elektronisk kommunikation att fungera effektivare fortsätter. Efterfrågan på mobilitet och bandbredd hos samhällets användare ökar kraftigt. Dessa trender och samhällets beroende av att kunna använda sig av elektroniska kommunikationer ställer krav på att regleringen är rätt utformad. Eftersom målet är att enskilda, företag och myndigheter ska få tillgång till effektiva och säkra elektroniska kommunikationer och ges största möjliga utbyte när det gäller urvalet av överföringstjänster samt deras pris och kvalitet, krävs en helhetssyn på de olika verktyg som förhandsregleringen erbjuder.

PTS tillämpar regelverket på området. Många av PTS åtgärder påverkar marknaden indirekt och över tid medan andra kan få effekt mer omgående. På flera områden är det dessutom svårt att peka på att det enbart är PTS åtgärder som har lett till en viss förändring av marknadsutvecklingen. I dessa fall måste en bedömning göras om marknaden utvecklas i positiv eller negativ riktning, och om PTS bör stärka eller dra ner på sina åtgärder som en följd av detta. Konkurrensen utvecklas positivt och det finns enligt PTS bedömning för närvarande endast behov av förhandsreglering på ett antal grossistmarknader.

För att uppnå mobilitet och bandbredd är radiofrekvenser en nödvändig insatsvara. Radiofrekvenser är en värdefull och knapp resurs i samhället. Det är därför angeläget att regelsystemet för tillstånd att använda radiosändare bidrar till ett så effektivt resursutnyttjande som möjligt, varför en utredning tillsattes 2007. En del av de utredningsförslag som lades i betänkandet *Effektivare signaler* (SOU 2008:72) har regeringen valt att gå vidare med i ett första skede. Sammanfattningsvis finns behov av en moderniserad och mer ändamålsenlig lagstiftning om tillstånd att använda radiosändare. Sammantaget är bedömningen att regelsystemet behöver göras tydligare, mer teknikneutralt och mer konkurrensfrämjande. Regeringen konstaterar i propositionen *Tillgängliga elektroniska kommunikationer* (2009/10:193) att förvaltningen av radiofrekvenser bör bli effektivare och mer förutsägbar för att kunna möta den tekniska och marknadsmässiga utvecklingen.

En bärande tanke i de uppdaterade EU-direktiverna, som är styrande inom området, är att harmonisera regelverkens tillämpning inom EU. En ökad harmonisering skapar förbättrad förutsägbarhet på marknaden vilket gynnar företagets investeringsbenägenhet och konkurrens. Detta är i slutändan gynnsamt för konsumenterna.

I PTS rapport *Ökad tillgång till bredband genom frekvenstilldelning* (N2010/4898/IIP) som överlämnades till regeringen i maj 2010, är utgångspunkten att privatpersoner, företag och andra organisationer i ökande grad är beroende av tillgång till Internet för att på ett fullgott och effektivt sätt kunna delta i samhället. Även om bredbandstäckningen är god över lag finns det fortfarande hushåll och företag som saknar bredbandstillgång. Det är inte sannolikt att samtliga hushåll och företag i Sverige inom ett par år på kommersiell väg kommer få tillgång till bredband. PTS avser därför att delvis villkora tilldelningen av det s.k. 800 MHz-bandet med ett dynamiskt täckningskrav. PTS föreslår en modell för täckningskrav vars nivå går att justera över tid och som är flexibel vad gäller identifiering av de bostäder och verksamhetsställen som saknar täckning.

Säkra och robusta elektroniska kommunikationer

Robust och säker elektronisk kommunikation

Samhällets beroende av Internet och elektronisk kommunikation ökar och de elektroniska kommunikationsnäten utvecklas och ökar ständigt i omfattning och utbredning. Detta kan i sin tur leda till en ökad sårbarhet.

Robusthets- och krishanteringsarbetet inom sektorn för elektronisk kommunikation baseras på samverkan och ömsesidigt förtroende mellan privata och offentliga aktörer. Detta samarbete behöver upprätthållas och vidareutvecklas, såväl centralt som lokalt, för att vidmakthålla krishanteringsförmåga och robusthet.

Åtgärder för robust elektronisk kommunikation kräver både framförhållning och kontinuitet. Samma sak är nödvändig för att vidmakthålla den offentlig-privata samverkan som byggts upp under flera år. Vidare innebär samhällets ökande beroende av bredband att omfattningen av åtgärderna bör ses över. Regeringen har därför givit PTS i uppdrag att analysera och ge förslag till hur arbetet med

robusta elektroniska kommunikationer kan vidareutvecklas för att motsvara samhällets och samhällsviktiga användares långsiktiga behov av robusta elektroniska kommunikationer (myndighetens regleringsbrev för 2010).

För att inte hämma Internets utveckling och tillgång till nya tjänster är det nödvändigt med en övergång till den nya versionen av Internet protokollet IPv6.

Ett stabilt och robust Internet

För att komma till rätta med IT-relaterade hot och sårbarheter krävs insatser från såväl individer, företag som samhället, både hemma och globalt. Det är viktigt att skilja på Internet som kommunikationsmedel och på de tjänster som nås via nätet. Insatser kan avse såväl att skydda utrustning och system som själva handhavandet och access till information likväl som att vid upphandlingar ställa relevanta krav. Det kan röra sig om att använda säkerhetscertifierad utrustning och system, kryptering m.m. till att stänga av datorn när den inte används. Användare behöver i många fall ökad kunskap.

Myndigheterna är ålagda att bedriva ett systematiskt informationssäkerhetsarbete i enlighet med ett standardiserat ledningssystem (LIS). Risk- och sårbarhetsanalyser ska lämnas årligen och även avse IT-hantering. Säkerhetsstandarden DNSSEC förhindrar bl.a. att webbsidor blir kapade genom att en tredje part verifierar domännamn. Sverige var först i världen med att använda standarden, som kom 2007. Utvecklingen går emellertid långsamt, trots informationsinsatser från PTS m.fl., och standarden används idag endast av ett fåtal kommuner och myndigheter.

Post

Målen för postområdet förändras inte genom propositionen Ny postlag och kraven på kvalitet och omfattning kvarstår oförändrade (prop. 2009/10:216). Regeringen kommer att följa utvecklingen noga.

Under 2009 har brevvolymerna minskat kraftigt för huvudaktörerna på den svenska postmarknaden, som är Posten AB och Bring Citymail AB. Det huvudsakliga skälet till detta är den försämrade ekonomiska konjunkturen. Även konkurrens från elektroniska

kommunikationer har bidragit till nedgången inte minst genom att administrativ post i allt större utsträckning skickas via elektroniska kommunikationskanaler. Det finns dock fortfarande ingenting som tyder på någon betydande förändring av konkurrenssituation på den svenska postmarknaden. Den trend mot en ökad internationalisering av postmarknaden som kunde skönjas i början av 2009 har åtminstone tillfälligt bromsats upp av den stora volymnedgången på postmarknaden.

Även om förändringar på den internationella postmarknaden på sikt kan komma att påverka konkurrenssituationen på den svenska marknaden, så finns det i dagsläget inget som talar för att Posten AB:s dominerande ställning kommer att rubbas. Antalet serviceställen har minskat något och uppgår nu till totalt 2076 st. Vad gäller pristaket för enstaka försändelser höjdes priset den 1 januari 2009 till 6 kronor för ett 20-gramsbrev. De skyddsintressen som motiverade införandet av ett pristak på vissa försändelser bedöms kvarstå. Prisregleringen på postmarknaden är därför kvar i oförändrad form.

När det gäller PTS åtgärder på postområdet för personer med funktionsnedsättning bedöms servicen motsvara användarnas behov. Någon ändrad inriktning på åtgärderna är därför inte aktuell. PTS tillsyn, inklusive myndighetens hantering av obeställbara brev, har bidragit till en god kvalitet i postoperatörernas verksamhet och en väl fungerande nationell postmarknad. Trots minskande brevvolymer har antalet obeställbara brev ökat med 9 procent mellan åren 2008 och 2009.

Postlagsutredningens huvudsakliga slutsats är att inga ytterligare åtgärder behövs om de förslag som föreslagits i delbetänkandet, SOU 2009:82 En ny postlag, genomförs. Vidare föreslår utredningen att PTS bör ges en konkurrensfrämjande roll på postområdet. Betänkandet har remitterats och förslagen bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Grundläggande betaltjänster

Syftet med upphandlingen av de grundläggande betaltjänsterna är att samhällets behov ska tillgodoses. Länsstyrelsens bevakning har, trots brister i underlaget, visat att det finns vissa problem t.ex. vad gäller landsbygdsföretagens hantering av dagskassor. Enligt regeringens

bedömning finns det behov av att stimulera framväxten av marknadsdrivna lösningar i dessa områden. Det finns även skäl att utreda och analysera hur grundläggande betaltjänster ska tillhandahållas efter den 1 juli 2012 när den avtalade tiden för upphandlingen löper ut. Regeringen har därför givit PTS sådana uppdrag.

4.5 Revisionens iakttagelser

Riksrevisionen har lämnat revisionsberättelse utan invändning till PTS, dvs. Riksrevisionen har bedömt att PTS årsredovisningen för räkenskapsåret 2009 i allt väsentligt är rättvisande.

4.6 Politikens inriktning

Inledning

Från en demokratisk synvinkel är det avgörande att medborgarna har tillgång till Internet och väl fungerande elektroniska kommunikationer. Alla ska kunna ta del av de möjligheter som den tekniska utvecklingen medger oavsett t.ex. ålder, kön eller funktionsnedsättningar. Teknikens värde för demokrati, politiskt deltagande och yttrandefrihet måste värnas. Goda elektroniska kommunikationer underlättar vardagslivet och är en förutsättning för att företagare ska kunna bedriva verksamhet i hela landet. Internet är viktigt för att främja ett ökat företagande och kan också stärka konsumenternas ställning på marknaden. Befintliga affärsmodeller och strukturer utmanas, vilket bidrar till hållbar tillväxt, innovation och konkurrenskraft i alla delar av landet, såväl i landsbygder som i tätorter.

. Användning av IT kan bidra till att klimatmål uppnås och ge miljöförbättringar inom flera samhällsområden och framförallt inom byggande, energi och transporter.

Regeringens politik på området syftar till att tillvarata alla de möjligheter som finns. Det gäller både för Sverige och för utvecklingen inom EU. Under Sveriges ordförandeskap i EU hösten 2009 var en IT-politik för hela EU en av Sveriges prioriteringar. Den diskussion och de slutsatser som då antogs har bidragit till att Europeiska kommissionen nu presenterat En digital agenda för Europa. Agendan är ett av

flaggskeppsinitiativen inom ramen för EU:s strategi för smart och hållbar tillväxt för alla, Europa 2020. Den digitala agendan för Europa ska påskynda utbyggnaden av höghastighetsinternet och utnyttja fördelarna med en digital inre marknad för hushåll och företag.

En digital agenda för Sverige

Sverige har en stark position att försvara. Vid internationella jämförelser ligger Sverige sammantaget ofta i den absoluta toppen bland uppkopplade nationer. Det finns dock områden där vi ligger mindre bra till. Sverige presterar jämförelsevis sämre än många europeiska länder vad gäller IT-användning i små och medelstora företag samt nyttjande av elektronisk handel hos befolkningen och i företag. Det finns även indikationer på att IT-användningen i skolan är lägre än i flera andra europeiska länder. Många länder tar nu ambitiösa initiativ för att ta till vara IT:s möjligheter att långsiktigt stärka sin konkurrenskraft. Sveriges ställning är således inte given.

Regeringen arbetar för att nå målet om att alla hushåll och företag ska ha goda möjligheter att använda sig av elektroniska samhällstjänster och service via bredband. Detta ställer krav på en hög tillgång till bredband i alla delar av landet. Men det finns också behov av en samlad strategi för hur vi kan få en större andel av befolkningen att använda digitala tjänster, inte minst bland de grupper som i dag har en mycket låg användningsgrad.

Hur vi i Sverige tillägnar oss potentialen hos IT har betydelse för vår långsiktiga konkurrenskraft, hållbar tillväxt och innovationsförmåga. Utvecklingen av informationssamhällets teknik, IT-användning och den fördjupade digitaliseringen av samhället står enligt EU (SEC(2010) 627) för en betydande del av tillväxtökningen som sker och OECD (ICT Outlook 2010) menar att den representerar en växande arbetsmarknad. Till de positiva effekterna ska också läggas den betydelse som digitalisering har för att minska koldioxidutsläpp (SMART 2020) och för socialt och demokratiskt deltagande i samhället (Study on the social impact of ICT, Universität Siegen 2010).

Regeringens ambition är att Sverige ska vara ledande vad gäller att använda IT för att nå politiska mål för tillväxt, social välfärd,

demokrati och klimatförbättring. Regeringens roll i sammanhanget är att utöva ledarskap och tillgodose behov av ändamålsenlig reglering samt ge bra förutsättningar för marknaden att erbjuda lösningar. Regeringen har tagit initiativ inom flera politikområden, bl.a. genom handlingsplan för elektronisk förvaltning, bredbandstrategi för Sverige och nationell IT-strategi för vård och omsorg. För att ta tillvara möjligheter som digitaliseringen av samhället erbjuder kommer regeringen att i dialog med berörda aktörer ta fram en sammanhållen strategi – En digital agenda för Sverige. Agendan syftar till att bättre utnyttja statens befintliga resurser och samordna åtgärder kring behov som är gemensamma för regeringens initiativ på IT området, t.ex. säkerhet, infrastruktur, kompetensförsörjning, tillit, tillgänglighet, användbarhet, standarder, entreprenörskap och innovation.

Den Europeiska kommissionens strategi för Europa 2020 och flaggskeppsinitiativet Digital agenda för Europa, innebär en uppväxling av ambitionsnivån för utbyggnad och användning av IT inom EU. Sverige har haft och bör ha en ledande roll i EU:s arbete på området. Den nationella politiken ska dra nytta av och bidra till att uppfylla europeiska prioriteringar. En ambitiös och framtidsinriktad digital agenda för Sverige ska svara mot de mål som formulerats för Digitala agenda för Europa och som syftar till att möta målen i strategin EU2020 för smart, hållbar och inkluderande tillväxt.

Förbättrad livskvalitet, förenklad vardag och hållbar tillväxt

E-inkludering och elektroniska tjänster för personer med funktionsnedsättning

Alla ska kunna använda informations- och kommunikationsteknik. Att inkludera människor med sämre förutsättningar att använda IT är viktigt.

Tillgängligheten och användbarheten till offentliga webbplatser ska öka. Kunskapen och beställarkompetensen kring tillgänglighet och användbarhet ska stärkas i anslutning till offentliga upphandlingar av e-tjänster.

Företagens IT-användning och tillgång till bredband – åtgärder för en ökad kvalificerad IT-användning i småföretag.

Det kan vara relevant med begränsade insatser från statens sida i syfte att främja småföretagens möjligheter att använda sig av kvalificerad IT. Regeringen avser därför att med utgångspunkt i den rapport (N2010/3662/ITP) som Kungliga Tekniska Högskolan sammanställt på uppdrag av regeringen utreda behovet av ett handlingsprogram för en ökad kvalificerad IT-användning i småföretag. Insatserna ska ske inom ramen för redan avsatta anslagsmedel på området.

IT för miljön

IT ska användas för miljöförbättringar. I juli 2010 beslutade regeringen om IT för en grönare förvaltning – agenda för IT för miljön 2010-2015. Se även avsnitt 4.4.2 Resultatredovisning. Syftet med agendan är att öka myndigheternas användning av miljöanpassad IT som ett effektivt verktyg i miljöarbetet. Statlig förvaltning ska föregå med gott exempel i sin användning av miljöanpassad IT och dra nytta av IT:s möjligheter att t.ex. ersätta en del resor. Genom offentlig upphandling av IT har staten en stor påverkan på marknaden för miljöanpassade produkter och tjänster. Myndigheter bör så långt möjligt ta miljöhänsyn i sina upphandlingar och avrop på IT-området.

I enlighet med regeringens strävanden under det svenska ordförandeskapet ingår IT för miljön i den Europeiska kommissionens strategi EU2020.

IT och jämställdhet

Bristande jämställdhet på IT-området innebär nackdelar för såväl branschen som går miste om kvinnors kompetens som för de kvinnor som inte ser möjligheterna med IT-yrken. En ökad mångfald har visat sig leda till produktivitetsvinster, vilket hela samhället kan dra nytta av. Därför är det viktigt att fortsätta arbeta för en ökad jämställdhet inom IT-området, både på utbildnings- och branschnivå. Åtgärder på området kan komma att bli aktuella bl.a. inom ramen för Tillväxtverkets arbete (se avsnitt 4.4.1 ovan).

Bredband i världsklass och goda möjligheter för hushåll och företag att använda elektroniska samhällstjänster

Dagens samhälle är helt beroende av elektroniska kommunikationstjänster och tjänsterna kommer att öka ytterligare i betydelse. En stor del av den utveckling som äger rum handlar om ökad effektivitet, interaktivitet och platsoberoende. Dessa förändringar driver på den tekniska utvecklingen och kraven på kapaciteten i näten.

Tillgång till bredband

Sverige ska ha bredband i världsklass och alla hushåll och företag, såväl i landsbygder som i tätorter, bör ha goda möjligheter att använda sig av elektroniska samhällstjänster och service via bredband. För att uppnå detta krävs en god tillgång till bredband och att Sverige följer med i den pågående teknikutvecklingen mot bredbandsinfrastrukturer som klarar allt högre överföringshastigheter. Men det räcker inte med att ha tillgång till bredband utan det är också viktigt att få med sig alla de som i dag inte använder Internet. Genom att främja användningen kan fler medborgare och företag dra nytta av fördelarna med IT och bredband.

Regeringen kommer att verka för att målen för tillgänglighet som anges i regeringens bredbandsstrategi uppnås. Utgångspunkten är att bredband ska tillhandahållas av marknadens aktörer. Statens roll är att se till att marknaden fungerar effektivt och att marknadsaktörerna ges goda förutsättningar för sin verksamhet i hela landet. Under året kommer regeringen arbeta vidare med de insatsområden och prioriterade frågor som identifierades i bredbandsstrategin.

Ett viktigt verktyg är Bredbandsforum som inrättades i mars 2010 för att främja utbyggnaden av bredband i hela landet. Bredbandsforum ska vara en arena för diskussion, kunskapsutbyte och samverkan mellan regeringen, myndigheter, organisationer och företag som verkar på den svenska bredbandsmarknaden. Syftet är att tillsammans hitta konstruktiva lösningar som bidrar till utbyggnaden av bredband för att nå målen i regeringens bredbandsstrategi. Arbetet med Bredbandsforum startade i juni 2010 och kommer att följa bredbandsstrategin. Som stöd i forumets arbete har ett administrativt kansli inrättats hos PTS. Regeringen genomför också

riktade satsningar på bredband med hög överföringshastighet i områden som saknar kommersiella förutsättningar för utbyggnad (se avsnitt 4.4.2 ovan).

Marknaden för elektronisk kommunikation ska utvecklas i riktning mot en långsiktigt hållbar konkurrens. Med hållbar konkurrens menas en situation där marknadens behov av regleringsingripanden hålls till ett minimum och där det gradvis utvecklas fungerande köp- och säljrelationer mellan aktörerna på marknaden.

En viktig del av den politiska ansträngningen för att åstadkomma bättre fungerande marknader för alla och långsiktigt hållbar konkurrens, är ett snabbt och korrekt genomförande av det s.k. telekompaketet med ändrade EU-regler för den elektroniska kommunikationssektorn. De nya uppdaterade rättsakterna ska därför genomföras i Sverige senast den 25 maj 2011.

I takt med den snabba framväxten av teknik och trådlösa tjänster ökar efterfrågan på radiofrekvenser i samhället. I sin tur leder det till att frekvenser blir alltmer ekonomiskt värdefulla. Värdet av frekvensanvändningen uppskattas till 2,2 procent av BNP inom EU. Radiofrekvenser har en mängd olika användningsområden som av olika anledningar är viktiga för samhället. Intresset för att effektivt hushålla med denna värdefulla naturresurs ökar. En god resurshushållning innebär bl.a. att olika användningsområden av radiofrekvenser kan behöva vägas mot varandra för att eftersträva en samhällsmotiverad sund användning. Regeringen verkar för ett effektivt frekvensutnyttjande bl.a. inom ramen för Östersjöstrategin. Bredbandsstrategins mål om att Sverige ska ha bredband i världsklass kommer att kräva att såväl trådbundna (fiber) som trådlösa accessmetoder används och kompletterar varandra. Nästa generations trådlösa system, vars utbyggnad har påbörjats i Sverige, kommer att tillhandahålla betydligt mer kapacitet och därmed påskynda utvecklingen av mer kapacitetskrävande tjänster. Detta kommer bl.a. att kräva mer frekvensutrymme. Mot denna bakgrund har regeringen i bredbandsstrategin bl.a. framhållit betydelsen av att PTS aktivt verkar för att genomföra planerade nytilldelningar i t.ex. frekvensbanden 800 MHz, 1785–1805 MHz samt 2300–2400 MHz och att tillståndsvillkoren blir så teknikneutrala som möjligt.

Användningen av radiofrekvenser är en nyckelfråga för den fortsatta utvecklingen av elektroniska kommunikationstjänster, och därmed för hela samhällets utveckling mot ett för alla tillgängligt informationssamhälle.

Marknadsutvecklingen kommer att följas utifrån målen i bredbandsstrategin. PTS har på uppdrag av regeringen föreslagit hur uppföljningen kan genomföras. Som hjälp i arbetet kommer ett antal nyckelindikatorer för måluppfyllelsen löpande att följas upp inom respektive insatsområde.

Grundläggande telefonitjänst och samhällsomfattande tjänster

Staten har ett ansvar för att främja tillgången till elektroniska kommunikationer i områden där de kommersiella krafterna inte räcker till.

Inriktningen är att de hushåll och företag som har tillgång till telefoni, men som riskerar att bli av med den på grund av att olika radiolänklösningar och fasta förbindelser inte längre finns tillgängliga, ska få fortsatt tillgång till telefonimöjligheter om de begär det. De allra flesta erbjuds telefoni av någon kommersiell operatör ofta via trådlösa nät, men det finns också hushåll som blir helt utan telefoni. Det handlar om ett fåtal hushåll som är spridda i hela landet i glesbebyggda områden. Det finns därför ett behov av begränsade statliga insatser för att ge medborgare och företag tillgång till telefoni.

Den pågående utvecklingen innebär att allt fler tjänster i samhället blir digitala. Företag och hushåll inte minst i landsbygder behöver kunna ta del av dessa. Det handlar om att ha en fungerande vardag. Det ska bl.a. vara möjligt att utföra ärenden, göra affärer, hålla kontakt med kunder, leverantörer, myndigheter, vänner och familj och uttrycka sina åsikter. En förutsättning för detta är att det finns tillgång till en Internetanslutning som gör det möjligt att nå Internet på ett funktionellt och säkert sätt.

Regeringens inriktning är därför att under 2011 uppgradera nivån för ett funktionellt tillträde till Internet, inom den samhällsomfattande tjänsten, till 1 Mbit/s.

Robust och säker elektronisk kommunikation

Alla delar av samhället drabbas om de elektroniska kommunikationerna inte fungerar. Marknadens aktörer är huvudansvariga för att infrastrukturen är robust. Mot bakgrund av samhällets beroende av elektroniska kommunikationer kommer dock regeringen bl.a.

genom PTS, i samverkan med berörda aktörer, fortsätta att arbeta för robusthet i näten samt en säker och tillförlitlig kommunikation.

Inriktningen för politiken och åtgärderna på området är att kommunikationerna ska utvecklas så att de motsvarar samhällets och samhällsviktiga användares långsiktiga behov av robusta elektroniska kommunikationer. PTS har i uppdrag av regeringen att analysera och föreslå hur det kan ske (N2009/9298/ITP). Uppdraget ska redovisas i samband med myndighetens årsredovisning för 2010.

Informationssäkerhet

Verksamhet som idag bedrivs vid Sveriges IT-incidentcentrum (Sitic) flyttas den 1 januari 2011 från PTS till Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB). PTS ska även fortsättningsvis arbeta för att sektorn ska upprätthålla god robusthet och hög nivå av vardagssäkerhet för användare av elektronisk kommunikation. Individens och företags IT-säkerhet behöver ges ett ökat fokus.

Det ankommer i stor utsträckning på enskilda användare att visa försiktighet vid hantering av känslig information och vidta säkerhetsåtgärder. Inte minst privatpersoner och små företag kan behöva ta till sig stöd och information för att på bästa sätt kunna skydda sig.

Med tanke på hur allvarliga konsekvenserna kan bli vid angrepp eller dåliga säkerhetsrutiner är frågan om informationssäkerhet ständigt aktuell. Samhällets beroende av fungerande informationsteknik och -hantering gör att det förebyggande arbetet med informationssäkerheten behöver systematiseras och säkerhetsnivåerna ses över. Utvecklingen av datalagring och andra applikationer över Internet, s.k. molntjänster (cloud computing) kommer att accentuera nya säkerhets- och integritetsfrågor som behöver analyseras. Molntjänster kommer sannolikt att beröra flera olika myndigheter och den elektroniska förvaltningen.

Ett stabilt och robust Internet

Frågan om Internets förvaltning och utveckling är global och inriktningen för Sveriges arbete är ökad internationalisering kring hanteringen av Internets kritiska resurser (domännamssystemet, DNS, och adresseringen av Internet Protokollet, IP). Ett fritt, stabilt och öppet Internet ska främjas och flerpartssamverkan i olika fora stärkas. Sverige

kommer därför att vara fortsatt aktiva inom Internet Corporation for Assigned Names and Numbers (ICANN) rådgivande grupp Government Advisory Committee (GAC), kommissionens rådgivande organ High Level Group on Internet Governance (HLIG) och inom Internet Governance Forum (IGF) samt andra berörda internationella organ.

Arbetet med offentlig sektors utveckling av e-tjänster ska stödja övergången till nästa version av Internetprotokollet IPv6. Detta sker bl.a. genom insatser inom ramen för Delegationen för e-förvaltning. Arbetet med att öka användningen av säkerhetsstandarden DNSSEC bland offentliga användare bör också fortsätta.

Post

Sverige var ett av få länder inom EU som tidigt liberaliserade och konkurrensutsatte postmarknaden. Vartefter en gemensam liberaliserad postmarknad nu kommer att utvecklas har postoperatörerna med god lönsamhet och erfarenhet av konkurrens goda förutsättningar att ta nya marknadspositioner.

Genom riksdagens beslut med anledning av propositionen Ny postlag (2009/10:216, bet. 2009/10:TU19, rskr. 2009/10:378) har postlagen moderniserats och anpassats till den utveckling som pågår inom EU mot en gemensam postmarknad. Samtidigt är det viktigt att det fortsatt finns en väl fungerande postservice i hela landet och därför ställs samma höga krav på den samhällsomfattande posttjänsten som hittills. I den nya postlagen föreslås också bestämmelser som syftar till att förbättra konkurrensen, t.ex. ska det bli lättare för mindre postoperatörer att få till stånd förändringar i postnummersystemet. Regeringens bedömning är att det behövs konkurrensförbättrande åtgärder i syfte att utveckla en effektiv konkurrens på postmarknaden. Genom att förstärka PTS tillsynsansvar bör förutsättningarna för att skapa en effektiv konkurrens kunna förbättras.

Grundläggande betaltjänster

Betaltjänstreformen har möjliggjort fortsatt god tillgång till grundläggande betaltjänster. Det är viktigt att på olika sätt stödja marknadsdrivna initiativ och finna lösningar för hur

grundläggande betaltjänster ska tillhandahållas efter juni 2012 då nuvarande upphandling löper ut. Detta sker bl.a. genom de uppdrag som lämnats till PTS som syftar till att utarbeta ett underlag för överväganden om framtida insatser vad gäller statens ansvar för grundläggande betaltjänster. Arbetet sker i samverkan med bl.a. Länsstyrelserna och Tillväxtverket.

4.7 Budgetförslag

4.7.1 2:1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter

Tabell 4.3 Anslagsutveckling

Tusental kronor

2009	Utfall	37 611	Anslags-sparande	454
2010	Anslag	38 456 ¹	Utgifts-prognos	37 597
2011	Förslag	25 372		
2012	Beräknat	20 570 ²		
2013	Beräknat	20 856 ³		
2014	Beräknat	21 306 ⁴		

¹ Inklusive tilläggsbudgetar till statsbudgeten 2010 (prop. 2009/10:99, bet. 2009/10:FiU21, prop. 2009/10:121, bet. 2009/10:FiU35) och förslag till tilläggsbudget i samband med denna proposition.

² Motsvarar 20 372 tkr i 2011 års prisnivå.

³ Motsvarar 20 372 tkr i 2011 års prisnivå.

⁴ Motsvarar 20 343 tkr i 2011 års prisnivå.

Anslaget används för PTS förvaltningskostnader i den mån dessa inte finansieras med avgifter. Det gäller bl.a. kostnader i samband med upphandling av samt ersättning för tjänster till personer med funktionsnedsättning samt åtgärder avseende civilt försvar och svåra påfrestningar rörande elektroniska kommunikationer m.m. Anslaget används även för PTS verksamhet vad gäller kvalificerade elektroniska signaturer. Vidare används anslaget för viss verksamhet som syftar till att förverkliga de IT-politiska målen.

Budget för avgiftsbelagd verksamhet

Tabell 4.4 Offentlighetsrättslig verksamhet

Tusental kronor

Offentlighetsrättslig verksamhet	Intäkter till inkomsttitel (som inte får disponeras)	Intäkter som får disponeras	Kostnader	Resultat (intäkt - kostnad)
Utfall 2009	103 613	241 937	241 063	874
Prognos 2010	100 250	246 505	258 705	-12 200
Budget 2011	100 250 ¹	259 005	261 705	-2 700

¹ Ytterligare intäkter kan tillkomma med anledning av spektrumallokering genom auktionsförfarande. Förekomst och omfattning av sådana inkomster är dock osäkra och de omfattas inte av prognosen.

PTS disponerar vissa av de avgifter som myndigheten tar ut av operatörer inom verksamheterna för elektronisk kommunikation, post och kvalificerade elektroniska signaturer. Myndighetens beräknade avgiftsintäkter för de avgifter som myndigheten disponerar är 261 705 000 kronor 2011.

Avgift för skydd av elektroniska kommunikationer

Regeringens förslag: Regeringen föreslår att avgiftsuttaget för att finansiera åtgärder mot allvarliga fredstida hot och påfrestningar som gäller elektronisk kommunikation fastställs till högst 100 000 000 kronor under 2011.

Skäl för regeringens förslag: Finansieringen av åtgärder mot allvarliga fredstida hot och påfrestningar som gäller elektronisk kommunikation sker genom att den som bedriver verksamhet som är anmäld enligt lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation betalar en avgift. Åtgärder som finansieras från anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation*, med ett belopp som motsvarar avgiftsuttaget, syftar till att bidra till att säkra de elektroniska kommunikationernas driftsäkerhet och robusthet.

Regeringens överväganden

Verksamhet som idag bedrivs vid Sitic förs från PTS till Myndigheten för samhällsskydd och beredskap den 1 januari 2011. PTS förvaltningsanslag minskas därför med 18,3

miljoner kronor fr.o.m. 2011. Medlen beräknas istället under utgiftsområde 6 Försvar och samhällets krisberedskap, anslag 2:7 *Myndigheten för samhällsskydd och beredskap*. Anslaget har engångsvis ökat med 5 miljoner kronor för 2011 för finansiering av utvecklingskostnader för verksamheten. Anslag 2:4 *Krisberedskap* under utgiftsområde 6 Försvar och samhällets krisberedskap minskas med motsvarande belopp.

Tabell 4.5 Härledning av anslagsnivån 2011–2014, för 2:1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter

Tusental kronor

	2011	2012	2013	2014
Anvisat 2010¹	38 456	38 456	38 456	38 456
<i>Förändring till följd av:</i>				
Pris- och löneomräkning ²	216	592	1 135	2 046
Beslut	5 000	0	0	0
Överföring till/från andra anslag	-18 300	-18 478	-18 735	-19 166
Övrigt ³				-30
Förslag/beräknat anslag	25 372	20 570	20 856	21 306

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2009 (bet. 2009/10:FiU10).

Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2010 års statsbudget. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen är preliminär och kan komma att ändras.

³ Anslaget minskas (2014) till följd av beräknade samordningsvinster i samband med att e-förvaltningsprojekt kommer att genomföras i statsförvaltningen.

4.7.2 2:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade

Tabell 4.6 Anslagsutveckling

Tusental kronor

År	Typ	Belopp	Anslagssparande	Utgiftsprognos
2009	Utfall	104 390		48 476
2010	Anslag	148 749 ¹		140 003
2011	Förslag	148 749		
2012	Beräknat	148 749		
2013	Beräknat	148 749		
2014	Beräknat	148 749		

¹ Inklusive tilläggsbudgetar till statsbudgeten 2010 (prop. 2009/10:99, bet. 2009/10:FiU21, prop. 2009/10:121, bet. 2009/10:FiU35) och förslag till tilläggsbudget i samband med denna proposition.

Anslaget används för ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning i syfte att trygga behovet av effektiva elektroniska kommunikationer och posttjänster. Anslaget används även för utvecklingsprojekt med

inriktning på elektronisk kommunikation och IT-användning för personer med funktionsnedsättning. Dessutom används anslaget för viss uppföljnings- och utredningsverksamhet.

Skäl för regeringens förslag: Bemyndigande behövs för att möjliggöra att det för verksamheten kan göras ekonomiska åtaganden, som främst avser flerårigt avtalstecknande vid upphandling.

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2011 för ramanslag 2:2 *Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade* ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 220 000 000 kronor under 2012–2015.

Tabell 4.7 Särskilt bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Tusental kronor

	Utfall 2009	Prognos 2010	Förslag 2011	Beräknat 2012	Beräknat 2013-2015
Ingående åtaganden	196 083	159 524	179 524		
Nya åtaganden	141 642	130 000	130 000		
Infriade åtaganden	-178 201	-110 000	-110 000	-100 000	-99 524
Utestående åtaganden	159 524	179 524	199 524		
Erhållet/föreslaget bemyndigande	240 000	240 000	220 000		

Anmärkning: Beloppen är avrundade och överensstämmer därför inte alltid med summan.

Regeringens överväganden

Mot bakgrund av ovanstående föreslår regeringen att 148 749 000 kronor anvisas under anslaget 2:2 *Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade* för 2011. Även för åren 2012–2014 beräknas anslaget till 148 749 000 kronor.

Tabell 4.8 Härledning av anslagsnivån 2011–2014, för 2:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade

Tusental kronor

	2011	2012	2013	2014
Anvisat 2010¹	148 749	148 749	148 749	148 749
<i>Förändring till följd av:</i>				
Beslut	0	0	0	0
Överföring till/från andra anslag	0	0	0	0
Övrigt	0	0	0	0
Förslag/ beräknat anslag	148 749	148 749	148 749	148 749

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2009 (bet. 2009/10:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

4.7.3 2:3 Grundläggande betaltjänster

Tabell 4.9 Anslagsutveckling

Tusental kronor

2009	Utfall	34 232	Anslags- sparande	12 768
2010	Anslag	49 000 ¹	Utgifts- prognos	47 874
2011	Förslag	49 000		
2012	Beräknat	37 000		
2013	Beräknat	37 000		
2014	Beräknat	37 000		

¹ Inklusive tilläggsbudgetar till statsbudgeten 2010 (prop. 2009/10:99, bet. 2009/10:FiU21, prop. 2009/10:121, bet. 2009/10:FiU35) och förslag till tilläggsbudget i samband med denna proposition.

Anslaget används för tillhandahållandet av grundläggande betaltjänster på de orter och den landsbygd där behovet av tjänsterna inte tillgodoses av marknaden. Detta säkerställs genom uppdrag till PTS att upphandla tjänsterna. Anslaget används även för tillhandahållande av grundläggande betaltjänster för äldre personer och personer med funktionsnedsättning boende i landsbygd. Även detta säkerställs genom att PTS har i uppdrag att upphandla grundläggande betaltjänster för dessa grupper.

Regeringens överväganden

Kostnaderna för verksamheten 2011 beräknas till totalt 49 000 000 kronor. För tid efter att nuvarande upphandling löper ut i juni 2012 kan en ny upphandling behöva genomföras. PTS har fått i uppdrag att bl.a. kartlägga och analysera behov av grundläggande betaltjänster efter juni 2012 (N2010/5062/TTP). Om en upphandling behöver göras bör kostnaderna hållas så låga som möjligt. Kostnaderna för åren 2012 till och med 2014 beräknas till 37 000 000 kronor per år.

Tabell 4.10 Härledning av anslagsnivån 2011–2014, för 2:3 Grundläggande betaltjänster

Tusental kronor

	2011	2012	2013	2014
Anvisat 2010¹	49 000	49 000	49 000	49 000
<i>Förändring till följd av:</i>				
Beslut		-12 000	-12 000	-12 000
Överföring till/från andra anslag				
Övrigt				
Förslag/ beräknat anslag	49 000	37 000	37 000	37 000

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2009 (bet. 2009/10:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

4.7.4 2:4 Informationsteknik: Telekommunikation m.m.

Tabell 4.11 Anslagsutveckling

Tusental kronor

2009	Utfall	18 241	Anslags- sparande	2 065
2010	Anslag	18 010 ¹	Utgifts- prognos	17 608
2011	Förslag	18 010		
2012	Beräknat	33 010		
2013	Beräknat	33 010		
2014	Beräknat	33 010		

¹ Inklusive tilläggsbudgetar till statsbudgeten 2010 (prop. 2009/10:99, bet. 2009/10:FiU21, prop. 2009/10:121, bet. 2009/10:FiU35) och förslag till tilläggsbudget i samband med denna proposition.

Anslaget används för insatser som bidrar till att förverkliga målen för politiken för informationssamhället, vilket inkluderar samhällsomfattande tjänster inom området elektronisk kommunikation, liksom uppföljningar och utvärderingar av politiken.

Regeringens överväganden

Regeringen bedömer att de insatser som genomförts under året har bidragit till att förverkliga regeringens politik för informationssamhället. För budgetåret 2010 föreslås att 18 010 000 kronor anvisas under anslaget 2:4 *Informationsteknik: Telekommunikation m.m.* Regeringens inriktning är enligt ovan att uppgradera nivån för funktionellt tillträde till Internet (se vidare avsnitt 4.6 Politikens inriktning). Tjänsten ska

i första hand tillhandahållas av marknaden men vissa offentliga kostnader kan inte uteslutas varför beräknat anslag för åren 2012 till och med 2014 höjs med 15 miljoner kronor per år. För åren 2012–2014 beräknas anslaget således till 33 010 000 kronor per år.

Tabell 4.12 Härledning av anslagsnivån 2011–2014, för 2:4 Informationsteknik: Telekommunikation m.m.

Tusental kronor

	2011	2012	2013	2014
Anvisat 2010¹	18 010	18 010	18 010	18 010
<i>Förändring till följd av:</i>				
Beslut		15 000	15 000	15 000
Överföring till/från andra anslag				
Övrigt				
Förslag/beräknat anslag	18 010	33 010	33 010	33 010

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2009 (bet. 2009/10:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

4.7.5 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation

Tabell 4.13 Anslagsutveckling

Tusental kronor

År	Utfall	Anslags-sparande	0
2009			
2010	Anslag	195 000 ¹	Utgifts-prognos 127 097
2011	Förslag	120 000	
2012	Beräknat	120 000	
2013	Beräknat	120 000	
2014	Beräknat	120 000	

¹ Inklusiva tilläggsbudgetar till statsbudgeten 2010 (prop. 2009/10:99, bet. 2009/10:FiU21, prop. 2009/10:121, bet. 2009/10:FiU35) och förslag till tilläggsbudget i samband med denna proposition.

Anslaget används för åtgärder för driftsäkra och tillgängliga elektroniska kommunikationer.

Tabell 4.14 Särskilt bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Tusental kronor

	Utfall 2009	Prognos 2010	Förslag 2011	Beräknat 2012	Beräknat 2013
Ingående åtaganden	52 151	82 762	92 762		
Nya åtaganden	107 246	90 000	90 000		
Infriade åtaganden	-76 635	-80 000	-90 000	-85 000	-7 762
Utestående åtaganden	82 762	92 762	92 762		
Erhållet/föreslaget bemyndigande	85 000	95 000	95 000		

Anmärkning: Beloppen är avrundade och överensstämmer därför inte alltid med summan.

Detta inbegriper stöd till bredbandsprojekt i områden där utbyggnad inte sker på marknadsmässig grund. Närmare villkor för sådana stöd ges i förordning. Vidare används anslaget för åtgärder för driftsäkra och robusta elektroniska kommunikationer för att skydda kommunikationerna mot allvarliga hot och påfrestningar i fredstid. Anslaget används slutligen till kostnader för administration av åtgärderna m.m.

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2011 för ramanslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 95 000 000 kronor under 2012–2013.

Skäl för regeringens förslag: Bemyndigande krävs för att möjliggöra att det för verksamheten kan göras ekonomiska åtaganden som främst avser flerårigt avtalstecknande vid upphandling.

Regeringens överväganden

Anslaget minskas med 75 000 000 kronor till följd av att en tidigare satsning avslutas. Regeringen föreslår att 120 000 000 kronor anvisas anslaget för 2011. För åren 2012 till och med 2014 beräknas anslaget till 120 000 000 kronor per år. Av detta belopp motsvarar 100 000 000 kronor det avgiftsuttag som föreslås ovan för finansiering av åtgärder mot allvarliga fredstida hot och påfrestningar som gäller elektronisk kommunikation. Minst motsvarande belopp kommer att användas för detta ändamål.

Tabell 4.15 Härledning av anslagsnivån 2011–2014, för 2.5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation

<i>Tusental kronor</i>				
	2011	2012	2013	2014
Anvisat 2010 ¹	195 000	195 000	195 000	195 000
<i>Förändring till följd av:</i>				
Beslut	-75 000	-75 000	-75 000	-75 000
Överföring till/från andra anslag				
Övrigt				
Förslag/beräknat anslag	120 000	120 000	120 000	120 000

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2009 (bet. 2009/10:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.