

Kommunikationer

22



Förslag till statsbudget för 2009

Kommunikationer

Innehållsförteckning

1	Förslag till riksdagsbeslut	9
2	Kommunikationer	11
2.1	Omfattning.....	11
2.2	Utgiftsutveckling	11
2.3	Skatteutgifter.....	12
3	Transportpolitik.....	13
3.1	Omfattning.....	13
3.2	Utgiftsutveckling	14
3.3	Skatteutgifter.....	15
3.4	Mål	16
3.5	Resultatredovisning	17
3.6	Revisionens iakttagelser.....	18
3.7	Politikens inriktning.....	18
4	Transportslagsövergripande frågor.....	23
4.1	Omfattning.....	23
4.2	Resultatredovisning	23
4.2.1	Mål och resultat.....	23
4.2.2	Analys och slutsatser	28
4.3	Budgetförslag	28
4.3.1	1:5 Transportstyrelsen	28
4.3.2	1:11 Rikstrafiken: Administration	30
4.3.3	1:12 Trafikavtal.....	31
4.3.4	1:13 Viss internationell verksamhet	32
4.3.5	1:14 Statens väg- och transportforskningsinstitut.....	33
4.3.6	1:15 Statens institut för kommunikationsanalys.....	33
4.3.7	Statens haverikommission	34
4.4	Transeuropeiska nätverk för transporter.....	34
4.4.1	1:16 Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	35
5	Vägar	37
5.1	Omfattning.....	37
5.2	Resultatredovisning	37
5.2.1	Mål	37

5.2.2	Resultat.....	37
5.2.3	Analys och slutsatser.....	42
5.2.4	Revisionens iakttagelser.....	43
5.3	Budgetförslag.....	43
5.3.1	1:1 Vägverket: Administration.....	43
5.3.2	1:2 Väghållning och statsbidrag.....	44
5.3.3	1:17 Trängselskatt i Stockholm: Administrationskostnader m.m.....	51
6	Järnvägar.....	53
6.1	Omfattning.....	53
6.2	Resultatredovisning.....	53
6.2.1	Mål.....	53
6.2.2	Resultat.....	53
6.2.3	Analys och slutsatser.....	60
6.3	Budgetförslag.....	60
6.3.1	1:3 Banverket: Administration.....	60
6.3.2	1:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter.....	61
6.3.3	Bolagsförvaltningen.....	67
6.3.4	Statens järnvägar.....	68
7	Sjöfart.....	71
7.1	Omfattning.....	71
7.2	Resultatredovisning.....	71
7.2.1	Mål och resultat.....	71
7.2.2	Analys och slutsatser.....	74
7.3	Budgetförslag.....	74
7.3.1	Sjöfartsverkets ekonomiska mål.....	74
7.3.2	Finansiella befogenheter.....	74
7.3.3	Investeringsplan för Sjöfartsverket.....	75
7.3.4	Integrerad enhet för sjöräddning och flygräddning.....	75
7.3.5	1:6 Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål m.m.....	76
7.3.6	1:7 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.....	76
7.3.7	1:8 Sjöfartsregistret.....	77
7.3.8	1:9 Rederinämnden: Administration.....	77
8	Luftfart.....	79
8.1	Omfattning.....	79
8.2	Resultatredovisning.....	79
8.2.1	Mål.....	79
8.2.2	Resultat.....	79
8.3	Budgetförslag.....	83
8.3.1	Luftfartsverket.....	83
8.3.2	1:10 Driftbidrag till icke statliga flygplatser.....	84
9	Politiken för informationssamhället.....	87
9.1	Omfattning.....	87
9.2	Utgiftsutveckling.....	88
9.3	Skatteutgifter.....	88
9.4	Mål.....	89
9.5	Resultatredovisning.....	90
9.6	Revisionens iakttagelser.....	97
9.7	Analys och slutsatser.....	97

9.8	Politikens inriktning	100
9.9	Budgetförslag	102
9.9.1	2:1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter.....	102
9.9.2	2:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade	103
9.9.3	2:3 Grundläggande betaltjänster	104
9.9.4	2:4 Informationsteknik: Telekommunikation m.m.....	105
9.9.5	2:5 Samförläggning och kanalisation m.m.....	105

Tabellförteckning

Anslagsbelopp	10
2.1 Utgiftsutveckling inom utgiftsområde 22 Kommunikationer	11
2.2 Härledning av ramnivån 2009–2011. Utgiftsområde 22 Kommunikationer	12
2.3 Ramnivå 2009 realekonomiskt fördelad. Utgiftsområde 22 Kommunikationer	12
2.4 Skatteutgifter inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, netto	12
3.1 Utgiftsutveckling inom område transportpolitik.....	14
3.2 Skatteutgifter inom transportpolitiken, netto.....	15
4.1 Antal genomförda resor, 2005–2007	24
4.2 Kostnad per resa, 2005–2007	24
4.3 Andel kvinnor och män i genomförda resor	25
4.4 Ekonomisk utveckling för VTI	26
4.5 Anslagsutveckling.....	28
4.6 Intäkter från vägtrafikområdet som Transportstyrelsen disponerar	29
4.7 Intäkter från sjöfartsområdet som Transportstyrelsen disponerar	29
4.8 Intäkter från luftfartsområdet som Transportstyrelsen disponerar	29
4.9 Härledning av anslagsnivån 2009–2011, för 1:5 Transportstyrelsen	30
4.10 Anslagsutveckling.....	30
4.11 Härledning av anslagsnivån 2009–2011, för 1:11 Rikstrafiken: Administration	31
4.12 Anslagsutveckling.....	31
4.13 Särskilt bemyndigande om ekonomiska åtaganden.....	31
4.14 Härledning av anslagsnivån 2009–2011, för 1:12 Trafikavtal.....	32
4.15 Anslagsutveckling.....	32
4.16 Härledning av anslagsnivån 2009–2011, för 1:13 Viss internationell verksamhet.....	32
4.17 Anslagsutveckling.....	33
4.18 Uppdragsverksamhet	33
4.19 Härledning av anslagsnivån 2009–2011, för 1:14 Statens väg- och transportforskningsinstitut	33
4.20 Anslagsutveckling.....	33
4.21 Härledning av anslagsnivån 2009–2011, för 1:15 Statens institut för kommunikationsanalys	34
4.22 Projekt som Sverige tilldelats medel för i MAP 2007–2013	34
4.23 Projekt som Sverige tilldelats medel för i det ettåriga programmet 2007.....	34
4.24 Anslagsutveckling.....	35
4.25 Härledning av anslagsnivån 2009–2011, för anslag 1:16 Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	36
5.1 Uppfyllelse av verksamhetsmålen i Vägverkets regleringsbrev för 2007	38
5.2 Uppföljning av åtgärder i nationell väghållningsplan.....	40
5.3 Uppföljning av åtgärder i regionala planer	41
5.4 Uppföljning av länsfördelning i regional plan	41

5.5 Uppföljning av kostnader samt redovisning av kalkylerad samhällsnytta för objekt större än 100 miljoner kronor som öppnats för trafik under 2007	42
5.6 Anslagsutveckling.....	43
5.7 Härledning av anslagsnivån 2009–2011, för 1:1 Vägverket: Administration	44
5.8 Anslagsutveckling.....	44
5.9 Intäkter som Vägverket disponerar	45
5.10 Intäkter som Vägverket inte disponerar.....	45
5.11 Investeringsplan.....	46
5.12 Särskilt bemyndigande om ekonomiska åtaganden, inklusive räntekostnader	46
5.13 Beräknad nettoupplåning för vägar 2007–2016	47
5.14 Beräknad låneskuld för vägar 2007–2016	48
5.15 Anslagsbehov för räntor och återbetalning av lån för vägar 2007–2016	48
5.16 Anslaget 1:2 Vaghållning och statsbidrag fördelat på anslagposter och delposter.....	50
5.17 Härledning av anslagsnivån 2008–2010, för 1:2 Vaghållning och statsbidrag.....	51
5.18 Anslagsutveckling.....	51
5.19 Härledning av anslagsnivån 2009–2011, för 1:17 Trängselskatt i Stockholm: Administrationskostnader m.m.....	51
6.1 Uppfyllelse av verksamhetsmålen i Banverkets regleringsbrev för 2007	53
6.2 Säkerhetsstatistik	56
6.3 Uppföljning av objekt som öppnats för trafik under 2007	58
6.4 Statens järnvägars resultat efter finansnetto	60
6.5 Anslagsutveckling.....	60
6.6 Härledning av anslagsnivån 2009–2011, för 1:3 Banverket: Administration	61
6.7 Anslagsutveckling.....	61
6.8 Uppdrags- och avgiftsintäkter m.m.....	61
6.9 Investeringsplan.....	62
6.10 Särskilt bemyndigande om ekonomiska åtaganden, inklusive räntekostnader	63
6.11 Beräknad nettoupplåning för Banverket och vissa järnvägsprojekt 2008 – 2016	64
6.12 Beräknad låneskuld för Banverket och vissa järnvägsprojekt 2007 – 2016	64
6.13 Anslagsbehov för räntor och återbetalning av lån för järnvägar m.m. 2007 – 2016	65
6.14 Fördelning av anslaget på anslagposter.....	67
6.15 Härledning av anslagsnivån 2009–2011, för 1:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter	67
6.16 Resultatutveckling	69
6.17 Uppdragsverksamhet.....	69
6.18 Offentligrättslig verksamhet.....	69
6.19 Investeringsplan för Statens järnvägar.....	70
7.1 Ekonomisk utveckling.....	73
7.2 Investeringsplan.....	75
7.3 Anslagsutveckling.....	76
7.4 Härledning av anslagsnivån 2009–2011, för 1:6 Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål m.m.	76
7.5 Anslagsutveckling.....	76
7.6 Härledning av anslagsnivån 2009–2011, för 1:7 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.....	77
7.7 Anslagsutveckling.....	77

7.8 Härledning av anslagsnivån 2009–2011, för 1:8 Sjöfartsregistret.....	77
7.9 Anslagsutveckling.....	77
7.10 Härledning av anslagsnivån 2009–2011, för 1:9 Rederinämnden:	
Administration	78
8.1 Ekonomisk utveckling 2004–2007	83
8.2 Prognos 2008–2011	83
8.3 Investeringsplan.....	84
8.4 Anslagsutveckling.....	84
8.5 Härledning av anslagsnivån,2009–2011 för 1:10 Driftbidrag till icke statliga flygplatser	85
9.1 Utgiftsutveckling inom politiken för informationssamhället	88
9.2 Skatteutgifter inom politiken för informationssamhället.....	88
9.3 Utbetalning och kreditering	91
9.4 Sökt, beviljat samt utbetalt stöd	92
9.5 Total finansiering av bredbandsprojekt per finansieringskälla	92
9.6 Fördelning av stödmedel för ortssamman- bindande och lokala nät	92
9.7 Indikatorer på måluppfyllelse	94
9.8 Anslagsutveckling.....	102
9.9 Offentligrättslig verksamhet	102
9.10 Härledning av anslagsnivån 2009–2011, för 2:1 Post- och telestyrelsen:	
Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter.	102
9.11 Anslagsutveckling.....	103
9.12 Särskilt bemyndigande om ekonomiska åtaganden.....	103
9.13 Härledning av anslagsnivån 2009–2011, för 2:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade.....	103
9.14 Anslagsutveckling.....	104
9.15 Särskilt bemyndigande om ekonomiska åtaganden.....	104
9.16 Härledning av anslagsnivån 2009–2011, för 2:3 Grundläggande betaltjänster	105
9.17 Anslagsutveckling.....	105
9.18 Härledning av anslagsnivån 2009–2011, för 2:4 Informationsteknik:	
Telekommunikation m.m.	105
9.19 Anslagsutveckling.....	105
9.20 Härledning av anslagsnivån 2009–2011, för 2:5 Samförläggning och kanalisation m.m.	106

1 Förslag till riksdagsbeslut

Regeringen föreslår att riksdagen

1. bemyndigar regeringen att under 2009 för ramanslaget 1:12 *Trafikavtal* ge Rikstrafiken befogenheter att ingå ekonomiska förpliktelser i samband med tjänstekoncessioner, avtal om trafikjänst baserat på allmän trafikplikt, samverkansavtal och upphandling av transportpolitiskt motiverad trafik som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 4 000 000 000 kronor under 2010–2022 (avsnitt 4.3.3),
2. godkänner att regeringen för 2009 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 3 200 000 000 kronor för Vägverket för E6 Svinesundsförbindelsen, prioriterade projekt m.m. (avsnitt 5.3.2),
3. bemyndigar regeringen att under 2009 för ramanslaget 1:2 *Väghållning och statsbidrag* ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 27 700 000 000 kronor efter 2009 (avsnitt 5.3.2),
4. godkänner att regeringen för 2009 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 3 600 000 000 kronor för Banverket för investeringar i eldriftsanläggningar och prioriterade järnvägsprojekt m.m. (avsnitt 6.3.2),
5. bemyndigar regeringen att under 2009 för ramanslaget 1:4 *Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter* ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 40 000 000 000 kronor efter 2009 (avsnitt 6.3.2),
6. godkänner att regeringen för 2009 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 17 600 000 000 kronor till Botniabanan AB för fortsatt utbyggnad av Botniabanan (avsnitt 6.3.2),
7. bemyndigar regeringen att under 2009 för Botniabanan ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 25 000 000 000 kronor efter 2009 (avsnitt 6.3.2),
8. godkänner Statens järnvägars ekonomiska mål och finansieringsmodell samt bemyndigar regeringen att för 2009 ge Statens järnvägar finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 6.3.4),
9. godkänner de ekonomiska målen för Sjöfartsverket och föreslagen prisrestriktion och bemyndigar regeringen att besluta om utdelning och skattemotsvarighet för Sjöfartsverket i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 7.3.1),
10. bemyndigar regeringen att för 2009 ge Sjöfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 7.3.2),

11. godkänner förslaget till investeringsplan för Sjöfartsverket för 2009–2011 (avsnitt 7.3.3),
12. godkänner de ekonomiska målen för Luftfartsverket och föreslagna prisrestriktion och bemyndigar regeringen att besluta om utdelning och skattemotsvarighet för Luftfartsverket i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 8.3.1),
13. bemyndigar regeringen att för 2009 ge Luftfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 8.3.1),
14. godkänner förslaget till investeringsplan för Luftfartsverket för 2009–2011 (avsnitt 8.3.1),
15. godkänner det som regeringen föreslår om ett mål för politiken för informationssamhället och om upphörande av målet för politikområdet IT, elektronisk kommunikation och post (avsnitt 9.4),
16. bemyndigar regeringen att under 2009 för ramanslaget 2:2 *Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade* ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 240 000 000 kronor under 2010–2013 (avsnitt 9.9.2),
17. bemyndigar regeringen att under 2009 för ramanslaget 2:3 *Grundläggande betaltjänster* ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 120 000 000 kronor under 2010–2012 (avsnitt 9.9.3),
18. för budgetåret 2009 anvisar anslagen under utgiftsområde 22 *Kommunikationer* enligt följande uppställning:

Anslagsbelopp

Tusental kronor

Anslag	Anslagstyp	
1:1 Vägverket: Administration	Ramanslag	868 819
1:2 Väghållning och statsbidrag	Ramanslag	21 940 626
1:3 Banverket: Administration	Ramanslag	684 736
1:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter	Ramanslag	14 188 249
1:5 Transportstyrelsen	Ramanslag	360 177
1:6 Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål m.m.	Ramanslag	143 308
1:7 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.	Ramanslag	62 284
1:8 Sjöfartsregistret	Ramanslag	5 980
1:9 Rederinämnden: Administration	Ramanslag	1 492
1:10 Driftbidrag till icke statliga flygplatser	Ramanslag	80 613
1:11 Rikstrafiken: Administration	Ramanslag	27 696
1:12 Trafikavtal	Ramanslag	881 000
1:13 Viss internationell verksamhet	Ramanslag	2 485
1:14 Statens väg- och transportforskningsinstitut	Ramanslag	39 081
1:15 Statens institut för kommunikationsanalys	Ramanslag	55 628
1:16 Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	Ramanslag	248 500
1:17 Trängselskatt i Stockholm: Administrationskostnader m.m.	Ramanslag	324 000
2:1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter	Ramanslag	37 471
2:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade	Ramanslag	148 749
2:3 Grundläggande betaltjänster	Ramanslag	27 000
2:4 Informationsteknik: Telekommunikation m.m.	Ramanslag	20 210
2:5 Samförläggning och kanalisering m.m.	Ramanslag	75 000
Summa		40 223 104

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 2007	Budget 2008 ¹	Prognos 2008	Förslag 2009	Beräknat 2010	Beräknat 2011
Transportpolitik	43 521	60 528	60 470	39 915	39 087	39 685
Politiken för informationssamhället	569	527	371	308	327	253
Äldreanslag	200	56	140	0	0	0
Totalt för utgiftsområde 22 Kommunikationer	44 290	61 111	60 982	40 223	39 414	39 938

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

¹ Inklusive tilläggsbudget enligt 2008 års tilläggsbudgetproposition (bet. 2007/08:FiU21) och förslag till tilläggsbudget i samband med denna proposition.

År 2007 uppgick de totala utgifterna för utgiftsområde Kommunikationer till 44 290 miljoner kronor.

För 2008 föreslår regeringen i tilläggsbudget i samband med denna proposition att 25 356 miljoner kronor tillförs utgiftsområdet. Medlen är till största delen hänförliga till engångsamorteringar inom transportområdet.

Regeringens förslag till anslag 2009 för transportpolitiken uppgår till 39 915 miljoner kronor vilket är en högre anslagsnivå än 2008 exklusive ovan nämnd engångsamortering.

Förslag till anslag för politiken för informationssamhället uppgår till 308 miljoner kronor. Den lägre nivån i förhållande till 2008 beror på betaltjänstreformen vilket innebär en stor besparing för staten när betaltjänster upphandlas endast där behov finns.

För 2010 och 2011 beräknas de totala anslagen inom utgiftsområdet till 39 414 miljoner kronor respektive 39 938 miljoner kronor.

**Tabell 2.2 Härledning av ramnivån 2009–2011.
Utgiftsområde 22 Kommunikationer**

Miljoner kronor

	2009	2010	2011
Anvisat 2008¹	35 760	35 760	35 760
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning	1 231	2 064	2 892
Beslut	3 227	1 583	1 280
Övriga makroekonomiska förutsättningar			
Volymer			
Överföring till/från andra utgiftsområden	5	6	6
Övrigt			
Ny ramnivå	40 223	39 414	39 938

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

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2007 (bet. 2007/08:FiU10).

Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

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

Av tabell 2.3 framgår utgiftsområdets ram för 2009 realekonomiskt fördelad på transfereringar, verksamhetskostnader och investeringar.

**Tabell 2.3 Ramnivå 2009 realekonomiskt fördelad.
Utgiftsområde 22 Kommunikationer**

Miljoner kronor

	2009
Transfereringar	2 604
Verksamhetskostnader	21 891
Investeringar	15 728
Summa ramnivå	40 223

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 finns i regeringens skrivelse 2007/08:123 Redovisning av skatteutgifter 2008.

I tabellen nedan redovisas de nettoberäknade skatteavvikelserna som är att hänföra till utgiftsområde 22 Kommunikationer. I avsnitt 3.3 och avsnitt 9.3 i denna volym redovisas de enskilda skatteutgifter inom transportpolitiken samt politiken för informationsområdet som är att hänföra till respektive område.

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

Miljoner kronor

	Prognos 2008	Prognos 2009
Transportpolitik	19 080	20 830
Politiken för informationsområdet	11	0
Totalt för utgiftsområdet	19 091	20 830

3 Transportpolitik

3.1 Omfattning

Inom transportpolitiken ryms väg- och banhållning, vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart, och luftfart.

De myndigheter, affärsverk och större bolag som verkar inom transportpolitiken är: Vägverket, Banverket, Statens järnvägar, Sjöfartsverket, Rederinämnden, Luftfartsverket, Rikstrafiken, Statens väg- och transportforskningsinstitut, Statens haverikommission, Statens institut för kommunikationsanalys,

Verket för innovationssystem, länsstyrelserna, Kustbevakningen, AB Svensk Bilprovning, SJ AB, Jernhusen, Green Cargo och SAS Sverige AB.

Från den 1 januari 2009 inrättas Transportstyrelsen. Samtidigt läggs Luftfartsstyrelsen och Järnvägsstyrelsen ned.

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

Transportpolitiken redovisas i fem avsnitt: transportslagsövergripande frågor, vägar, järnvägar, sjöfart och luftfart.

3.2 Utgiftsutveckling

Tabell 3.1 Utgiftsutveckling inom område transportpolitik
Miljoner kronor

	Utfall 2007	Budget 2008 ¹	Prognos 2008	Förslag 2009	Beräknat 2010	Beräknat 2011
<i>Transportpolitik</i>						
1:1 Vägverket: Administration	851	871	879	869	868	887
1:2 Väghållning och statsbidrag	23 852	29 798	29 802	21 941	20 469	22 158
1:3 Banverket: Administration	655	671	658	685	708	731
1:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter	16 019	27 027	26 968	14 188	14 909	13 788
1:5 Transportstyrelsen		0		360	356	341
1:6 Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål m.m.	71	201	201	143	143	143
1:7 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.	62	62	62	62	62	62
1:8 Sjöfartsregistret	6	6	6	6	6	6
1:9 Rederinämnden: Administration	1	1	1	1	2	2
1:10 Driftbidrag till icke statliga flygplatser	80	81	81	81	81	81
1:11 Rikstrafiken: Administration	25	27	28	28	28	29
1:12 Trafikavtal	1 176	1 058	1 082	881	831	831
1:13 Viss internationell verksamhet	3	3	3	2	2	2
1:14 Statens väg- och transportforskningsinstitut	41	38	37	39	40	41
1:15 Statens institut för kommunikationsanalys	56	54	55	56	57	59
1:16 Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	187	249	224	249	249	249
1:17 Trängselskatt i Stockholm: Administrationskostnader m.m.	434	380	383	324	274	274
Summa transportpolitik	43 521	60 528	60 470	39 915	39 087	39 685
<i>Äldreanslag</i>						
2008 36:16 Järnvägsstyrelsen	49	56	64	0	0	0
Summa äldreanslag	49	56	64	0	0	0
Totalt för transportpolitik inkl äldreanslag	43 570	60 584	60 534	39 915	39 087	39 685

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

¹ Inklusive tilläggsbudget enligt 2008 års tilläggsbudgetproposition (bet. 2007/08:FiU21) och förslag till tilläggsbudget i samband med denna proposition.

År 2007 uppgick de totala utgifterna för transportpolitiken till 43 570 miljoner kronor. Utgifterna på anslaget 36:12 *Trafikavtal* ökade med 417 miljoner kronor. Huvudorsaken till de ökade utgifterna var att en skiljedom i en tvist mellan staten och en trafikoperatör inte meddelades under 2006 som beräknats. Skiljedomen meddelades under 2007 till statens nackdel och innehållna medel utbetalades till trafikoperatören under 2007. Om hänsyn tas till detta minskade statens utgifter på anslaget med 45 miljoner kronor.

För 2008 föreslår regeringen på tilläggsbudget i samband med denna proposition att anslaget 36:2 *Väghållning och statsbidrag* ökas med 11 822 miljoner kronor samt att anslaget 36:4 *Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter* ökas med 13 477 miljoner kronor för att bland annat möjliggöra amorteringar av den samlade låneskulden inom området. Vidare föreslår regeringen på tilläggsbudget att det under utgiftsområde 1 uppförda anslaget 90:5 *Regeringskansliet m.m.* under 2008 ökas med 25 miljoner kronor. Finansiering sker delvis

genom att anslagen 36:6 *Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål m.m.* samt 36:16 *Järnvägsstyrelsen* minskas med 10 miljoner kronor respektive 5 miljoner kronor. Medlen ska användas av Transportstyrelseutredningen (dir 2008:45) för att genomföra de åtgärder som krävs för att den nya myndigheten ska kunna inleda sin verksamhet den 1 januari 2009. Vidare föreslår regeringen att anslaget 36:12 *Trafikavtal* under 2008 ökas med 72 miljoner kronor för att kompensera för de ökade utgifter som följer av det höga prisläget på olja.

Prognosen för 2008 avseende de totala utgifterna för transportpolitiken uppgår till 60 534 miljoner kronor, vilket innebär en förväntad utgiftsnivå som är i paritet med vad som anvisats för budgetåret.

Regeringens förslag till anslag 2009 för transportpolitikens område uppgår till sammanlagt 39 915 miljoner kronor.

För 2010 och 2011 beräknas anslagen inom området till 39 087 miljoner kronor respektive 39 685 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 2008	Prognos 2009
Personbefordran	5 330	5 880
Energiskatt på dieselbränsle i motordrivna fordon	8 200	9 020
Särskild energiskattebefrielse för naturgas och gasol som drivmedel	90	100
Energiskattebefrielse för koldioxidneutrala drivmedel	1 400	1 630
Energiskattebefrielse för elförbrukning vid bandrift	980	1 020
Energiskattebefrielse för bränsleförbrukning vid bandrift	20	20
Energiskattebefrielse på bränsle för inrikes luftfart	850	870
Koldioxidskattebefrielse för bandrift	20	20
Koldioxidskattebefrielse för inrikes luftfart	790	800
Sjöfartsstöd	1 400	1 470
Totalt för transportpolitik	19 080	20 830

Personbefordran

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

Energiskatt på dieselbränsle i motordrivna fordon

Skattesatsen för dieselolja i miljöklass 1 jämförs med skattesatsen för bensin i miljöklass 1, vilken utgör normen på hela transportområdet. I praktiken utgörs nästan all bensin- och dieselolje användning av miljöklass 1. År 2008 motsvarar skattesatsen för bensin i den främsta miljöklassen 32,6 öre/kWh medan dieselolja i den främsta miljöklassen beskattas med motsvarande 13 öre/kWh. Skatteutgiften utgörs av mellanskillnaden i skattesats. Skatteutgiften för dieselbränsle uppgår till 21 öre/kWh.

Särskild energiskattebefrielse för naturgas och gasol som drivmedel

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

Energiskattebefrielse för koldioxidneutrala drivmedel

Befrielse gäller för koldioxidneutrala drivmedel. Normen utgörs av energiskattesatsen för bensin i miljöklass 1.

Energiskattebefrielse för elförbrukning vid bandrift

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

Energiskattebefrielse för bränsleförbrukning vid bandrift

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

Energiskattebefrielse på bränsle för inrikes luftfart

Bränsle som används som flygbränsle vid yrkesmässig förbrukning beskattas inte. Normen utgörs av energiskattesatsen för bensin i miljöklass 1.

Koldioxidskattebefrielse för bandrift

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

Koldioxidskattebefrielse för inrikes luftfart

Koldioxidskatt tas ej ut för flygbränsle vid yrkesmässig förbrukning. 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 arbetsgivar-

avgifter på sjöinkomst. Krediteringen utgör en skatteutgift.

3.4 Mål

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

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

- Ett tillgängligt transportsystem, där transportsystemet utformas så att medborgarnas och näringslivets grundläggande transportbehov kan tillgodoses.
- En hög transportkvalitet, där transportsystemets utformning och funktion medger en hög transportkvalitet för medborgarna och näringslivet.
- En säker trafik, där det långsiktiga målet för trafiksäkerheten ska vara att ingen dödas eller allvarligt skadas till följd av trafikolyckor inom transportsystemet. Transportsystemets utformning och funktion ska anpassas till de krav som följer av detta.
- En god miljö, där transportsystemets utformning och funktion ska bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås.
- En positiv regional utveckling, där transportsystemets utformning och funktion ska bidra till att uppnå målet för den regionala utvecklingspolitiken samt motverka nackdelar av långa transportavstånd.
- Ett jämställt transportsystem, där transportsystemet är utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov. Kvinnor och män ska ges samma möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning och deras värderingar ska tillmätas samma vikt.

I juni 2008 redovisade Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) ett uppdrag från

regeringen att genomföra en översyn av de transportpolitiska målen. SIKAs förslag bereds för närvarande inom Regeringskansliet. Resultatbeskrivningen i det följande görs i förhållande till de nu gällande målen för transportpolitiken.

3.5 Resultatredovisning

För att möjliggöra en kontinuerlig uppföljning av utvecklingen mot de långsiktiga målen för transportpolitiken har den tidigare regeringen preciserat ett antal etappmål för några av delmålen. Nedan ges en sammanfattning av måluppfyllelsen av dessa och utvecklingen mot de långsiktiga målen. En mer detaljerad och analytisk beskrivning av måluppfyllelsen återfinns i avsnitten om de delområden som finns inom området Transportpolitik.

Ett tillgängligt transportsystem och en positiv regional utveckling

Förbättrad tillgänglighet inom och mellan regioner leder till större valmöjligheter och därmed även tillgång till en större lokal arbetsmarknad. Etappmålet om successivt förbättrad tillgänglighet inom regioner samt mellan regioner och omvärlden har delvis uppnåtts. Tillgängligheten och åtkomligheten har försämrats för vissa flygplatsregioner.

Etappmålet om tillgänglighet inom storstadsområden och mellan tätortsområden har endast delvis uppnåtts. I Stockholm har införandet av trängselskatt minskat trängseln i innerstaden, medan trängseln har ökat på andra håll. Trängseln i Göteborg är oförändrad och fortfarande ett problem. Mellan tätortsområden har däremot tillgängligheten förbättrats. Detta beror bl.a. på att ett antal ombyggda vägar öppnats för trafik.

Etappmålet om ökad andel resor med kollektivtrafik har inte uppnåtts. Inte heller målet om ökad andel cykeltrafik har uppnåtts.

Sammanfattningsvis bedöms tillgängligheten i transportsystemet som god och med en delvis positiv utveckling.

En hög transportkvalitet

Transportkvaliteten bedöms totalt sett vara god och successivt bli allt bättre. Det finns dock vissa undantag som bör uppmärksammas. Punktligheten inom bantrafik och flyg är fortfarande ett problem, även om punktligheten inom bantrafiken förbättras något under 2007. Vidare har spårårets kvalitet försämrats. Ju högre hastighet som tillåts, desto större krav ställs på spåråret. Spåråreskvaliteten har betydelse för passagerarnas bekvämlighet, men är också den mest centrala delen för att minska slitaget på spåret. Andelen vägar med spårdjup överstigande 15 mm ökar. Spårdjupet påverkar trafiksäkerheten genom försämrade avrinning och sämre effekt av insatserna i vinterväghållningen.

En säker trafik

Antalet dödade i trafikolyckor har under 2007 ökat inom vägtrafiken och bantrafiken, men minskat inom sjöfarten och luftfarten. Vägtrafiken svarar fortfarande för den helt dominerande delen av dödade i transportsystemet. Inom vägtrafiken dödade totalt 471 personer under 2007, vilket är 26 personer fler än året innan. Vad gäller allvarligt skadade bedöms antalet i stort sett ha varit oförändrat sammantaget inom trafikslagen. Målet att särskilt prioritera åtgärder för barns trafiksäkerhet är svårare att följa upp. Det är bara Vägverket som har gjort en bedömning av måluppfyllelsen som anger att målet uppfyllts delvis.

Etappmålet om en halvering av antalet dödade i vägtrafikolyckor mellan 1996 och 2007 har inte uppnåtts; antalet dödade har endast minskat med sju procent under denna period. I huvudsak är det tre områden där det snarast skett en försämring eller ingen förbättring alls under denna 10-årsperiod; tvåhjuliga motorfordon, alkohol och hastighet. Andra områden har varit mer lyckosamma och framgångsrika. Exempelvis har dödsfall bland fotgängare och cyklister samt barn och framförallt dödsfall bland äldre minskat kraftigt. Viktiga faktorer bakom ökad trafiksäkerhet är säkrare fordon, utbyggnaden av mötesfria landsbygdsvägar samt åtgärder i tätortsmiljön. Vägverket har den 1 april 2008 redovisat ett uppdrag angående ett nytt etappmål och underlag för det fortsatta

trafiksäkerhetsarbetet. Regeringen avser att återkomma till riksdagen i denna fråga.

Sammanfattningsvis står vägtrafiken i fokus för trafiksäkerhetsarbetet inom transportområdet och den långsiktiga trenden är där trots allt en fortlöpande minskning av antalet dödade.

En god miljö

Transportsektorn svarar för ca 30 procent av de svenska utsläppen av växthusgaser. Under 2007 fortsatte vägtrafikens utsläpp av koldioxid att öka efter en tillfällig stabilisering 2006. Bränsleförbrukningen i nya personbilar minskade dramatiskt under 2007 och antalet bilar som kan köras på förnybara drivmedel ökade kraftigt. Utsläppen från tunga lastbilar ökade dock på grund av det ökade trafikarbetet med lastbil. Sjöfartens utsläpp av koldioxid bedöms ha ökat med drygt 6 procent under 2007 medan flygets utsläpp har ökat med cirka 5 procent jämfört med 2006. Järnvägstrafiken svarar för en mycket marginell andel av Sveriges utsläpp. Som helhet var utsläppen av koldioxid från inrikes transporter cirka 12 procent högre 2007 jämfört med 1990. Under motsvarande tidsperiod ökade trafikarbetet inom person- och godstrafiken med 28 respektive 13 procent.

Utsläppen av luftföroreningar såsom svavel- och kväveoxider från transporter i Sverige fortsätter att minska. Huvudorsakerna är dels de successiva skärpningarna av avgaskraven på vägfordon, dels de under 2006 införda kraven på lägre svavelhalt i det sjöfartsbränsle som används i Östersjöområdet. Trots minskade utsläpp är luftkvaliteten, bl.a. höga partikelhalter, ett fortsatt problem i många tätorter.

Trots satsningar på bullerskyddande åtgärder under flera år har inte antalet människor som utsätts för bullerstörningar över riktvärdena minskat i någon större omfattning. Orsaken till detta är att bullerexponeringen ökar, dels på grund av ökad trafik, dels på grund av att människor flyttar från mindre bullriga till mer bullriga miljöer. Regeringen bedömer att etappmålet om minskade trafikbullerstörningar blir svårt att uppnå.

Sammantaget har transportsystemet under 2007 i stora delar haft en positiv utveckling i förhållande till miljökvalitetsmålen.

Ett jämställt transportsystem

Det kan konstateras att det finns mycket kvar att göra när det gäller att följa upp de övriga transportpolitiska etappmålen utifrån ett jämställdhetsperspektiv. Det bedöms däremot som möjligt för trafikverken att nå etappmålet att inget kön ska ha en representation som undertiger 40 procent i högsta ledningsgrupp eller styrelse senast 2010. Vidare finns det fortfarande uppenbara skillnader mellan hur män och kvinnor väljer att resa. Kunskapen om de bakomliggande faktorerna till skillnaderna utvecklas kontinuerligt, men är fortfarande bristfällig. Det är därför svårt att bedöma i vilken utsträckning som mäns respektive kvinnors behov tillgodoses i transportsystemet. Måluppfyllelsen är därför svår att bedöma.

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 2007 i allt väsentligt är rättvisande.

Riksrevisionen har som ett led i den årliga granskningen av Vägverket granskat inköp och upphandling, rutiner för styrning och uppföljning samt värdering av pågående projekt på Vägverket Produktion. En kort sammanfattning av rapportens innehåll och regeringens kommentarer redovisas i avsnitt 5.2.4.

3.7 Politikens inriktning

En fungerande infrastruktur är en grundförutsättning för ett konkurrenskraftigt näringsliv och för att åstadkomma en långsiktigt hållbar tillväxt i alla delar av landet. Regioners möjlighet att behålla och locka till sig företag är beroende av att man har fungerande transporter och kommunikationer. Fler och växande företag bidrar också till ett ökat utnyttjande av landets infrastruktur.

Klimatutmaningen måste tas på största allvar. Transportsektorn svarar för 30 procent av de

svenska utsläppen av växthusgaser och nära 25 procent av den totala inhemska energi-användningen. Sammantaget innebär klimat-utmaningen en stor utmaning men också stora möjligheter för transportsektorn. Efterfrågan på effektiva transportlösningar ökar och transport-systemen behöver utvecklas. Varje transportslag kommer att behövas även i framtiden, men de måste samverka på ett mycket bättre sätt och bli mer energieffektiva än i dag. Resor och transporter ska underlätta vardagen för människor och företag och utgöra hållbara transportlösningar. Sverige är ett av världens mest handelsberoende länder. Samtidigt är vi ett relativt glesbefolkat land i Europas utkant.

Det finns stora transportstråk där många personer och stora mängder gods rör sig och det finns finmaskiga förgreningar som gör att alla punkter i systemet, där de olika trafikslagen samverkar, kan nås så att resurserna där kan tas till vara och utvecklas.

Globaliseringen ökar också behoven av effektiv kommunikation och transporter.

Regeringen har identifierat ett antal förbättringsområden som den bedömer som särskilt viktiga att ta itu med. Det handlar bland annat om att de planer som upprättas ska vara realistiska och inte generera bakslag i form av fördyringar och förseningar på det sätt som skett i planerna för 2004–2015.

I denna budgetproposition föreslås en närtidssatsning för åren 2009 och 2010, för vilken 7,6 miljarder kronor avsätts. Närtidssatsningen innebär att utgångsläget för de nya planerna förbättras betydligt genom att tempot i genomförandet av nuvarande planer ökar. Med närtidssatsningen säkerställs att angelägna projekt kan genomföras i ett snabbare, mer rationellt tempo och att prioriterade projekt kan tidigareläggas i hela landet.

På järnvägssidan kan bl.a. angelägna kapacitetshöjande åtgärder i Bergslagen, norra Sverige och längs den södra delen av Norrlandskusten komma till stånd. Detta är särskilt viktigt för att förbättra förutsättningarna för godstrafiken på järnväg. Vidare kommer regeringen att fortsätta förbättra förutsättningarna för järnvägstrafiken i storstadsregionerna. Den kraftigt ökade persontrafiken på järnväg i storstäderna har inneburit stora påfrestningar på järnvägssystemet, vilket lett till ökade störningar och försämrad punktlighet för resenärerna. Medel har tidigare tillförts

Stockholm och Mälardalen för detta ändamål och 2009 och 2010 kommer Göteborgsregionen och Skåne att bli föremål för särskilda kraftsamlingar med utökade medel till såväl investeringar som drift och underhåll. Bland de åtgärder som kan genomföras närmare i tid och i högre takt finns också den handikappanpassning av järnvägsstationer som ingår i den nationella banhållningsplanen.

På vägsidan innebär närtidssatsningen att viktiga investeringar för att förbättra de stora transportstråken i landet kommer att kunna påbörjas 2009 och 2010. Det handlar bl.a. om att minska genomfartstrafiken i Umeå, Sundsvall, Motala m.fl. tätorter genom att bygga nya förbifartsleder, att anlägga bättre vägförbindelser till de viktiga hamnarna i Göteborg och Trelleborg, att bygga ut E 18-infarten mot Stockholm samt att investera på E 22 i Skåne och Blekinge. Regeringen avsätter också pengar för att påbörja projektering av Ny Älvförbindelse i Göteborg och för att förbättra vägstandarden mellan Stockholm och Göteborg genom att tidigarelägga ombyggnaden av fyrfältsväg på Rv 40 av sträckan Rångedala–Hester. För vissa av dessa investeringar finns överenskommelser med andra aktörer om medfinansiering. Även mindre åtgärder såsom miljöförbättringar, tjälsäkring och mitträcken inryms i närtidssatsningen. Nödvändiga investeringar för att öka tillgängligheten på det enskilda vägnätet kommer att möjliggöras. En god tillgänglighet i det finmaskiga vägnätet är en viktig del i regeringens strategiska arbete för att stärka landsbygdens utvecklingskraft.

Regeringen kommer inom kort överlämna propositionen *Framtidens resor och transporter* till riksdagen. Propositionen innehåller förslag till inriktning och statlig planeringsram för åtgärder i transportinfrastrukturen under perioden 2010–2021. I fokus är kommunikationer som svarar upp mot resenärers, företags och samhällets behov och som samtidigt är förenliga med klimat- och miljö kvalitetsmål.

En trafikslagsövergripande ansats är central i den långsiktiga infrastrukturplaneringen. Ett väl fungerande transportsystem utnyttjar på ett effektivt, säkert och miljömässigt hållbart sätt alla trafikslag, både var för sig och i kombination. Genom en helhetssyn på transportsystemet kan problem med flaskhalsar och trängsel lösas. Det finns också anledning att överväga åtgärder i transportsystemet som kan bidra till

regionförstoring. Större arbetsmarknader har visat sig vara mindre sårbara eftersom de har förutsättningar för en mer differentierad arbetsmarknad för kvinnor och män och en högre grad av specialisering. Under åtgärdsplaneringen för perioden 2010–2021 kommer många åtgärder för utveckling av transportsystemet behöva bedömas utifrån sina positiva bidrag och kostnader.

En utgångspunkt för den nya planeringsomgången är att samhällsekonomiska analyser ska spela en viktig roll vid prioriteringen av infrastrukturinvesteringar. Utifrån det underlag som inlämnats i den inriktningsplanering som föregått arbetet med den kommande infrastrukturpropositionen är det regeringens bedömning att en större andel av ramen, i jämförelse med de planer som den tidigare regeringen fastställt, kommer att behövas för angelägna väginvesteringar.

Utvecklingen av transportsystemet ska vidare ta hänsyn till de prioriteringar som lyfts fram när regioner tar ett större ansvar för sin utveckling. Nyttjarna och de som tillhandahåller infrastrukturen, liksom den regionala och nationella nivån, ska samspela effektivt i utvecklingen av systemen.

Statens insatser ska kännetecknas av ordning och reda och av att anslag och planer fungerar i samklang. Förutsättningarna för mer effektiva plan- och produktionsprocesser behöver förbättras och staten ska ses som en pålitlig part. Regeringen vill på det sättet få mer resor och transporter för pengarna.

Det finns behov av förändringar av verksamhets- och organisationsstrukturen i transportsektorn. Utgångspunkten för arbetet är att åstadkomma en effektivare förvaltning, organisation och verksamhetsform samt att nå ett trafikslagsövergripande synsätt i förvaltningen av infrastrukturen och vad gäller statens åtagande inom transportsektorn. Vidare bör kundperspektivet bli tydligare och den regionala förankringen stärkas. Regeringen har tidigare tillsatt flera utredningar som berör myndigheterna inom transportsektorn. Det pågår nu arbete med att bereda eller genomföra de förslag som lagts fram.

Ett viktigt steg i regeringens arbete med att skapa bättre organisatoriska förutsättningar för effektiva statliga insatser inom transportområdet är inrättandet av den nya myndigheten Transportstyrelsen den 1 januari 2009. Till

Transportstyrelsen förs verksamheten vid Luftfartsstyrelsen och Järnvägsstyrelsen i sin helhet, delar av Sjöfartsverket (Sjöfartsinspektionen, Sjöfartsregistret och kustfartstillståndsfrågor) och Vägverket (Vägrafikinspektionen, Trafikregistret och hela eller delar av de enheter som har normering, tillståndsgivning och tillsyn). Även viss verksamhet vid Banverket, Boverket och Tullverket förs över. Den 1 januari 2010 flyttas även länsstyrelsernas uppgifter inom körkorts- och yrkestrafikområdet över.

Med den nya myndigheten skapas bättre förutsättningar för en myndighet som kan intensifiera trafiksäkerhetsarbetet, men också genom sitt transportslagsövergripande arbete minska transportsektorns negativa klimatpåverkan. Detta genom att det klimatarbete som redan bedrivs inom respektive myndighet kan intensifieras, samordnas och effektiviseras inom ramen för den nya myndigheten.

Det behövs en tydligare gränsdragning mellan förvaltning, politik och marknad. För statens del är en koncentration på kärnuppgifterna angelägen. Konkurrensutsatt verksamhet bör i normalfallet inte bedrivas i myndighetsform. I syfte att renodla verksamhetsformerna inom statsförvaltningen har regering och riksdag tidigare slagit fast vissa generella kriterier för när en affärsverksamhet inom en myndighet kan bedömas aktuell för ombildning till aktiebolagsform (prop. 1992/93:100 bil. 1, bet. 1992/93:FiU10, bet. 1992/93:FiU20, rskr. 1992/93:189). Kriterierna innebär bl.a. att verksamheten ska ha kommersiella förutsättningar och vara oberoende av direkta anslagsmedel och att verksamheten inte innebär någon myndighetsutövning.

Regeringen föreslår i propositionen *Ändrad verksamhetsform för delar av Vägverket och Banverket* att verksamheterna vid Vägverket Produktion, Vägverket Konsult samt Banverket Projektering överförs till av staten helägda bolag. Bolagiseringarna genomförs för att öka förutsättningarna för konkurrensneutralitet på marknaden och eliminera misstankar om korssubventionering. Med en bättre fungerande marknad ökar även kraven på utveckling av effektivitet och produktivitet i verksamheten. En bättre fungerande konkurrens leder till ett effektivare resursutnyttjande vilket kommer samhället till del i form av lägre priser och högre kvalitet. Därutöver bidrar bolagiseringarna till

förbättrade förutsättningar för verksamheterna att utvecklas. Verksamheterna vid Vägverket Produktion överförs till ett bolag vars inriktning bör vara att bedriva entreprenad-, service-, och uthyrningsverksamhet – direkt eller genom dotterbolag – inom trafik-, mark-, bygg-, och anläggningsområdet samt därmed förenlig verksamhet. Verksamheten vid Vägverket Konsult och Banverket Projektering överförs till ett bolag vars inriktning bör vara att bedriva konsultverksamhet, huvudsakligen inom trafik- och transportområdet. Regeringen anser att även Banverket Produktion bör bolagiseras och avser att återkomma med förslag om detta under 2009. Bolagiseringen bör genomföras så snart det finns förutsättningar för en fungerande konkurrens på marknaden för främst drift och underhåll inom järnvägsområdet.

Vidare har Luftfartsverkets verksamhetsform varit föremål för översyn inom ramen för Flygplatsutredningen. Utredningens förslag bereds för närvarande i Regeringskansliet.

I juni 2008 tillkallade regeringen en särskild utredare med uppdrag att kartlägga och analysera vissa verksamheter och funktioner hos myndigheterna inom transportsektorn, huvudsakligen inom Vägverkets, Banverkets, Sjöfartsverkets, Luftfartsverkets, Luftfartsstyrelsens, Rikstrafikens, Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA), affärsverket Statens järnvägars och Rederinämndens ansvarsområden. Översynen syftar till att finna de lösningar som bäst stödjer ett effektivt utförande av statens uppgifter inom transportområdet och som leder till att medborgare och näringsliv sätts i centrum, att det trafikslagsövergripande synsättet stärks i planeringsprocessen, samt att övriga verksamheter bedrivs på ett effektivt sätt. I uppdraget ingår också att föreslå åtgärder som bidrar till utvecklade beställarfunktioner hos myndigheterna inom transportsektorn i syfte att uppnå en bättre fungerande anläggningsmarknad och högre effektivitet. Utredarens analys och förslag till åtgärder ska redovisas senast den 1 april 2009.

SIKA har haft regeringens uppdrag att se över och lämna förslag till reviderade transportpolitiska mål. Uppdraget har redovisats till regeringen i en rapport den 27 juni 2008. SIKA:s förslag innehåller bland annat ett förslag till ny målstruktur med fyra jämbördiga delmål. Ett delmål, tillgänglighet, beskriver transport-

systemets funktion medan de tre övriga, säkerhet och trygghet, jämställdhet och fördelning samt miljö, anger de villkor som utgör ramarna för en långsiktigt hållbar utveckling av tillgängligheten. Regeringen har skickat rapporten på remiss och remisstiden går ut den 17 oktober 2008. Regeringen avser därefter ta ställning till SIKA:s förslag.

Vägverkets har haft regeringens uppdrag att föreslå nytt etappmål för trafiksäkerhetsutvecklingen. Uppdraget har redovisats i april 2008 där man föreslår nya etappmål för maximalt antal dödade och allvarligt skadade samt mål för olika viktiga tillstånd i trafiken. I förslaget ges också exempel på viktiga åtgärder som bör komma till stånd för att det långsiktiga målet ska kunna nås. Den fortsatta inriktningen i trafiksäkerhetsarbetet, inklusive nytt etappmål, kommer hanteras i samband med att regeringen tar ställning till frågan om reviderade transportpolitiska delmål.

Det europeiska transportsystemet och dess funktion är en viktig förutsättning för en väl fungerande europeisk marknad och tillväxt. Samtidigt ställer ökande global handel allt större och nya krav på effektiva transportlösningar.

Godstrafiken på järnväg har avreglerats och därmed har fler tågoperatörer kommit in på marknaden vilket också successivt nu sker inom persontrafiken med fler operatörer i den upphandlade trafiken. Regeringen ser positivt på detta och anser att det långsiktiga målet bör vara en avreglerad persontrafikmarknad inom järnvägsområdet. Regeringen har tillsatt en utredning som ska klargöra hur detta mål ska kunna uppnås.

Förutsättningarna för internationella gods-transporter på järnväg behöver också förbättras avseende bland annat konkurrens och teknisk harmonisering. Regeringen avser att inom ramen för det europeiska samarbetet fortsatt driva på för bättre villkor för den internationella godstrafiken.

Forskning och analys har blivit en allt viktigare del i en politik för ökad välfärd, hållbar ekonomisk tillväxt och teknisk utveckling. Det krävs fortsatt stora insatser av både staten och näringslivet för att nå dessa mål. Inom transportområdet bedrivs en omfattande forskning vars yttersta syfte är att bidra till ett effektivare transportsystem. Flera aktuella forskningsprojekt är inriktade mot IT-baserade stödsystem för ökad trafiksäkerhet där Statens

väg- och transportforskningsinstitut (VTI) körsimulatorer utgör en viktig resurs. Även Verket för innovationssystem (Vinnova) och Energimyndigheten har viktiga uppgifter inom området.

Regeringen framhåller att Sverige är en nation som är beroende av sin sjöfart. Sjöfarten svarar för den dominerande delen av transportererna i den svenska utrikeshandeln. EU:s utvidgning, en fortsatt positiv utveckling i Östersjöområdet och en fortsatt ökad handel är andra faktorer som talar för ökade sjöfartsvolymer, både i

närområdet och världen över. Östersjöstrategin, den gemensamma havspolitikerna och den gemensamma sjöfartspolitikerna är av stor betydelse för utvecklingen av sjöfartspolitikerna, såväl nationellt som inom unionen.

Inom luftfartsområdet är den stora utmaningen att minska flygets miljöpåverkan. Sverige har en viktig roll att fylla i arbetet med miljöfrågorna för luftfarten, exempelvis när det gäller möjliggörande av ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser.

4 Transportslagsövergripande frågor

4.1 Omfattning

Avsnittet omfattar verksamheter som är av transportslagsövergripande karaktär. Ansvariga myndigheter är den nya myndigheten Transportstyrelsen som regeringen har beslutat inrätta fr.o.m. den 1 januari 2009, Rikstrafiken, Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA), Statens haverikommission (SHK) samt Vägverket, Banverket och Verket för innovationssystem (Vinnova). Dessutom redovisas frågor med koppling till anslaget 1:13 *Viss internationell verksamhet* och från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk (TEN). Således redovisas här de verksamheter som i tidigare budgetpropositioner sorterat under verksamhetsområdena Interregional kollektivtrafik och Forskning och analys.

Vägverkets kostnader för samhällsmotiverad forsknings-, utvecklings- och demonstrationsverksamhet (FUD) ryms huvudsakligen inom anslag 1:2 *Väghållning och statsbidrag*, medan motsvarande insatser för Banverkets del ryms inom anslag 1:4 *Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter*.

På liknande sätt har också Vinnova till uppgift att finansiera behovsmotiverad forsknings-, utvecklings- och demonstrationsverksamhet och göra andra insatser för att främja ett effektivt innovationssystem.

4.2 Resultatredovisning

4.2.1 Mål och resultat

Resultat Rikstrafiken

Ett tillgängligt transportsystem

Resultat: Rikstrafiken har under en tid arbetat med att ta fram en automatiserad modell för tillgänglighetsanalys uppbyggd kring sju stycken fastställda kriterier. Exempel på kriterier är tillgänglighet till Stockholm, tillgänglighet till kultur, service och speciella inköp samt tillgänglighet till region- och universitetssjukhus.

Under 2007 har fem trafiklösningar utretts, där modellen för tillgänglighetsanalys har använts. De utredningar som har genomförts avser Inlandsbanebussen, Samverkande bussystem i Norrland, Tåg i Väst, Kröstatågen och samtliga flyglinjer.

För de tre sistnämnda fallen har tillgänglighetsanalysen haft direkt betydelse för Rikstrafikens fortsatta engagemang. Beträffande Tåg i Väst har analysen visat att de berörda linjerna i huvudsak ger små eller obefintliga effekter för den interregionala tillgängligheten. Som en följd av tillgänglighetsanalysen har Rikstrafiken beslutat minska engagemanget i Tåg i Väst betydligt.

Under 2007 genomförde Rikstrafiken även en utredning om allmän trafikplikt och upphandling av flyglinjer. Utredningens slutsatser resulterade i att Rikstrafiken beslutade att inte handla upp flyg mellan Arlanda och Storuman från 2008. Som en följd av att Rikstrafiken valde att inte

upphandla flyg till Storuman har regeringen beslutat att upphäva den allmänna trafikplikten för den aktuella linjen. På så sätt öppnas möjligheter till kommersiell trafik vid Storumans flygplats.

Beträffande Krösatågen visade analysen att en borttagen trafik inte alls skulle påverka den interregionala tillgängligheten på det sätt Rikstrafiken mäter den. Krösatågen förbättrar dock möjligheterna att resa med tåg till och från Halmstad. Rikstrafiken har därför beslutat att fortsättningsvis ge ersättning till linjen Nässjö–Halmstad, men inte till Krösatågen i övrigt.

Rikstrafikens verksamhet syftar till att skapa förutsättningar för grundläggande interregional tillgänglighet. I vissa fall har Rikstrafiken tidigare gett ersättning till mer trafik än vad myndigheten nu själv anser är motiverat för att uppnå en grundläggande interregional tillgänglighet. En viktig konsekvens av anpassningar av Rikstrafikens avtal är att resurser kan fördelas från geografiska områden med god tillgänglighet till områden med låg tillgänglighet. På så sätt bidrar myndighetens verksamhet till att tillgodose grundläggande behov av interregional kollektiv persontrafik i hela landet. Regeringens bedömning är att myndigheten har uppfyllt målet.

Kostnaden per genomförd resa har minskat för tåg, flyg och färja medan den har ökat för buss (tabell 4.1 och 4.2).¹

Tabell 4.1 Antal genomförda resor, 2005–2007

Tusental			
Trafikslag	2007	2006	2005
Tågtrafik	13 562	11 680	13 063
Färjetrafik	1 527	1 472	1 459
Busstrafik	2 614	3 852	2 673
Flygtrafik	169	159	148

¹ Antalet resor med tåg, färja och flyg har trendmässigt ökat de senaste åren. Busstrafiken har i stort sett varit oförändrad. Statistiken för 2006 visar dock att det skedde en tillfällig minskning av antalet resor med tåg och en tillfällig ökning av antalet resor med buss. Huvudförklaringen är att Blekinge kustbana under en tid utfördes med buss.

Tabell 4.2 Kostnad per resa, 2005–2007

Kronor			
Trafikslag	2007	2006	2005
Tågtrafik	25	29	29
Färjetrafik	258	274	248
Busstrafik	30	22	26
Flygtrafik	444	475	851

I september 2005 gick Rikstrafiken ut med en inbjudan till anbud avseende linjesjöfart till och från Gotland. Eftersom inga bud inkom genomförde Rikstrafiken en ny anbudsprocess. I den nya processen inkom endast bud från den befintliga operatören Destination Gotland. I november 2007 tecknade Rikstrafiken avtal med Destination Gotland för trafikering från 2009 till 2015.

I mars 2008 gav Näringsdepartementet konsultföretaget McKinsey i uppdrag att utvärdera de båda anbudsprocesser som föregick det nya avtalet. En viktig del i uppdraget var att hitta förklaringar till det svaga intresset för att driva färjetrafik till Gotland. McKinsey har den 3 september 2008 redovisat sina slutsatser i en rapport. Rapporten innehåller ett antal förslag beträffande hur en bättre konkurrens i kommande anbudsprocesser ska kunna åstadkommas.

En hög transportkvalitet och en säker trafik

Resultat: Rikstrafiken har intensifierat arbetet med att förbättra uppföljning av trafikavtalen. Uppföljningsmöten ska hållas minst två gånger per år. Resultaten för 2007 visar att bland den järnvägstrafik som Rikstrafiken upphandlar är det endast den s.k. Mittlinjen mellan Sundsvall och Östersund som klarar punktlighetskravet i avtalen. Punktligheten i övrigt är i stort sett på samma nivå som 2006. Punktligheten på de upphandlade flyglinjerna är förhållandevis god.

Rikstrafiken analyserar effekterna för trafiksäkerheten för trafik som myndigheten träffar avtal om med hjälp av samhällsekonomiska kalkyler. I kalkylerna beräknas nyttan av befintlig trafik, genom att jämföra en situation med trafik med en hypotetisk situation då trafiken lagts ned. En indirekt effekt av att göra en satsning (positiv eller negativ) på kollektivtrafik är att risken för att drabbas av en olycka kan påverkas, samtidigt kan också allvarlighetsföljden av en olycka ändras.

En god miljö

Resultat: Rikstrafiken har i utredningar inför avtal tagit hänsyn till miljöeffekter av trafiken. I de analyser som gjorts för att utvärdera nyttan av den upphandlade trafiken ingår miljöeffekter.

Under 2007 har beräkningar genomförts för den trafik som Rikstrafiken genom samverkansavtal bidrar till. De miljöeffekter trafiken ger upphov till består framför allt av ändrade utsläpp av kväveoxider, kolväten, partiklar, svaveldioxid och koldioxid.

Slutsatsen av beräkningarna är att för alla bussavtal utom för E4-bussen skulle miljöeffekterna vid nedläggning av trafiken bli relativt marginella men positiva. En anledning till de positiva effekterna beror troligen på ett relativt lågt kapacitetsutnyttjande. Rikstrafiken framhåller dock att trafiken i första hand handlas upp för att skapa tillgänglighet och för att möjliggöra att människor och företag kan verka i alla delar av landet. Detta sker ibland till priset av negativa effekter för miljön. För tågavtalen gäller att nedläggning i stället leder till marginella miljöförluster för alla avtal utom Krösatågen och Blekinge Kustbana där en nedläggning förväntas medföra miljövinster. Förklaringen till det är att dessa linjer drevs med diesel vid tidpunkten för utvärdering. Till saken hör att Blekinge Kustbana nu är elektrifierad.

En positiv regional utveckling

Resultat: Rikstrafikens trafikavtal och samverkansavtal med trafikhuvudmännen syftar till att upprätthålla transportpolitiskt motiverad interregional trafik som inte är kommersiellt lönsam. Sammantaget bidrar den upphandlade trafiken väsentligt till att skapa grundläggande förutsättningar för en positiv regional utveckling i stora delar av landet.

Ett jämställt persontransportsystem

Resultat: Skillnaderna mellan antalet kvinnor och män kvinnor som utnyttjar den trafik Rikstrafiken avtalar eller medverkar i genom samverkansavtal är måttliga och utvecklingen går i olika riktning för olika trafikslag. Den interregionala kollektivtrafiken är viktig för både män och kvinnor. Det finns inga tydliga indikationer på att det skulle finnas stora skillnader i mäns och kvinnors efterfrågan på interregionala resor eller i deras transportbehov för dessa resor.

Vid de årliga nöjd-kund-undersökningar som genomförs i den trafik Rikstrafiken avtalat

redovisas resultatet fördelat på kön (tabell 4.3). Den information som samlas in vid dessa undersökningar skapar möjligheter både för analyser av kvinnors och mäns resande och av deras upplevelser i samband med resandet. Kvinnor är oftare än män resenärer med tåg och buss i den trafik som får ersättning från Rikstrafiken. I flyget är män överrepresenterade både vad gäller resor i tjänsten samt till och från arbetet. Två tredjedelar av flygresenärerna är män. I färjetrafiken är könsfördelningen helt jämn.

Beträffande resenärernas upplevelser av trafiken kan det konstateras att såväl män som kvinnor i hög utsträckning är nöjda med trafiken och att skillnaderna mellan könen är små i det avseendet.

Tabell 4.3 Andel kvinnor och män i genomförda resor

Trafikslag	2007		2006	
	Kvinnor	Män	Kvinnor	Män
Tågtrafik	55	45	57	43
Färjetrafik	50	50	48	52
Busstrafik	54	46	59	41
Flygtrafik	37	63	34	66

Resultat Statens väg- och transportforskningsinstitut

Verksamhetsmål

Målet för Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) är att på ett kostnadseffektivt sätt bedriva samhällsmotiverad, tillämpad forskning av hög kvalitet. VTI:s verksamhet ska utformas så att den fortlöpande kan utvecklas i enlighet med vad forskningsfinansierare efterfrågar och de krav som dessa ställer på forskningsresultatens kvalitet och användbarhet. Nedan följer en redovisning av måluppfyllelse gällande de transportpolitiska målen.

Ett tillgängligt transportsystem, en hög transportkvalitet

Resultat: Exempel på VTI:s forskning med inriktning mot målen är bl.a ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken. VTI:s fleråriga projekt kring duospårväg – där ett och samma fordon kan användas för spårburen landsbygdstrafik och i stadscentra – visar att duospårtrafik kan bidra till ökat resande i kollektivtrafiken. VTI har analyserat konsekvenser av eventuellt ändrade

längd- och viktbestämmelser för lastbilar. Målet hög transportkvalitet adresseras i VTI:s forskning bl.a. i projekt som avser resenärers krav på att färdas säkert och tryggt och med god komfort. I ett projekt om pendlingsresor har VTI analyserat sambandet mellan restidens längd och sannolikhet för sjukskrivning. Trygghetsaspekter vid resande i kollektivtrafiken undersöks i pågående EU-projekt där VTI deltar. Även de flesta av VTI:s projekt inom det vägtekniska området har en tydlig inriktning mot kvalitetsmålet.

En säker trafik

Resultat: FoU-projekt med inriktning mot trafiksäkerhetsmålet är dominerande bland institutets pågående projekt också under 2007, även om andelen minskat något jämfört med året innan. VTI har bl.a. gjort en kunskapssammanställning om åtgärder för ökad trafiksäkerhet och hur effektiva dessa åtgärder är. Trötthet i trafiken är ett ökande problem där VTI samarbetar med fordonsindustrin för att ta fram IT-baserade varnings- och supportsystem för fordonsförare.

En god miljö

Resultat: Andelen projekt med inriktning mot miljömålet har ökat något under 2007 jämfört med året innan. Institutets pågående miljöinriktade FoU-projekt omfattar olika områden som avgasemission och energi, buller, landskapets natur- och kulturmiljövärden samt styrmedel för att begränsa miljöpåverkan från transporter, t.ex. i form av växthusgaser. Forskning som behandlar buller och bullerstandard bedrivs bl.a. genom VTI:s medverkan i pågående EU-projekt. Under 2007 har järnvägens föroreningar kartlagts och analyserats.

En positiv regional utveckling

Resultat: Forskning med inriktning mot detta mål upptar endast en liten andel av VTI:s totala FoU-volym, under 2007 tre procent. Dock finns aspekter på detta mål i många projekt, främst de som rör transportpolitik och transportplanering. Ett tydligt exempel är det fleråriga projektet Analysverktyg för infrastrukturplanering. Där utvecklas bl.a. en modell för att beskriva regionförstorande effekter av investeringar i infrastrukturen samt verktyg för att mäta och visualisera sådana effekter. Ett annat exempel är ett projekt under 2007 som tydliggör en målkon-

flikt mellan intressen för regional utveckling och sänkta hastigheter i en region.

Ett jämställt transportsystem

Resultat: FoU som avser jämställdhetsmålet har tagit en ökad andel av FoU-volymen under 2007 jämfört med tidigare år. Dock är andelen fortfarande blygsam, tre procent. Pågående projekt med inriktning mot målet är bl.a. en kunskapsöversikt över samhällsvetenskapliga studier av transporter utveckling i ett genusperspektiv och en studie av jämställdhet i samråd vid planering av vägtransportsystemet.

VTI:s ekonomiska resultat

VTI hade under 2007 ett anslag på 40,7 miljoner kronor (34,7 miljoner kronor för 2006) att användas till kompetensutveckling, lokaler, särskild utrustning och administration samt forskning och medfinansiering av VTI:s deltagande i EU-projekt. Verksamheten har under 2007 gett ett underskott på ca 3 miljoner kronor. Institutet har per den 31 december 2007 ett balanserat överskott som uppgår till 19,4 procent och har begärt att få balansera hela beloppet i ny räkning. VTI är beroende av ett överskott då nivån på och utvecklingen av institutets uppdragsintäkter – inte är stabil. Resurser måste satsas på nya och etablerade forskningsområden samt kompetensutveckling och implementering av forskningsresultat. Detta kommer att belasta resultatet. För att resultatmässigt kunna möta den variation som finns i efterfrågan på institutets tjänster är det nödvändigt att ha en balanserad vinst. Överskottet används också för att klara av omstruktureringar.

Det balanserade resultatets förändring för institutet framgår av följande tabell. Som framgår av denna kan resultatet variera mycket, det beror på att uppdragsmarknaden inte är stabil mellan åren.

Tabell 4.4 Ekonomisk utveckling för VTI

Miljoner kronor där ej annat anges

	2004	2005	2006	2007
Balanserat resultat 31/12	10,9	16,6	20,6	17,6
Avgiftsintäkter	88,7	98,8	104,2	90,7
Balanserat överskott	12%	17%	19,8%	19,4%

Översyn av verksamhetsform

VTI har ca 190 anställda och utför kvalificerad tillämpad forskning och utveckling på uppdrag av myndigheter och andra beställare. VTI är den största transportforskningsmiljön i Sverige. Institutet finansieras av uppdragsintäkter till 80 procent och till resterande 20 procent av anslag. Den största kunden är Vägverket som står för drygt 40 procent av uppdragsintäkterna. Sammantaget står staten för ca 70 procent av uppdragsintäkterna. Basanslaget täcker kostnader för forskning, EU-projekt, kompetensutveckling m.m.

En särskild utredare överlämnade i juni 2007 en rapport (SOU 2007:49) *Organisationsform för VTI och SIKA* till regeringen om förutsättningarna för en ombildning av VTI (och vissa funktioner av SIKA). Förslaget innebar att VTI skulle ombildas till ett helägt statligt bolag som skulle klassificeras som ett forskningsinstitut. Därmed skulle bolaget inte bli vinstdrivande och inte heller ge utdelningar. Bolaget skulle även i fortsättningen få statliga anslag för att finansiera den tillämpade forskningen. En bolagisering utan anslagsfinansiering ansåg utredaren inte vara lämplig.

Regeringens överväganden

VTI har en basfinansiering via anslag i dag, men möjligheterna till insyn och styrning minskar om verksamheten bedrivs i bolagsform. Regeringen anser att VTI har en kompetent och en väl fungerande organisation som förmår att rikta kritik mot den sektor man arbetar inom. Regeringen anser i dagsläget att VTI:s verksamhet även fortsättningsvis bör bedrivas i myndighetsform. Gällande det ekonomiska resultatet för 2007 anser regeringen att hela de balanserade överskottet ska få disponeras av VTI.

Resultat Statens institut för kommunikationsanalys

Statens institut för kommunikationsinstitut (SIKA) ska svara för övergripande analyser inom kommunikationssystemet och för analyser av effekter av åtgärder inom transportsystemet i

syfte att uppnå det transportpolitiska målet. Här redovisas resultat efter verksamhetsgren.

Utredning och analys

Resultat: SIKA har lämnat inriktningsunderlag till regeringen inför arbetet med den kommande propositionen om framtidens resor och transporter. En rapport har presenterats om utsläppshandelssystem för sjöfarten för att minska utsläppen av svavel och kväveoxider. Analyser av inverkan på näringar och regioner vid införande av kilometerskatt för tunga fordon har genomförts. Vidare har arbetet med översynen av de transportpolitiska målen utgjort en viktig del av myndighetens verksamhet. Andra projekt som bedrivits under året rör utvärderingen av klimatpolitiken vid kontrollstation 2008, vidareutveckling av metodik och principer för samhällsekonomiska analyser och kalkyler samt expertgranskning av trafikverkens årliga rapportering enligt Kyoto-protokollet.

Utveckling

Resultat: En inventering har påbörjats av framtida behov av modellstöd som exempelvis på ett mer förfinat sätt kan där fånga upp regionala effekter vad gäller efterfrågan på transporter och som kan koppla samman trafik- och utsläppseffekter. Artemismodellen för beräkning av emissioner från vägtrafiken har introducerats och använts som underlag i den nationella redovisningen av emissioner gentemot internationella organ. Ambitionen finns att implementera moduler som beräknar emissioner även från övriga trafikslag. Arbete med metoder att studera trafiksystemet i ett långt tidsperspektiv har utvecklats med syfte att åstadkomma beslutsunderlag rörande infrastrukturbehov 2050.

Statistik

Resultat: Myndigheten bedriver arbete med att förbättra kvalitén på sina statistikprodukter med målsättningen att de ska publiceras med kvalitetsstämpeln Sveriges officiella statistik. Under 2008 kommer så att ske med en produkt inom området Färdtjänst och riksferdtjänst. Myndigheten har arbetat med att fånga upp önskemål och behov hos användarna av fordonsstatistik, arbete har pågått med att undersöka hur statistiken över vägtrafikskadade kan utvecklas genom att knyta samman olika källor för information och statistik har presenterats på en rad ytterligare områden. Insatser har gjorts för att minska

uppgiftslämnarberördan genom att uppgifter i vissa fall kunnat hämtas direkt ur databaser snarare än att begäras in i enkätform.

Ekonomiskt resultat

Anslaget för 2007 uppgick till 55,7 miljoner kronor och myndigheten har för året redovisat ett överskott på 10,5 miljoner kronor. Att utgifterna blev lägre än anvisat anslag förklaras bl.a. av en förskjutning av den nya resvaneundersökningen från 2009 till 2010 vilket inneburit lägre konsultkostnader än beräknat. Vidare har vissa statistikprojekt kunnat genomföras till lägre kostnader och förseningar av investeringar gjorde att lån och därmed vissa amorteringar inte belastat 2007 års budget.

Resultat Statens haverikommission

Verksamhetsmål: Statens haverikommission ska fastställa olycksorsaken i varje undersökning och om möjligt ge sådana synpunkter och rekommendationer att framtida olyckor förebyggs.

Resultat: Utredningstiderna har under 2007 kortats så att de i huvudsak ligger inom de mål som regeringen satt upp.

4.2.2 Analys och slutsatser

Regeringen bedömer att måluppfyllelsen varit tillfredställande beträffande Rikstrafiken, Statens väg och transportforskningsinstitut, Statens institut för kommunikationsanalys och Statens haverikommission.

4.3 Budgetförslag

4.3.1 1:5 Transportstyrelsen

Tabell 4.5 Anslagsutveckling

Tusental kronor

År	Utfall		Anslags-sparande	
2007	Utfall			0
2008	Anslag	0 ¹	Utgifts-prognos	0
2009	Förslag	360 177		
2010	Beräknat	355 897 ²		
2011	Beräknat	341 398 ³		

¹ Nytt anslag.

² Motsvarar 345 377 tkr i 2009 års prisnivå.

³ Motsvarar 324 477 tkr i 2009 års prisnivå.

Anslaget ska användas till Transportstyrelsens icke avgiftsfinansierade verksamhet. Transportstyrelsens verksamhet omfattar i huvudsak normgivning, tillståndsgivning och tillsyn inom transportområdet.

Budget och ekonomiska mål för avgiftsbelagd verksamhet

Stora delar av Transportstyrelsens verksamhet kommer att finansieras med olika former av avgifter. Det gäller t.ex. avgifter för registerhållning, registreringsskyltar, körkortstillverkning, delar av den s.k. farledavgiften samt direkta avgifter och myndighetsavgift inom luftfarten. Det innebär att Transportstyrelsen fr.o.m. den 1 januari 2009 kommer att disponera avgiftsintäkter som har sin motsvarighet i intäkter som i dag disponeras av Vägverket, Sjöfartsverket och Luftfartsstyrelsen. För 2009 är utgångspunkten att de principer för finansiering av olika verksamhetsdelar som gällt tidigare ska fortsätta att gälla. Det innebär att Transportstyrelsen kommer att disponera eventuella överskott av sin avgiftsfinansierade verksamhet.

Vägtrafik

Transportstyrelsen kommer fr.o.m. den 1 januari 2009 ta ut vissa avgifter som motsvarar avgifter som i dag tas ut av Vägverket. Transportstyrelsens avgiftsbelagda verksamhet inom vägtrafikområdet kommer att finansieras med offentligt rättsliga avgifter och avgifter från uppdragsverksamhet.

Huvudregeln för uppdragsverksamheten är att full kostnadstäckning ska uppnås. Transportstyrelsen beslutar själv om prissättningen för uppdragsverksamheten. Transportstyrelsens uppdragsverksamhet ska omfatta 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 4.6 Intäkter från vägtrafikområdet som Transportstyrelsen disponerar

Tusental kronor (löpande priser)

	Intäkter som får disponeras
Offentligrättsliga avgifter	660 000
Uppdragsverksamhet	124 000

Sjöfart

Transportstyrelsen kommer fr.o.m. den 1 januari 2009 att få ta ut vissa offentligrättsliga avgifter som motsvarar avgifter som i dag tas ut av Sjöfartsverket. Dessa avgifter avser tillsyn och tillståndsgivning samt registerhållning och beräknas under 2009 sammanlagt att uppgå till ca 43 miljoner kronor. Dessutom kommer Transportstyrelsen att disponera en del av den s.k. farledsavgiften som även fortsättningsvis kommer att tas ut av Sjöfartsverket. Enligt prognosen för 2009 kommer Transportstyrelsens del av intäkterna från farledsavgiften att uppgå till ca 152 miljoner kronor.

Tabell 4.7 Intäkter från sjöfartsområdet som Transportstyrelsen disponerar

Tusental kronor (löpande priser)

	Intäkter som får disponeras
Offentligrättsliga avgifter	194 547

Luftfart

Transportstyrelsen kommer fr.o.m. den 1 januari 2009 att få ta ut avgifter som motsvarar de avgifter som i dag tas ut av Luftfartsstyrelsen. Det ekonomiska målet och de former för finansiering som har gällt Luftfartsstyrelsen bör fortsätta att gälla oförändrat under 2009 när verksamheten förs över till Transportstyrelsen. Det innebär att Transportstyrelsens ekonomiska mål för dess verksamhet som avser luftfart bör vara att kostnaderna ska täckas av myndighetens avgifter från luftfartsområdet.

I prognosen över den totala kostnaden för 2009 ingår avgiften till Eurocontrol med ca 166 miljoner kronor samt den gemensamma avgiften för säkerhetskontroll (GAS) med 585 miljoner kronor.

Tabell 4.8 Intäkter från luftfartsområdet som Transportstyrelsen disponerar

Tusental kronor

Offentlig- rättslig verksamhet	Intäkter till inkomsttitel	Intäkter som får disponeras	Kostnader	Resultat (intäkt - kostnad)
Budget 2009	0	1 049 688	1 043 688	6 000

Regeringens överväganden

Ett nytt anslag 1:5 *Transportstyrelsen* förs upp på statsbudgeten. Regeringen avser att inrätta Transportstyrelsen fr.o.m. den 1 januari 2009. Transportstyrelsen övertar vissa verksamheter som i dag bedrivs av Vägverket och Sjöfartsverket samt all verksamhet som i dag bedrivs av Järnvägsstyrelsen och Luftfartsstyrelsen. Dessutom kommer Transportstyrelsen att överta Banverkets ansvar för att erlagga avgifter till Statens haverikommission.

Vidare kommer Transportstyrelsen att överta den verksamhet som Tullverket i dag bedriver avseende internationella trafiktillstånd, den verksamhet som Boverket i dag bedriver avseende föreskrifter om vägtunnlar samt den verksamhet som länsstyrelserna i dag bedriver i egenskap av tunnelmyndighet enligt förordningen om säkerhet i vägtunnlar.

Regeringen har därutöver beslutat att den 1 januari 2010 föra över länsstyrelsernas uppgifter inom körkorts- och yrkestrafikområdet till Transportstyrelsen. Anslagsmedlen för denna verksamhet ligger beräkningsmässigt kvar under anslaget 5:1 *Länsstyrelserna m.m.* under utgiftsområde 1 Rikets styrelse.

Anslaget får även användas till att täcka kostnaderna för registerhållningen för traktorer. För det ändamålet tillförs Transportstyrelsen extra anslagsmedel om 15 000 000 kronor i 2008 års priser.

Transportstyrelsen tillförs därutöver extra anslagsmedel om 10 000 000 kronor under 2009 för att täcka tillfälliga merkostnader i samband med myndighetens bildande. Detta tillskott får användas för tillfälliga merkostnader som går av hänföra till samtliga trafikslag (dvs. även till Luftfarten). Samtidigt minskas under 2009 tillfälligt anslaget 1:2 *Väghållning och statsbidrag* med 10 000 000 kronor.

Utöver dispositionsrätten över anslaget 1:5 *Transportstyrelsen* avser regeringen att ge Transportstyrelsen dispositionsrätt över anslagsmedel

bl.a. för att utföra uppgifter som avser Miljöbilspremie, Trängselskatt i Stockholm, Sjöfartsregistret, Driftbidrag till icke statliga flygplatser och från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk (TEN) inom luftfartsområdet.

I och med bildandet av Transportstyrelsen avvecklas Järnvägsstyrelsen och Luftfartsstyrelsen. Kostnader för avvecklingen av Järnvägsstyrelsen och Luftfartsstyrelsen ska belasta Transportstyrelsens anslag och avgiftsintäkter från luftfartsområdet.

I samband med beslutet om statsbudget för 2005 godkände riksdagen att avgifter får tas ut för Luftfartsstyrelsens verksamhet och att intäkterna från dessa avgifter får disponeras för att täcka kostnaderna för verksamheten. Eftersom Luftfartsstyrelsen avvecklas fr.o.m. 2009 och Transportstyrelsen övertar dess verksamhet är det lämpligt att godkännandet förs över till att gälla Transportstyrelsens verksamhet inom luftfartsområdet.

Regeringen avser att inom kort återkomma till riksdagen med en särskild proposition med anledning av bildandet av Transportstyrelsen. Där avser regeringen att föreslå de lagändringar som är nödvändiga för att Transportstyrelsen ska kunna bedriva sin verksamhet i enlighet med vad som anges ovan.

Regeringen föreslår att 360 177 000 kronor anvisas under anslaget 1:5 *Transportstyrelsen* för 2009. För 2010 beräknas anslaget till 355 897 000 kronor och för 2011 till 341 398 000 kronor.

Regeringen föreslår att 700 000 kronor förs över från anslaget 1:3 *Tullverket* under utgiftsområde 3 Skatt, tull och exekution, att 41 350 000 kronor förs över från anslaget 1:1 *Vägverket: Administration*, att 242 097 000 kronor förs över från anslaget 1:2 *Väghållning och statsbidrag*, att 6 851 000 kronor förs över från anslaget 1:4 *Banhållning och sektorsavgifter*, att 7 266 000 kronor förs över från anslaget 1:6 *Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål m.m.* samt att 61 913 000 kronor förs över från anslaget 36:16 *Järnvägsstyrelsen*.

Tabell 4.9 Härledning av anslagsnivån 2009–2011, för 1:5 Transportstyrelsen

Tusental kronor			
	2009	2010	2011
Anvisat 2008¹	0	0	0
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning ²	0	0	0
Beslut		-4 946	-27 040
Överföring till/från andra anslag	360 177	360 843	368 438
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	360 177	355 897	341 398

¹ Nytt anslag.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2008 års statsbudget. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning

4.3.2 1:11 Rikstrafiken: Administration

Tabell 4.10 Anslagsutveckling

Tusental kronor				
År	Slagsnamn	Belopp	Slagsnamn	Belopp
2007	Utfall	25 286	Anslags-sparande	2 420
2008	Anslag	27 358 ¹	Utgifts-prognos	28 070
2009	Förslag	27 696		
2010	Beräknat	28 435 ²		
2011	Beräknat	29 097 ³		

¹ Inklusiv tilläggsbudget enligt 2008 års tilläggsbudgetproposition (bet. 2007/08:FiU21) och förslag till tilläggsbudget i samband med denna proposition.

² Motsvarar 27 696 tkr i 2009 års prisnivå.

³ Motsvarar 27 696 tkr i 2009 års prisnivå.

Anslaget används för Rikstrafikens förvaltningskostnader. Ändamålet för anslaget är att finansiera kostnader för ledning, ekonomiadministration, personaladministration och andra interna kostnader. Vidare används anslaget för konsulttjänster samt utredningsverksamhet och andra kostnader som går att hänföra till Rikstrafikens uppgifter.

Regeringens överväganden

Regeringen föreslår att 27 696 000 kronor anvisas under anslaget 1:11 *Rikstrafiken: Administration* för 2009. För 2010 och 2011 beräknas anslaget till 28 435 000 kronor respektive 29 097 000 kronor.

Tabell 4.11 Härledning av anslagsnivån 2009–2011, för 1:11 Rikstrafiken: Administration

Tusental kronor

	2009	2010	2011
Anvisat 2008¹	27 358	27 358	27 358
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning ²	543	1 287	1 954
Beslut	-205	-210	-215
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	27 696	28 435	29 097

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2007 (bet. 2006/07:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2008 års statsbudget. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning.

4.3.3 1:12 Trafikavtal

Tabell 4.12 Anslagsutveckling

Tusental kronor

År	Utfall	Belopp	Anslags-sparande	Utgifts-prognos
2007	Utfall	1 176 135	24 483	
2008	Anslag	1 058 000 ¹		1 082 000
2009	Förslag	881 000		
2010	Beräknat	831 000		
2011	Beräknat	831 000		

¹ Inklusive tilläggsbudget enligt 2008 års tilläggsbudgetproposition (bet. 2007/08:FiU21) och förslag till tilläggsbudget i samband med denna proposition.

Tabell 4.13 Särskilt bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Tusental kronor

	Utfall 2007	Prognos 2008	Förslag 2009	Beräknat 2010	Beräknat 2011–2022
Ingående åtaganden	2 339 148	4 144 015	4 324 770		
Nya åtaganden	2 973 790	1 291 982	121 000		
Infriade åtaganden	-1 168 923	-1 111 227	-926 614	-587 528	-2 931 628
Utestående åtaganden	4 144 015	4 324 770	3 519 156		
Erhållet/föreslaget bemyndigande	6 500 000	4 600 000	4 000 000		

Regeringens överväganden

Rikstrafiken har i budgetunderlag för åren 2009–2011 samt i en särskild hemställan i juni 2008 (N2008/4423/TR) uppskattat att kostnaderna för trafikavtalen, trots beslutade och planerade omprioriteringar, kommer att överstiga de anvisade anslagen 2009, 2010 och 2011. En

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

Regeringen bör bemyndigas att under 2009 för ramanslaget 1:12 *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 4 000 000 000 kronor under perioden 2010–2022.

2008.² Regeringens avsikt är att ge Rikstrafiken förutsättningar att göra långsiktiga överväganden beträffande sina framtida åtaganden.

I budgetpropositionen för 2008 redogjorde regeringen för sin bedömning att utgifterna för trafikavtal fr.o.m. 2009 bör reduceras med anledning av regeringens beslut den 18 januari 2007 om ändring av förordning (2001:770) om sjöfartsstöd. Ändringen innebär att sjöfartsstöd till statligt upphandlad inrikes trafik kommer att kunna medges fr.o.m. 2009. Utgifterna för den av Rikstrafiken upphandlade Gotlandstrafiken beräknas av det skälet minska med motsvarande 55 000 000 kronor fr.o.m. 2009.

Regeringen föreslår att 881 000 000 kronor anvisas under anslaget 1:12 *Trafikavtal* för 2009. För 2010 och 2011 beräknas anslaget till 831 000 000 kronor respektive 831 000 000 kronor.

Tabell 4.14 Härledning av anslagsnivån 2009–2011, för 1:12 Trafikavtal

Tusental kronor				
	2009	2010	2011	
Anvisat 2008¹	986 000	986 000	986 000	
<i>Förändring till följd av:</i>				
Beslut	-105 000	-155 000	-155 000	
Överföring till/från andra anslag				
Övrigt				
Förslag/beräknat anslag	881 000	831 000	831 000	

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2007 (bet. 2007/08:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

² I samband med behandlingen av 2006 års ekonomiska vårproposition beslutade riksdagen att överföra 7 miljoner kronor från anslaget för Rikstrafikens avtal till anslaget för Rikstrafikens administrationskostnader. Samtidigt beslutades en förstärkning av anslaget för avtal på 100 miljoner kronor 2007 och 2008. Således förstärktes anslaget sammantaget med 93 miljoner kronor. Därutöver föreslår regeringen på tilläggsbudget i samband med denna proposition att anslaget för 2008 förstärks med ytterligare 72 miljoner kronor.

4.3.4 1:13 Viss internationell verksamhet

Tabell 4.15 Anslagsutveckling

Tusental kronor				
2007	Utfall	2 820	Anslags-sparande	14
2008	Anslag	2 985 ¹	Utgifts-prognos	2 941
2009	Förslag	2 485		
2010	Beräknat	2 485		
2011	Beräknat	2 485		

¹ Inklusive tilläggsbudget enligt 2008 års tilläggsbudgetproposition (bet. 2007/08:FiU21) och förslag till tilläggsbudget i samband med denna proposition.

Anslaget är avsett för kostnader för bl.a. medlemsavgifter om ca 2,5 miljoner kronor och resor förenade med Sveriges deltagande i internationella organisationer m.m. Detta gäller främst internationella luftfartsförhandlingar, FN:s ekonomiska kommission för Europa (ECE), internationella järnvägsfördragen (COTIF, OCTI m.m.), internationellt samarbete vad gäller sjöfarten (IMO m.m.), luftfarten (ICAO m.m.) samt EU.

Regeringens överväganden

Kostnaderna för medlemsavgifter i vissa internationella organisationer har ökat de senaste åren. Anslaget ökades därför tillfälligt med 500 000 kronor för 2007 och 2008. Utfallet kommer enligt prognos att bli något lägre än det anvisade anslaget för 2008. Regeringens bedömning är mot den bakgrunden att den tidigare beräknade anslagsnivån för 2009 kommer att vara tillräcklig kommande år. Regeringen föreslår att 2 485 000 kronor anvisas under anslaget 2009. För 2009 och 2010 beräknas anslaget till 2 485 000 kronor respektive 2 485 000 kronor.

Tabell 4.16 Härledning av anslagsnivån 2009–2011, för 1:13 Viss internationell verksamhet

Tusental kronor				
	2009	2010	2011	
Anvisat 2008¹	2 985	2 985	2 985	
<i>Förändring till följd av:</i>				
Beslut	-500	-500	-500	
Överföring till/från andra anslag				
Övrigt				
Förslag/beräknat anslag	2 485	2 485	2 485	

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2007 (bet. 2007/08:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

4.3.5 1:14 Statens väg- och transportforskningsinstitut

Tabell 4.17 Anslagsutveckling

Tusental kronor

År	Utfall	Intäkter	Kostnader	Resultat (intäkt - kostnad)
2007	Utfall	40 745	40 769	24
2008	Anslag	38 378 ¹	38 378	0
2009	Förslag	39 081	39 081	0
2010	Beräknat	40 088 ²	40 088	0
2011	Beräknat	40 993 ³	40 993	0

¹ Inklusive tilläggsbudget enligt 2008 års tilläggsbudgetproposition (bet. 2007/08:FiU21) och förslag till tilläggsbudget i samband med denna proposition.

² Motsvarar 39 081 tkr i 2009 års prisnivå.

³ Motsvarar 39 081 tkr i 2009 års prisnivå.

Anslaget används till kostnader för kompetensutveckling, lokaler, särskild utrustning, administration och det nationella transportforskningsbiblioteket BIC. Anslaget får också användas till forskning och medfinansiering av VTI:s deltagande i EU-projekt.

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

Tabell 4.18 Uppdragsverksamhet

Tusental kronor

Uppdragsverksamhet	Intäkter	Kostnader	Resultat (intäkt - kostnad)
Utfall 2007	123 770	126 375	-2 605
(varav tjänsteexport)	7 660	7 852	-192
Prognos 2008	120 000	120 000	0
(varav tjänsteexport)	7 000	7 000	0
Budget 2009	120 000	120 000	0
(varav tjänsteexport)	7 000	7 000	0

Regeringens överväganden

Regeringen anser att dagens anslag är nödvändigt för att VTI ska kunna fullgöra sitt uppdrag vad avser långsiktig forskning, medfinansiering av EU-projekt samt nationellt motiverade forskningsinsatser inklusive investeringar.

Regeringen föreslår att 39 081 000 kronor anvisas under anslaget 1:14 *Statens väg- och transportforskningsinstitut* för 2009. För 2010 och 2011 beräknas anslaget till 40 088 000 kronor respektive 40 993 000 kronor.

Tabell 4.19 Härledning av anslagsnivån 2009–2011, för 1:14 Statens väg- och transportforskningsinstitut

Tusental kronor

	2009	2010	2011
Anvisat 2008 ¹	38 378	38 378	38 378
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning ²	703	1 710	2 615
Beslut			
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	39 081	40 088	40 993

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2007 (bet. 2007/08:FiU10).

Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.
² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2007 års statsbudget. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning.

4.3.6 1:15 Statens institut för kommunikationsanalys

Tabell 4.20 Anslagsutveckling

Tusental kronor

År	Utfall	Intäkter	Kostnader	Resultat (intäkt - kostnad)
2007	Utfall	55 663	59 226	6 599
2008	Anslag	54 492 ¹	54 492	0
2009	Förslag	55 628	55 628	0
2010	Beräknat	57 176 ²	57 176	0
2011	Beräknat	58 573 ³	58 573	0

¹ Inklusive tilläggsbudget enligt 2008 års tilläggsbudgetproposition (bet. 2007/08:FiU21) och förslag till tilläggsbudget i samband med denna proposition.

² Motsvarar 55 628 tkr i 2009 års prisnivå.

³ Motsvarar 55 628 tkr i 2009 års prisnivå.

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

Regeringens överväganden

Regeringen föreslår att 55 628 000 kronor anvisas under anslaget 1:15 *Statens institut för kommunikationsanalys* för 2009. För 2010 och 2011 beräknas anslaget till 57 176 000 kronor respektive 58 573 000 kronor.

Tabell 4.21 Härledning av anslagsnivån 2009–2011, för 1:15 Statens institut för kommunikationsanalys

Tusental kronor

	2009	2010	2011
Anvisat 2008¹	54 492	54 492	54 492
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning ²	1 136	2 684	4 081
Beslut			
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	55 628	57 176	58 573

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2007 (bet. 2007/08:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2008 års statsbudget. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning.

4.3.7 Statens haverikommission

Statens haverikommission disponerar inget eget anslag. Regeringen beslutar om en ram för myndighetens förvaltningskostnader. För 2008 är ramen 22 800 000 kronor. Förvaltningskostnaderna, liksom kostnaderna för enskilda undersökningar betalas av Luftfartsstyrelsen, Sjöfartsverket, Banverket, Försvarsmakten och Statens räddningsverk.

Regeringens överväganden

Regeringen avser att ta ställning till ramen för Statens haverikommissionens förvaltningskostnader och fastställa fördelningen mellan de betalande myndigheterna i kommissionens regleringsbrev för 2009.

4.4 Transeuropeiska nätverk för transporter

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

TEN-T nätverket integrerar nationella infrastruktur- och trafikslag, länkar perifer

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. Medel kan sökas för studier och projekt. Studier kan högst beviljas medel med upp till 50 procent av de totala kostnaderna och projekt med maximalt 10 procent (30 procent för prioriterade projekt som överskrider nationsgränser eller naturliga barriärer, 20 procent för övriga prioriterade projekt).

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. Två av dessa projekt berör direkt Sverige. Dessa är den nordiska triangeln (multimodal korridor Köpenhamn–Oslo–Stockholm–Helsingfors) och sjömotorvägar.

Under 2007 har kommissionen fattat beslut om vilka projekt som ska få medel i det fleråriga programmet Multi Annual Program 2007–2013. Sverige hade sökt bidrag till fem större väg- och järnvägsprojekt på den nordiska triangeln och två av dessa ansökningar beviljades bidrag.

Tabell 4.22 Projekt som Sverige tilldelats medel för i MAP 2007–2013

Miljoner euro	2007-2013
Citytunneln i Malmö	51,83
E 20 Norra länken	56,15
Summa	107,98

Kommissionen har också fattat beslut om vilka projekt som ska få medel i det ettåriga programmet för 2007. Sverige hade sökt bidrag till åtta infrastrukturprojekt och fyra av dessa ansökningar beviljades bidrag.

Tabell 4.23 Projekt som Sverige tilldelats medel för i det ettåriga programmet 2007

Miljoner euro	2007
Haparandabanan	4,70
E 6 Trelleborg–Vellinge	1,68
Ostlänken, studier	1,26
Malmö hamn	0,57
Summa	8,21

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

Inom ramen för den årliga bidragsprocessen har Sverige för 2008 ansökt om medel för följande projekt/studier:

- E6 genom Bohuslän (exkl. delen Rabbalshede–Tanumshede).
- E6 mellan Trelleborg och Vellinge.
- E45 mellan Göteborg och Trollhättan.
- Projektering av spåranslutning av Malmö C till citytunneln.
- Utarbetande av tekniska regelverk för höghastighetslinjer i Sverige.
- Delar av Norrköpingspaketet.
- Samarbete kring utveckling av flygtrafiktjänster.
- Förstudie för fullskalig hamn i Kalix.
- Götalandsbanan – förstudie för delen Borås–Jönköping–Linköping.

Sverige har, tillsammans med övriga östersjöländer, arbetat mycket intensivt med sjömotorvägskonceptet för att göra det möjligt att få medfinansiering från EU:s TEN-T program.

Sverige stöder nu, tillsammans med Litauen, Polen och Tyskland, fyra sjömotorvägsprojekt som går mellan följande hamnar:

- Karlshamn–Klaipeda
- Ystad–Swinoujscie
- Karlskrona–Gdynia
- Trelleborg–Sassnitz

Regeringens överväganden

EU-kommissionen har inlett en process som ska leda till att riktlinjerna för TEN-nätverket revideras. Eftersom EU-stödet till Sverige har underlättat finansiering av projekt som är prioriterade ur ett europeiskt och svenskt perspektiv har den svenska regeringen tagit en aktiv roll i revideringsarbetet. De svenska trafikverken har på regeringens uppdrag under våren 2008 gjort en analys av de svenska transportnätverken, med syfte att peka ut de delar av nätverken som har stor betydelse i ett europeiskt perspektiv. Regeringen har tagit initiativ till ett samarbete med de nordiska och baltiska länderna när det gäller revideringen av TEN-riktlinjerna. Syftet är att hitta gemensamma ståndpunkter som kan användas i det fortsatta EU-arbetet i frågan.

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

4.4.1 1:16 Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk

Tabell 4.24 Anslagsutveckling

Tusental kronor

2007	Utfall	187 452	Anslags-sparande	65 577
2008	Anslag	248 500 ¹	Utgifts-prognos	224 237
2009	Förslag	248 500		
2010	Beräknat	248 500		
2011	Beräknat	248 500		

¹ Inklusive tilläggsbudget enligt 2008 års tilläggsbudgetproposition (bet.2007/08:FiU21) och förslag till tilläggsbudget i samband med denna proposition.

Anslaget finansierar bidrag som Europeiska unionen beviljar till projekt och studier som ingår i det transeuropeiska transportnätverket för investeringar i transportinfrastruktur. Det innebär att bidrag från EU betalas in på statsbudgetens inkomstsida. Sedan utbetalas beviljade bidrag från statsbudgetens utgiftssida till de aktuella projekten. Vägverket, Banverket och Sjöfartsverket disponerar anslagsposter under anslaget. Fr.o.m. 2009 avser regeringen att låta Transportstyrelsen disponera den anslagspost som Luftfartstyrelsen disponerar i dag.

Regeringens överväganden

Målsättningen har varit att försöka erhålla så mycket bidrag som möjligt för året.

Regeringen föreslår att 248 500 000 kronor anvisas under anslaget 1:16 *Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk* för 2009. För 2010 och 2011 beräknas anslaget till 248 500 000 kronor för respektive år.

Tabell 4.25 Härledning av anslagsnivån 2009–2011, för anslag 1:16 Från EG-budgeten finansierade stöd till Trans-europeiska nätverk

Tusental kronor

	2009	2010	2011
Anvisat 2008¹	248 500	248 500	248 500
<i>Förändring till följd av:</i>			
Beslut			
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	248 500	248 500	248 500

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2007 (bet. 2007/08:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år

5 Vägar

5.1 Omfattning

Avsnittet omfattar väghållning och vägtrafik.

Statens företrädare på central nivå för frågor inom vägområdet är Vägverket som också förvaltar statens vägar.

Regeringen har beslutat att inrätta den nya myndigheten Transportstyrelsen fr.o.m. den 1 januari 2009. Transportstyrelsen kommer att ta över delar av Vägverket (Vägförmyndigheten, Trafikregistret och hela eller delar av de enheter som har normering, tillståndsgivning och tillsyn).

Vägverket förvaltar aktierna i det statligt ägda bolaget Swedish National Road Consulting AB (SweRoad). Bolaget utför konsulttjänster utanför Sverige, främst inom områdena väg och transport, trafiksäkerhet och institutionsuppbyggnad. Tjänsterna tillhandahålls på kommersiella villkor med finansiering direkt från kund eller genom nationellt och multilateralt bistånd. Bolagets omsättning uppgick under 2007 till 54 miljoner kronor. Till området är även kopplat det av staten helägda aktiebolaget Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB (Svedab).

5.2 Resultatredovisning

5.2.1 Mål

I avsnitt 3.4 redogörs för de transportpolitiska delmålen. I regleringsbrevet till Vägverket bryts dessa ned till verksamhetsmål med resultatindikatorer för verksamhetsområdet Väg.

5.2.2 Resultat

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

Tabell 5.1 Uppfyllelse av verksamhetsmålen i Vägverkets regleringsbrev för 2007

	Uppfyllt	Delvis uppfyllt	Ej uppfyllt
Tillgängligt transportsystem			
Tillgängligheten för medborgare och näringsliv inom regioner samt mellan regioner och omvärlden ska successivt förbättras.	x		
Tillgänglighet inom storstadsområden och mellan tätortsområden ska öka.		x	
Andelen funktionshindrade som kan nyttja vägtransportsystemet, inklusive kollektivtrafik, ska öka. Senast 2010 bör kollektivtrafiken vara tillgänglig för personer med funktionshinder.	x		
Andelen barn och unga som på egen hand kan utnyttja vägtransportsystemet ska öka.	x		
Andelen gående, cyklister och bussresenärer av det kortväga resandet ska öka.		x	
Hög transportkvalitet			
Vägverket ska genom sina samlade åtgärder under 2007 förbättra tillståndet på det statliga vägnätet, jämfört med 2006.		x	
Restriktionerna på det statliga vägnätet ska minska.	x		
Säker trafik			
Vägverket ska genomföra kostnadseffektiva trafiksäkerhetsåtgärder på det statliga vägnätet som leder till att antalet dödade i trafikolyckor under 2007 minskar med minst 20 personer jämfört med 2006.			x
Åtgärder som särskilt syftar till att förbättra barns och ungas trafiksäkerhet ska prioriteras.		x	
God miljö			
Vägverket ska genomföra åtgärder som leder till en minskning av utsläppen av koldioxid från vägtransportsektorn med minst 40 000 ton.	x		
Vägverket ska under 2007 åtgärda vägtrafikbullret för boende som utsätts för ljudnivåer överstigande de riktvärden som riksdagen ställt sig bakom för buller i bostäder. Genom Vägverkets åtgärder ska antalet bullerutsatta minska såväl längs det statliga vägnätet som utmed kommunernas vägnät där åtgärder utförs med hjälp av statliga bidrag.		x	
Antalet konsumenter med skyddad dricksvattentäkt ska öka.	x		
Jämställt transportsystem			
Övriga transportpolitiska etappmål ska följas upp ur ett jämställdhetsperspektiv.	x		
Övriga mål och återrapportering			
Avgifterna inom den offentligt rättsliga verksamheten ska ej öka i förhållande till KPI.	x		
Produktiviteten för drift- och underhållsverksamheten ska öka.	x		
Vägverket ska bedriva en egenregiverksamhet med en lönsamhet som är jämförbar med branschen i övrigt.		x	

Ett tillgängligt transportsystem

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

Bland storstäderna bedöms tillgängligheten med bil i Stockholms innerstad ha förbättrats sedan trängselskatten för biltrafik infördes i augusti 2007. I Göteborg och Malmö bedöms tillgängligheten vara oförändrad.

Generellt har tillgängligheten mellan tätortsområden förbättrats under året. Detta beror bl.a. på att ett antal ombyggda vägar öppnats för trafik.

Antal kollektivtrafikstråk som har åtgärdats för funktionshindrade har ökat kraftigt jämfört med 2006. Detta är en följd av det regeringsuppdrag som Vägverket och Banverket tillsammans haft med att ta fram ett nationellt handlingsprogram för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling.

Under året har Vägverket genomfört mer än 400 åtgärder som berör tillgängligheten och trafiksäkerhet för barn som går och cyklar. Bland annat har gång- och cykelvägar, gångpassager och gång- och cykeltunnlar byggts och hastighetsgränsen sänkts vid övergångsställen. Samtidigt innebär den ökande biltrafiken att det blir svårare för barn att korsa vägar och gator.

En hög transportkvalitet

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

Yttillståndet på belagda vägar följs upp genom mätningar av ojämnheter. Under 2007 har andelen ojämna vägar minskat, medan spårigheten (som beror på att tung trafik och dubbdäcksslitage deformerat ytan) ökat.

Omfattningen av bärighetsrestriktioner under tjällossningen har minskat kraftigt under 2007. Orsakerna till minskningen är gynnsam väderlek, tjälsäkring av vägar och en mer återhållsam tillämpning av restriktioner. Antalet kilometer avstängd väg för tung trafik var 7 045 km (14 008 km 2006). Tjälrestriktionerna har minskat särskilt mycket på de vägar som pekats ut som särskilt viktiga för näringslivet.

En positiv regional utveckling

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

Ett jämställt transportsystem

Målet är ett jämställt vägtransportsystem, som är utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov. Kvinnor och män skall ha samma möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning, och deras värderingar skall tillmätas samma vikt.

Arbetet med jämställdhetsfrågor under 2007 har varit inriktat mot att följa upp övriga transportpolitiska etappmål ur ett jämställdhetsperspektiv. Analyser visar att kvinnor i genomsnitt reser kortare resor än män och har därmed mindre lokala arbetsmarknadsregioner.

Under 2007 omkom 344 män och 127 kvinnor i vägtrafiken. Antalet dödade män skulle minska med hälften om män i alla avseenden färdades lika säkert som kvinnorna. Det totala antalet dödade i vägtrafikolyckor skulle minska med cirka 40 procent.

Det finns en del skillnader mellan kvinnor och män när det gäller hur resvanorna påverkar klimatet. Under 2007 har mer än dubbelt så många män som kvinnor nyregistrerat bilar. Av männen är det en större andel som har valt särskilt bränsleslukande bilar, medan en större andel av kvinnorna har valt särskilt bränslesnåla bilar. Däremot utbildar sig fler män än kvinnor i sparsam körning.

En säker trafik

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

Antalet dödade 2007 beräknas vara 471 (445) personer. Etappmålet 2007 om högst 270 dödade har därmed inte uppnåtts. Etappmålet har sitt ursprung i ambitionen att halvera antalet trafikdödade i förhållande till 1996 års nivå.

För att minska de svåra olyckorna har vägar mötteseparerats, trafiksäkerhetskameror placerats ut och tätortsmiljöer gjorts säkrare. Dessa åtgärder har dock sammantaget inte räckt till för att kompensera för ökad trafikmängd och fler trafikanter inom olika riskgrupper, exempelvis motorcyklister och unga förare. Det är främst inom tre områden som det skett en försämring eller inte blivit någon förbättring: tvåhjuliga motorfordon, alkohol och hastighet.

De åtgärder Vägverket vidtagit på det statliga vägnätet 2007 beräknas leda till 14 färre dödade och 50 färre svårt skadade på ett år.

Även i flera andra länder har de senaste årens positiva utveckling uteblivit under året. Sverige är ett av de främsta länderna i världen när det gäller att få ner antalet dödade i vägtrafiken.

Under 2007 beräknas 3 824 (3 959) personer ha skadats svårt i vägtrafiken.

En god miljö

Målet är en god miljö, där vägtransportsystemets utformning och funktion ska bidra till att miljö kvalitetsmålen nås.

Under 2007 ökade utsläppen av koldioxid från vägtrafiken med cirka 2 procent. Minskad bränsleförbrukning för nya personbilar och ökad

andel biodrivmedel räckte inte till för att kompensera den kraftiga ökningen av trafiken med främst tunga lastbilar. Sedan 1990 har koldioxidutsläppen från vägtrafiken ökat med 12 procent men samtidigt har transportarbetet i denna sektor ökat med 25 procent

Utsläppen av kväveoxider och kolväten har minskat under 2007. Detta beror på att fordon med bättre miljöegenskaper står för en allt större del av trafikarbetet. Utsläppen förväntas fortsätta att minska, beroende på dels kommande nya avgaskrav för lätta och tunga fordon, dels skrotning av gamla fordon med höga utsläpp.

Luftkvaliteten i tätorter har långsiktigt förbättrats, utom när det gäller partiklar i gatunivå. Det förekommer överskridanden av miljökvalitetsnormerna för utomhusluft, främst i trånga gaturum och vid högtrafikerade infartsleder.

Under 2007 har cirka 4 900 personer längs det statliga vägnätet fått bullernivån sänkt till under riktvärdena.

Mål kopplade till flera verksamhetsområden

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

Avgifterna inom den offentligt rättsliga verksamheten har inte ökat mer än KPI.

Produktiviteten för drift- och underhållsverksamheten bedöms ha ökat med cirka 2 procent under 2007.

Lönsamheten för produktionsverksamheten ska vara jämförbar med branschen i övrigt. En översiktlig jämförelse visar att Vägverket Produktion har en rörelsemarginal som är jämförbar med branschgenomsnittet. Vägverket Konsult har en rörelsemarginal som är sämre än jämförbara bolag i konsultbranschen.

Uppföljning av investeringar

År 2007 är det fjärde året i den nationella väghållningsplanen för 2004–2015 och redovisningen visar att genomförandet av den nationella väghållningsplanen har hunnit olika långt för olika typer av åtgärder (se tabell 5.2). För mötesseparering och mindre trafik-säkerhetsåtgärder har nära två tredjedelar av planen redan genomförts, medan motsvarande siffra för väginvesteringar är 24 procent. För den nationella väghållningsplanen i helhet visar redovisningen att 29 procent av investeringsåtgärderna har genomförts efter fyra år av de totalt tolv år som planen avser.

Tabell 5.2 Uppföljning av åtgärder i nationell väghållningsplan

Kostnader i miljoner kronor, prisnivå 2004

	Väg- investeringar	Bärighet och tjälsäkring	Mötesseparering och mindre trafik- säkerhetsåtgärder	Miljö	Övriga åtgärder ¹	Summa
Volym verksamhet 2007, mnkr	1 867	1 420	1 120	141	76	4 625
Volym verksamhet 2004–2007, mnkr	7 329	5 057	3 156	634	301	16 478
Plan 2004–2015 ²	30 600	17 000	4 900	3 000	800	56 300
Andel av plan (procent) som genomförts 2004–2007	24	30	64	21	38	29

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

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

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

I de regionala planerna framgår fördelningen av det ackumulerade utfallet per åtgärdskategori av tabell 5.3.

Tabell 5.3 Uppföljning av åtgärder i regionala planer

Kostnader i miljoner kronor, prisnivå 2004

	Väg- investeringar	Mötes- separering och mindre trafiksäker- hets- åtgärder	Övriga åtgärder inkl.väg- informatik	Bidrag trafik- säkerhet och miljö	Bidrag kollektiv- trafik	Enskilda vägar	Summa
Volym verksamhet 2007, mnkr	1 647	316	26	127	86	7	2 208
Volym verksamhet 2004–2007, mnkr	5 702	1 387	239	422	441	18	8 210
Plan 2004–2009 ¹	10 228	1 739	538	692	1 254		14 451 ²
Andel i procent av total	56	80	44	61	35		57

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

¹Uppföljningen avser perioden fram till 2009 eftersom den tidigare regeringen beslutat att samtliga regionala planer ska vara lika långt genomförda 2009.²De beslutade planerna för perioden 2004–2009 avviker något från den tidigare regeringens direktiv. Därför är summan inte 14 250.

Enligt den tidigare regeringens beslut 2004 om definitiva ekonomiska ramar för länsplaner för regional transportinfrastruktur för 2004–2015 ska genomförandet av länsplanerna ske på sådant sätt att efter halva planperioden (vid utgången av 2009) ska samtliga länsplaner vara

lika långt genomförda. Redovisningen av det ackumulerade utfallet i tabell 5.4 jämförs därför med länsplanernas innehåll 2004–2009. Redovisningen visar att av det totala innehållet i de sex första åren av länsplanerna har 57 procent genomförts under de första fyra åren.

Tabell 5.4 Uppföljning av länsfördelning i regional plan

Kostnader i miljoner kronor, prisnivå 2004

	Utfall 2007	Utfall 2004–2007	Plan 2004–2009	Andel utfall 2004–2007 av plan 2004–2009 %
Stockholm	1 078	3 563	5 007	71
Uppsala	105	376	575	65
Södermanland	71	279	516	54
Östergötland	80	263	544	48
Jönköping	69	189	493	38
Kronoberg	18	153	234	65
Kalmar	39	132	258	51
Gotland	3	31	69	45
Blekinge	16	86	200	43
Skåne	167	687	1 618	42
Halland	121	234	444	53
Västra Götaland	177	708	1 778	40
Värmland	32	170	261	65
Örebro	29	151	378	40
Västmanland	28	116	295	39
Dalarna	10	471	495	95
Gävleborg	35	105	283	37
Västernorrland	32	93	206	45
Jämtland	1	166	151	110
Västerbotten	28	101	239	42
Norrbottnen	23	97	206	47
Summa	2 161	8 170	14 250	57

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

Under året har sju större objekt, överstigande 100 miljoner kronor vardera, öppnats för trafik. De representerar tillsammans en investeringsvolym på 5 961 miljoner kronor. För sex av de stora projekten finns samhälls-ekonomiska kalkyler. Samtliga dessa projekt har varit samhällsekonomiskt lönsamma. Utfallet för respektive objekt redovisas i nedanstående tabell.

Tabell 5.5 Uppföljning av kostnader samt redovisning av kalkylerad samhällsnytta för objekt större än 100 miljoner kronor som öppnats för trafik under 2007

Miljoner kronor i prisnivå 2007

Väg	Vägartyp	Sträcka	Längd km	Kostnad slutlig	Budget inför byggstart	Plan	NNK ¹	Restid ²	Dödade ³ och svårt skadade
E 4	Motorväg	Uppsala–Mehedeby	78	4 000	4 050	3 930	2,1	1700	14,0
Rv 55	Motorväg	Bärbyleden	2,5	472	480	511			
Rv 40	Motorväg	Brämhult–Rångedala	17	693	707	700	0,3	184	4,2
Rv 40	Motorväg	Haga–Ljungarum	1,5	225	235	246	0,7	52	1,6
Rv 51	MFV/4-fält tätort ⁴	Förbi Svärtinge	10,4	201	211	227	1,2	127	1,0
Rv 53	LMötande trafik ⁵	Förbi Malmköping	4,7	125	98	136	0,2	29	0,4
Lv 225	LMötande trafik ⁵	Moraberg–Lövsalund	6,5	245	255	252	1,0	154	2,4
<i>Summa</i>				5 961	6 036	6 002			

¹Nettonuvärdeskvot, mått på samhällsekonomisk lönsamhet.

²Minskad restid i tusental timmar/år.

³Minskat antal dödade och svårt skadade per år.

⁴Mötesfri väg och flerfältsväg i tätort.

⁵Landsväg med mötande trafik.

Under året har 92 objekt med investeringskostnad mellan 5 och 99 miljoner kronor färdigställt.

5.2.3 Analys och slutsatser

Vägtrafiken förväntas öka under den kommande tioårsperioden och kommer även fortsättningsvis ha en dominerande ställning när det gäller utförd transportarbete. De senaste tio åren har trafikarbetet ökat med 12 procent. Ökade inkomster leder till ett ökat bilnehav och strukturomvandlingen i näringslivet leder till att allt mer högfördlat gods produceras och konsumeras, vilket ökar efterfrågan på lastbilstransporter. Under året färdigställdes ett flertal viktiga byggprojekt. E 4 mellan Uppsala (Björklinge) och Mehedeby öppnades, vilket innebär att E 4 är mötesseparerad hela vägen från Helsingborg till Enånger, norr om Söderhamn. Fortsatt utbyggnad upp till Hudiksvall, en sträcka på närmare tre mil, påbörjades i december 2007.

Regeringsrätten avlog i början av året överklagandet mot genomförande av E 20 Norra

länken i Stockholm. Det innebär att utbyggnaden kunde påbörjas.

Ett annat uppmärksammat projekt som påbörjades 2007 är ombyggnaden av E 45 från Göteborg och norrut mot Trollhättan.

Återuppbyggnaden efter de skador som skredet vid Småröd på E 6 i Bohuslän åstadkom den 20 december 2006 skedde snabbt och effektivt och vägsträckan kunde åter tas i bruk i februari 2007.

Vid slutet av året gick 38 procent av trafiken på det högtrafikerade statliga vägnätet på vägar som var mötesfria. På det svenska vägnätet finns i dag drygt 240 mil kameraövervakade vägsträckor. Trots dessa framgångsrika trafiksäkerhetsåtgärder uppnåddes inte etappmålet för 2007 när det gäller antalet dödade i trafiken. Det är främst inom tre områden som det skett en försämring eller inte blivit någon förbättring: tvåhjuliga motorfordon, alkohol och hastighet.

Vägverket har den 1 april 2008 till regeringen redovisat ett uppdrag att föreslå ett nytt etappmål och underlag för det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet. Regeringen kommer att återkomma till riksdagen i denna fråga.

5.2.4 Revisionens iakttagelser

Riksrevisionen har lämnat revisionsberättelse utan invändning för Vägverket, dvs. Riksrevisionen har bedömt att myndighetens årsredovisning för räkenskapsåret 2007 i allt väsentligt är rättvisande.

Löpande granskning av Vägverket produktion
Riksrevisionen har som ett led i den årliga granskningen av Vägverket granskat inköp och upphandling, rutiner för styrning och uppföljning samt värdering av pågående projekt på Vägverket Produktion (VVP). Granskningen har utförts på huvudkontoret i Borlänge samt på affärsområde anläggning, avdelning Mitt i Solna och Avdelning Norr i Umeå. Riksrevisionen har i en revisionsrapport lämnat följande rekommendationer till Vägverket:

- VVP bör vidta kraftfulla åtgärder för att förbättra efterlevnaden av LOU vid upphandling. Direktupphandling bör endast tillämpas om upphandlingens värde är lågt eller om det finns synnerliga skäl enligt 6 kap. 2 § LOU. Om VVP inte har förutsättningar att utföra upphandlingen i enlighet med LOU ska dessa orsaker dokumenteras.
- Vägverket bör som beställare ge anbudsgivare/entreprenörer rimliga tidsfrister som möjliggör annonsering och efterlevnad av LOU.
- VVP bör utveckla metoder och nyckeltal för att mäta inköpsvinster i förhållande till målen som lades fast i samband med inköpsprojekt 2004. För att både öka effektiviteten i inköpsverksamheten och efterlevnaden av LOU bör VVP utöka samordningen av inköp av underentreprenörer och inhyrda resurser på regional nivå. Ett sätt kan vara att utöka antalet regionala ramavtal.
- VVP bör överväga att följa upp avtalstroheten även mot de regionala ramavtalen då det är mot dessa som de stora volymerna upphandlas.
- VVP bör införa en rutin där dokumenterade inköpsstrategier upprättas på pro-

jektnivå, åtminstone vid inköp i stora projekt. Inköpsstrategier skulle exempelvis kunna upprättas som en del av inköpsplanen.

- VVP bör ytterligare skärpa rutiner och dokumentation vid värdering av pågående projekt. Mer detaljerade beskrivningar och iakttagelser lämnas i särskild revisionspromemoria.

Vägverket har till Riksrevisionen redovisat ett antal åtgärder som verket vidtar med anledning av rekommendationerna från Riksrevisionen. Det handlar bl.a. om en total genomlysning av inköpsområde, driftsättning av ett inköpssystem för att underlätta en korrekt hantering och uppföljning av hur inköpsverksamheten bedrivs. Vidare har förslag till metoder och nyckeltal för styrning och uppföljning tagits fram och ambitionen är att snarast få dessa i tillämpning.

5.3 Budgetförslag

5.3.1 1:1 Vägverket: Administration

Tabell 5.6 Anslagsutveckling

Tusental kronor				
2007	Utfall	851 243	Anslags-sparande	28 713
2008	Anslag	870 895 ¹	Utgifts-prognos	878 920
2009	Förslag	868 819		
2010	Beräknat	868 448 ²		
2011	Beräknat	887 092 ³		

¹ Inklusive tillägsbudget enligt 2008 års tillägsbudgetsproposition (bet.2007/2008:FiU21) och förslag på tillägsbudget i samband med denna proposition.

² Motsvarar 847 819 tkr i 2009 års prisnivå.

³ Motsvarar 847 819 tkr i 2009 års prisnivå.

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

Vidare finansieras transportpolitiska utredningar och bolagsförvaltning som inte är

direkt hänförliga till Vägverkets produkter och tjänster från anslaget.

Regeringens överväganden

I samband med att verksamheterna vid Vägverket Produktion och Vägverket Konsult överförs till bolag så uppstår vissa omställningskostnader, främst när det gäller uppbyggnad av IT-system, varumärken samt personalkostnader. De kostnader som belastar myndigheten prognostiseras till 231 000 000 kronor. Av dessa kostnader ska 21 000 000 kronor engångsvis belasta anslag 1:1 *Vägverket: Administration*. Resterande del ska engångsvis belasta anslag 1:2 *Väghållning och statsbidrag*. Mot denna bakgrund tillförs anslag 1:1 *Vägverket: Administration* 21 000 000 kronor.

Ett nytt anslag 1:5 *Transportstyrelsen* förs upp på statsbudgeten. Regeringen avser att inrätta Transportstyrelsen fr.o.m. den 1 januari 2009. Transportstyrelsen övertar uppgifter som tidigare har utförts av Luftfartsstyrelsen, Vägverket, Järnvägsstyrelsen, Banverket, Sjöfartsverket, Tullverket, Boverket och länsstyrelserna. Från anslag 1:1 *Vägverket: Administration* överförs 56 665 000 kronor till Transportstyrelsen för Vägtrafikinspektionen m.m. Mot bakgrund av ovanstående föreslår regeringen att 868 819 000 kronor anvisas under anslaget 1:1 *Vägverket: Administration* för 2009. För 2010 och 2011 beräknas anslaget till 868 448 000 kronor respektive 887 092 000 kronor.

Tabell 5.7 Härledning av anslagsnivån 2009–2011, för 1:1 Vägverket: Administration

Tusental kronor

	2009	2010	2011
Anvisat 2008¹	1 005 895	1 005 895	1 005 895
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning ²	21 107	46 096	68 681
Beslut	-101 518	-125 499	-128 194
Överföring till/från andra anslag	-56 665	-58 044	-59 290
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	868 819	868 448	887 092

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2007 (bet. 2007/08FiU10).

Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2008 års statsbudget. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning.

5.3.2 1:2 Väghållning och statsbidrag

Tabell 5.8 Anslagsutveckling

Tusental kronor

År	Slagslag	Utfall	Anslags-sparande	Utgifts-prognos
2007	Utfall	23 852 109	-100 121	
2008	Anslag	29 798 048 ¹		29 802 281
2009	Förslag	21 940 626		
2010	Beräknat	20 469 411 ²		
2011	Beräknat	22 158 162 ³		

¹ Inklusive tilläggsbudget enligt 2008 års tilläggsbudgetsproposition (bet.2007/2008:FiU21) och förslag på tilläggsbudget i samband med denna proposition.

² Motsvarar 19 931 092 tkr i 2009 års prisnivå.

³ Motsvarar 21 042 230 tkr i 2009 års prisnivå.

Anslaget finansierar

- vissa sektorsuppgifter, i enlighet med vägverkets instruktion.
- statlig väghållning, vilket innefattar vägplanering, byggande, drift, bärighetsåtgärder, underhåll och fysiska trafiksäkerhetsåtgärder, gång- och cykelvägar på det statliga vägnätet, ränta och amortering på upptagna lån för byggande av broar som ersätter färjor, tidigare lagda väginvesteringar och anläggningstillgångar samt kostnader för ränta och amorteringar av upptagna lån,
- bidrag, vilket innefattar de statsbidrag som Vägverket administrerar till kollektivtrafik inklusive handikappanpassningsbidrag och särskilda bidrag till storstädernas trafiksystem, enskilda vägar, bidrag till gång- och cykelbehov, planskilda passager m.m. för att minska konfliktpunkter

mellan skyddade och oskyddade trafikanter, förbättring av miljö och trafiksäkerhet på kommunala vägar samt kompensation till kommunerna för lokal och regional busstrafik,

- investeringar i vägnätet i Stockholmsregionen som görs med överskott från trängselskatten.

När det gäller samhällets krisberedskap ingår Vägverket i samverkansområde Transporter.

Budget för avgiftsbelagd verksamhet

Verksamheten omfattar uppdragsverksamhet, offentligrättsliga avgifter och avgift för färd på Svinesundsförbindelsen. Regeringen kommer inom kort överlämna proposition *Ändrad verksamhetsform för delar av Vägverket och Banverket*. I propositionen föreslås bl.a. att verksamheterna vid Vägverket Produktion och Vägverket Konsult överförs till av staten helägda bolag från den 1 januari 2009. Detta innebär att endast en affärsenhet, Vägverket Färjerederiet, kommer att ingå i Vägverkets uppdragsverksamhet från den 1 januari 2009. Utgångspunkten för affärsenheten är att uppnå en lönsamhet i nivå med branschen i övrigt, skild från Vägverkets övriga delar. I uppdragsverksamheten ingår även att administrera stödsystem för andra aktörer inom sektorn. Huvudregeln för denna verksamhet är att full kostnadstäckning ska uppnås. Vägverket beslutar själv (efter samråd med Ekonomistyrningsverket) om prissättningen för uppdragsverksamheten. Vägverkets uppdragsverksamhet omfattar följande tjänster.

- Försäljning av informationsuttag ur den nationella vägdatabasen.
- Försäljning av vägfärjetjänster (Vägverket 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 Vägverket.

Tabell 5.9 Intäkter som Vägverket disponerar

Tusental kronor (löpande priser)

	2009	2010
Vägverket, Färjerederiet och VUC (Vägsektorns utbildningscentrum)		
Intäkter	58 600	60 400
Kostnader efter finansnetto	55 000	56 700
Resultat efter finansnetto	3 600	3 700
Kostnadstäckning i procent	107	107
Övriga avgifter		
Intäkter	34 000	35 000
Kostnader	28 000	30 000
Resultat	6 000	5 000
Kostnadstäckning i procent	121	117
Offentligrättsliga avgifter		
Intäkter	286 000	274 000
Kostnader	272 000	268 000
Resultat	14 000	6 000
Kostnadstäckning i procent	105	102
Avgift Svinesundsförbindelse		
Intäkter	85 000	85 000
Kostnader	85 000	85 000
Resultat	0	0
Kostnadstäckning i procent	100	100

De offentligrättsliga avgifter som Vägverket inte disponerar är ansökningsavgifter för främst transportdispenser. De redovisas i tabell 5.10.

Tabell 5.10 Intäkter som Vägverket inte disponerar

Tusental kronor (löpande priser)

	2009	2010
Offentligrättsliga avgifter		
Intäkter	23 000	23 000
Kostnader	23 000	23 000
Resultat	0	0
Kostnadstäckning i procent	100	100

Investeringsplan

Vägverkets investeringsvolym bestäms av anvisade anslag, de lån Vägverket tar upp och de tillskott som erhålls via externa bidrag. Investeringarna omfattar de investeringar som fastställts av den tidigare regeringen i nationell väghållningsplan och av länen i de regionala planerna samt den närtidssatsning som föreslås i denna proposition. Därutöver omfattar Vägverkets

investeringar broar som ersätter färjor, tidigarelagda vägprojekt och andra särskilt godkända vägprojekt som helt eller delvis finansieras med lån och/eller externa bidrag. Regeringen föreslår att investeringsplanen för Vägverket godkänns.

Tabell 5.11 Investeringsplan

Miljoner kronor

	Utfall 2007	Prognos 2008	Budget 2009	Beräknat 2010
Investering i nationell plan, inkl. närtid	4 765	6 404	7 242	6 855
Investering i regional plan, inkl. närtid	1 911	2 594	2 773	2 972
Bärighetshöjande åtgärder, inkl. närtid	1 159	1 335	1 765	1 380
Överskott trängselskatt		222	567	556
Stockholms- och Göteborgsprojekten	234	200	0	0
Investeringar i anläggningstillgångar	470	450	300	300
Summa investeringar	8 539	11 205	12 647	12 063
Anslag (inkl. anslagskredit)	6 044	7 886	10 072	9 670
Lån	1 727	2 337	2 397	2 106
Extern bidrag och förskottering	768	982	178	287
Summa finansiering	8 539	11 205	12 647	12 063

Bemyndigande om ekonomiska förpliktelser

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

bemyndigandet avser det totalbelopp som regeringen får ha bundit upp i avtal vid budgetårets utgång. Bemyndigandet för 2009 föreslås till 27 700 miljoner kronor i enlighet med tabell 5.12.

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. I beräkningarna har hänsyn även tagits till den amortering av låneskulden som görs 2008 i enlighet med förslag på tilläggsbudget i denna proposition, vilken påverkar bemyndiganderamen för 2009 och framåt.

Tabell 5.12 Särskilt bemyndigande om ekonomiska åtaganden, inklusive räntekostnader

Tusental kronor

	Utfall 2007	Prognos 2008	Förslag 2009	Beräknat 2010	Beräknat 2011-
Ingående åtaganden	46 160 000	36 118 000	21 000 000	26 700 000	
Nya åtaganden	10 998 000	16 500 000	15 300 000		
Infriade åtaganden	-21 039 000	-31 618 000	-9 600 000	-10 200 000	-16 500 000
Utestående åtaganden	36 118 000	21 000 000	26 700 000		
Erhållet/förslaget bemyndigande	59 000 000	47 800 000	27 700 000		

Lån som tas upp av Vägverket

Vägverket har tagit upp lån för att finansiera anläggningstillgångar, broar som ersätter färjor och vissa specifika vägprojekt. När det gäller anläggningstillgångar ska dessa enligt lagen (1996:1059) om statsbudgeten finansieras med lån i Riksgäldskontoret. Vägverkets omsättningstillgångar finansieras över verkets räntekonto med därtill kopplad kredit. I det följande ges en närmare redovisning av vad de olika delposterna i tabell 5.13 innebär.

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

Riksdagen beslutade 1987 att utbyggnaden av motorvägen mellan Stenungsund och Ljungskile på väg E 6 skulle finansieras med lån i Riksgäldskontoret. Lånet beräknas slutamorteras under 2008.

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

Riksdagen beslutade med anledning av tilläggsbudget i samband med 2004 års ekonomiska vårproposition (prop. 2003/04:100,

bet. 2003/04:FiU21, rskr. 2003/04:274) att regeringen får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret för de prioriterade vägprojekten E 6 delen Rabbalshede–Hogdal, E 20 delen Tollered–Alingsås samt genom Alingsås, Rv 40 delen Brämhult–Hester, Rv 40 delen Haga–Ljungarum, Rv 45 delen Angeredsbron–Älvängen, Rv 44 delen Båberg–Väne Ryr samt Rv 49 Skara–Varnhem. Dessa prioriterade vägprojekt beräknas kosta sammanlagt 8 500 miljoner kronor i 2004 års prisnivå. Vägprojekten ska amorteras i 25 år efter färdigställande.

Inom ramen för de s.k. storstadspaketen har vissa väginvesteringar i Stockholm och Göteborg lånefinansierats. Södra Länken inom Stockholmsprojekten beräknas slutamorteras under 2008, för övriga projekt inom Stockholmsprojekten slutamorteras lånen under 2007 Göteborgsprojekten beräknas slutamorteras under 2008.

För samtliga ovanstående nämnda objekt föreslås en sammanlagd låneram på högst 3 200 000 000 kronor i Riksgäldskontoret.

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

I tabell 5.14 redovisas Vägverkets ackumulerade skuld 2007–2016, vilken är en konsekvens av den nettoupplåning som anges i tabell 5.13.

Tabell 5.13 Beräknad nettoupplåning för vägar 2007–2016

Miljoner kronor

Objekt	Skuld 2007-12-31	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Skuld 2016-12-31
Broinvesteringar	139	-13	-12	-13	-13	-13	-12	-8	-8	-8	39
Väg E 6 Ljungskile	696	-696	0	0	0	0	0	0	0	0	0
E6 Svinesundsförbindelsen	765	-45	-46	-48	-48	-51	-54	-57	-60	-63	293
E6 Svinesundsförbindelsen, Tullstation	72										72
Prioriterade projekt	2 425	-2 425	2 077	1 786	746	227	-77	-113	-201	-202	4 243
Södra länken	4 907	-4 907	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Göteborgspaketet, vägar	844	-844	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Göteborgspaketet, bidrag	1 401	-1 401	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totalt	11 249	-10 331	2 019	1 725	685	163	-143	-178	-269	-273	4 647

Tabell 5.14 Beräknad låneskuld för vägar 2007–2016

Miljoner kronor

Objekt	Skuld 2007	Skuld 2008	Skuld 2009	Skuld 2010	Skuld 2011	Skuld 2012	Skuld 2013	Skuld 2014	Skuld 2015	Skuld 2016
Broinvesteringar	139	126	114	101	88	75	63	55	47	39
Väg E 6	696	0	0	0	0	0	0	0	0	0
E6 Svinesundsförbindelsen (exkl Hogdal–Nordby)	765	720	674	626	578	527	473	416	356	293
E6 Svinesundsförbindelsen, Tullstation	72	72	72	72	72	72	72	72	72	72
Prioriterade projekt	2 425	0	2 077	3 863	4 609	4 836	4 759	4 646	4 445	4 243
Södra länken	4 907	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Göteborgspaketet, vägar	844	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Göteborgspaketet, bidrag	1 401	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totalt	11 249	918	2 937	4 662	5 347	5 510	5 367	5 189	4 920	4 647

Merparten av de lån som Vägverket har ska återbetalas genom att Vägverkets anslag belastas med kostnader för räntor och amorteringar. Ett undantag utgörs av lånen för nya Svinesundsförbindelsen som återbetalas med avgifter. I tabell 5.15 redovisas det beräknade årliga anslagsbehovet 2007–2016 för räntor och amortering av dessa lån vid en kalkylränta på 4,5 procent.

Riksgäldskontoret fastställer en riskavgift för de statliga garantier som utställts för byggandet av Öresundsbron. Delbetalningar av riskavgiften sker årligen med hälften vardera från anslagen 1:2 *Vägverket: Væghållning och statsbidrag* respektive 1:4 *Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter*. Riksgäldskontoret har aviserat att ytterligare inbetalningar för närvarande inte är aktuella.

Tabell 5.15 Anslagsbehov för räntor och återbetalning av lån för vägar 2007–2016

Miljoner kronor

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Lån i RGK										
Räntor	703	483	47	134	191	213	216	212	205	196
Amorteringar	7 892	12 200	0	0	0	78	162	162	202	202
Summa räntor och amorteringar	8 595	12 683	47	134	191	291	378	373	406	397
Riskavgift Öresundsbron	85									
Totalt anslagsbelastning	8 680	12 683	47	134	191	291	378	373	439	397

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

Regeringens överväganden

Överväganden för 2009

Riksdagen har beslutat om planeringsramar för väg- och järnvägsinvesteringar 2004–2015 (prop. 2003/04:95, bet. 2003/04:TU10, rskr. 2003/04:266). Beslutet innebär att den ekonomiska planeringsramen för investeringar i nationella stamvägar för perioden 2004–2015 ska vara 42,1 miljarder kronor. Sedan tidigare har riksdagen beslutat att den ekonomiska plane-

ringsramen för regional transportinfrastruktur ska vara 30 miljarder kronor (varav 1,5 miljarder kronor avser bidrag till investeringar i spårfordon för regional spårtrafik) (prop. 2001/02:20, bet. 2001/02:TU2, rskr. 2001/02:126).

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

har därefter fastställt länsplanerna för regional transportinfrastruktur.

Den amortering av låneskulden på 11 909 000 000 kronor som görs 2008 i enlighet med förslag på tilläggsbudget i denna proposition, innebär att anslagsbehovet för räntor och återbetalning av lån för vägar 2009 blir 784 000 000 kronor lägre än vad som tidigare beräknats. För 2010 och 2011 beräknas behovet bli 792 000 000 kronor respektive 801 000 000 kronor lägre. Mot bakgrund av ovanstående minskas anslag 1:2 *Väghållning och statsbidrag* med 784 000 000 kronor för 2009.

I denna budgetproposition föreslås en närtidssatsning som innebär att utgångsläget för de nya planerna förbättras genom att tempot i genomförandet av nuvarande planer ökar. Med närtidssatsningen säkerställs att angelägna projekt kan genomföras i ett snabbare, mer rationellt tempo och att prioriterade projekt med god samhällsekonomisk lönsamhet kan tidigareläggas i hela landet. Mot bakgrund av ovanstående tillförs anslag 1:2 *Väghållning och statsbidrag* 2 660 000 000 kronor 2009 och 2 180 000 000 kronor 2010.

För 2011 beräknar regeringen att anslagen inom infrastrukturområdet ökas 3 850 miljoner kronor i förhållande till beräkningarna i 2008 års ekonomiska vårproposition. Den exakta fördelningen mellan anslagen kommer att avgöras efter att åtgärdsplaneringen för perioden 2010–2021 är slutförd vid årsskiftet 2009/2010. I avvaktan på detta har hela tillskottet på 3 850 miljoner kronor 2011 tillfälligtvis lagts på anslaget 1:2 *Väghållning och statsbidrag*.

I samband med att verksamheterna vid Vägverket Produktion och Vägverket Konsult överförs till aktiebolagsform med staten som ägare så uppstår vissa omställningskostnader, främst när det gäller uppbyggnad av IT-system, varumärken samt personalkostnader. De kostnader som belastar myndigheten prognostiseras till 231 000 000 kronor. Av dessa kostnader ska 210 000 000 kronor engångsvis belasta anslag 1:2 *Väghållning och statsbidrag*. Resterande del ska engångsvis belasta anslag 1:1 *Vägverket: Administration*. När enheterna Vägverket Produktion och Vägverket Konsult övergår till aktiebolagsform med staten som ägare kan inte längre Vägverket använda resultaten från dessa i verksamheten. Vägverket kompenseras delvis för detta genom att anslaget 1:2 *Väghållning och statsbidrag* tillförs 92 000 000

kronor fr.o.m. 2009. Bolagiseringen av Vägverket Produktion och Vägverket Konsult innebär vidare att verksamhetens tillgångar och skulder förs över från Vägverket till de nybildade bolagen. Samtidigt får regeringen bolagen i sin ägo. Som en konsekvens av dessa interna transaktioner inom staten uppstår ett underskott i Vägverkets myndighetskapital som behöver täckas. Underskottet beräknas till 1 042 000 000 kronor. Beloppet tillförs anslag 1:2 *Väghållning och statsbidrag* engångsvis. Mot bakgrund av ovanstående tillförs anslag 1:2 *Väghållning och statsbidrag* 1 344 000 000 kronor.

Ett nytt anslag 1:5 *Transportstyrelsen* förs upp på statsbudgeten. Regeringen avser att inrätta Transportstyrelsen fr.o.m. den 1 januari 2009. Transportstyrelsen övertar uppgifter som tidigare har utförts av Luftfartsstyrelsen, Vägverket, Järnvägsstyrelsen, Banverket, Sjöfartsverket, Tullverket, Boverket och länsstyrelserna. Från anslag 1:2 *Väghållning och statsbidrag* överförs 226 527 000 kronor till Transportstyrelsen för finansiering av myndighetsutövning och annan verksamhet som avser körkort, fordon, olycksutredningar m.m. samt finansiering av del av skatteuppbörden (fordonsskatt m.m.).

Bygget av Öresundsbron finansierades med statligt garanterade lån. Garantier som staten ställer ut ska prissättas utifrån statens ekonomiska risk och övriga kostnader för åtagandet. Riskavgiften delbetalas med årsvisa inbetalningar till Riksgäldskontoret vilka finansieras med hälften vardera från anslagen 1:2 *Väghållning och statsbidrag* respektive 1:4 *Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter*. Riksgäldskontoret har under 2008, efter en fördjupad analys av risknivån i projektet, konstaterat att ytterligare inbetalningar inte är påkallade under de närmaste åren. Detta innefattar även aviserade inbetalningar för 2008. Riksgäldskontoret anser att riskavgiften bör vara fortsatt preliminär för åren t.o.m. 2012 och först därefter fastställas slutligt.

Regeringen delar Riksgäldskontorets bedömning avseende riskavgiften. En återbetalning till statsbudgeten ska ske från Riksgäldskontorets garantireserv av mellanskillnaden mellan nuvärdet av hittills utbetalade garantiavgifter och det preliminärt fastställda reserveringsbehovet.

Upprustningen av Ådalsbanan pågår och har en nära koppling till färdigställandet av

Botniabanan. Projektet har drabbats av kostnadsfördyringar och riskerar att försenas. Regeringen anser att det är av stor vikt att Ådalsbanan färdigställs i nära anslutning till att Botniabanan blir färdig. För att säkerställa detta anser därför regeringen att medel motsvarande Vägverkets riskavgift för Öresundsbro-konsortiet fr.o.m. 2009 tas från anslag 1:2 *Väghållning och statsbidrag* och förs till anslag 1:4 *Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter* tills Ådalsbanan är fullt finansierad. Banverket disponerar också för samma ändamål medel motsvarande verkets egen riskavgift för Öresundsbro-konsortiet fr.o.m. 2009 tills Ådalsbanan är fullt finansierad.

Trängselskatt i Stockholm infördes under 2007. Skillnaden mellan inkomster från trängselskatten och system- och administrationskostnader ska användas till väginvesteringar i Stockholmsregionen. Under 2009 beräknas det överskott som kan användas för investeringar

uppgå till 567 miljoner kronor. Under 2010 och 2011 beräknas överskottet uppgå till 556 miljoner kronor per år. Det högre beloppet under 2009 förklaras av att ett beräknat överskott under 2008 förs över till 2009 års anslag. Överskotten från trängselskatten tillförs anslaget 1:2 *Väghållning och statsbidrag*.

Förslag och beräkningar 2009–2011

Mot bakgrund av de överväganden som redovisats ovan föreslår regeringen att 21 940 626 000 kronor anvisas under anslaget 1:2 *Väghållning och statsbidrag* för 2009. För 2010 och 2011 beräknas anslaget till 20 469 411 000 kronor respektive 22 158 162 000 kronor. Av tabell 5.16 framgår preliminär beräkning av olika anslagsposter och delposter för 2009–2010. Det ankommer dock på regeringen att slutligt besluta om medlens fördelning på poster.

Tabell 5.16 Anslaget 1:2 Väghållning och statsbidrag fördelat på anslagsposter och delposter

Miljoner kronor

	Utfall 2007	Budget 2008	Prognos 2008	Beräknat 2009	Beräknat 2010
Sektorsuppgifter	510	539	531	536	547
Myndighetsutövning	290	448	434	132	145
Investeringar i nationell plan	2 867	3 308	3 400	3 829	3 550
Investeringar i nationell plan – närtidssatsning	-	-	-	1 710	1 770
Investeringar i regional plan	2 018	2 005	2 252	2 079	2 080
Investeringar i regional plan – närtidssatsning	-	-	-	400	410
Drift och underhåll	7 447	8 130	7 900	8 439	8 667
Räntor och återbetalning av lån	8 608	12 703	12 596	47	134
Bärlighet, tjälsäkning och rekonstruktion	1 159	1 301	1 310	1 365	1 386
Bärlighet, tjälsäkning och rekonstruktion – närtidssatsning	-	-	-	400	-
Trängselskatt i Stockholm	-	222	222	567	556
Bidrag för drift och byggande av enskilda vägar	699	831	820	870	893
Bidrag för byggande av enskilda vägar, närtidssatsning	-	-	-	150	-
Storstadsöverenskommelsen	0	36	90	38	39
Bidrag i regionala planer	247	267	240	330	285
Underskott myndighetskapital	-	-	-	1 042	-
Till Regeringskansliets disposition	2	2	2	2	2
Till Verket för innovationssystem	5	5	5	5	5
Summa	23 852	29 798	29 802	21 941	20 469

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

Anslaget 1:2 *Väghållning och statsbidrag* för perioden 2009–2011 har beräknats enligt nedanstående tabell.

Tabell 5.17 Härledning av anslagsnivån 2009–2011, för 1:2 Väghållning och statsbidrag

Tusental kronor			
	2009	2010	2011
Anvisat 2008¹	17 700 663	17 700 663	17 700 663
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning ²	672 626	1 168 871	1 647 016
Beslut	3 794 119	1 822 479	3 038 726
Överföring till/från andra anslag	-226 782	-222 602	-228 243
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	21 940 626	20 469 411	22 158 162

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2007 (bet. 2007/08:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2008 års statsbudget. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning.

5.3.3 1:17 Trängselskatt i Stockholm: Administrationskostnader m.m

Tabell 5.18 Anslagsutveckling

Tusental kronor			
2007	Utfall	434 488	Anslags-sparande 26 511
2008	Anslag	380 000 ¹	Utgifts-prognos 383 327
2009	Förslag	324 000	
2010	Beräknat	274 000	
2011	Beräknat	274 000	

¹ Inklusive tilläggsbudget enligt 2008 års tilläggsbudgetsproposition (bet.2007/2008:FiU21) och förslag på tilläggsbudget i samband med denna proposition.

Från anslaget finansieras system- och administrationskostnader för trängselskatten samt kostnader för uppföljning.

Regeringens överväganden

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. Vid årsskiftet 2007/08 togs kundtjänsten över i Trafikregistrets regi och samordnades med kundtjänsten för fordons-skatte. Därmed uppnåddes en besparing på cirka 40 000 000 kronor. Från och med augusti 2008 hanteras betalningar m.m. samordnat med fordons-skatten vilket ger en halvering av kostnaderna för driften av systemet och på sikt också en reducering av kostnaderna för transfereringar i samband med betalningar.

Förslag och beräkningar 2009–2011

Mot bakgrund av ovanstående föreslår regeringen att 324 000 000 kronor anvisas under anslaget för 2009. För 2010 och 2011 beräknas anslaget till 274 000 000 respektive 274 000 000 kronor.

Tabell 5.19 Härledning av anslagsnivån 2009–2011, för 1:17 Trängselskatt i Stockholm: Administrationskostnader m.m.

Tusental kronor			
	2009	2010	2011
Anvisat 2008¹	380 000	380 000	380 000
<i>Förändring till följd av:</i>			
Beslut	-56 000	-106 000	-106 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	324 000	274 000	274 000

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2007 (bet. 2007/08:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

6 Järnvägar

6.1 Omfattning

I detta avsnitt presenteras området järnvägsinfrastruktur, järnvägstrafik och banhållning.

Banverket, ansvarar övergripande för järnvägstransportsystemet i Sverige och förvaltar statens järnvägsnät.

Järnvägsstyrelsen verkar också inom området. Regeringen har beslutat att inrätta den nya myndigheten Transportstyrelsen fr.o.m. den 1 januari 2009. Transportstyrelsen kommer att ta över den verksamhet rörande säkerhet och konkurrens som i dag bedrivs av Järnvägsstyrelsen. Järnvägsstyrelsens verksamhet upphör därmed vid årsskiftet (se avsnitt 4.3).

Statens järnvägar är ett affärsverk inom området och till området är dessutom flera bolag kopplade, bl.a. de av staten helägda aktiebolagen Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB (Svedab), Arlandabanan Infrastructure AB samt det av staten delägda bolaget Botniabanan AB.

6.2 Resultatredovisning

6.2.1 Mål

I avsnitt 3.4 redogörs för det övergripande transportpolitiska målet och delmålen. I regleringsbrevet till Banverket, Järnvägsstyrelsen och Statens järnvägar bryts dessa ned till verksamhetsmål med resultatindikatorer.

6.2.2 Resultat

Av tabell 6.1 nedan framgår regeringens bedömning av måluppfyllelsen för Banverkets verksamhet.

Tabell 6.1 Uppfyllelse av verksamhetsmålen i Banverkets regleringsbrev för 2007

TILLGÄNGLIGT TRANSPORTSYSTEM	Måluppfyllelse
Tillgängligheten för medborgarna och näringslivet ska successivt förbättras inom regioner samt mellan regioner och omvärlden.	Uppfyllt
Utnyttjandet av Banverkets spårplanläggningar ska öka.	Uppfyllt
Andelen personer med funktionshinder och andra grupper med särskilda behov som kan utnyttja järnvägstransportsystemet ska öka. Senast 2010 bör kollektivtrafiken på järnväg vara tillgänglig för personer med funktionshinder.	Ej uppfyllt
Barn och unga som kan utnyttja järnvägstransportsystemet ska öka.	Uppfyllt
HÖG TRANSPORTKVALITET	
Kvaliteten i järnvägstransportsystemet bör successivt förbättras.	Delvis uppfyllt
Punktligheten ska öka på järnvägsnätet.	Uppfyllt
Antalet störningstillfällen för person- och godstrafik ska minska. Antalet störningstillfällen för godstrafik på de mest drabbade järnvägssträckorna ska minst halveras till och med 2007 jämfört med 1998.	Ej uppfyllt
Effektiviteten avseende underhållet av det statliga järnvägsnätet ska öka. Banans tillstånd ska motiveras av aktuell trafik.	Uppfyllt
SÄKER TRAFIK	
Antalet dödade och skadade inom järnvägstransportsystemet ska minska. Särskilt bör åtgärder som syftar till barns och ungas säkerhet prioriteras.	Delvis uppfyllt
GOD MILJÖ	
Järnvägstransportsystemet ska bidra till att miljöpolitikens delmål nås.	Uppfyllt

Energi användningen per utfört transportarbete på statens järnvägsnät som förvaltas av Banverket ska minska.	Delvis uppfyllt
Antalet människor som utsätts för bullerstörningar orsakat av järnvägstrafik överstigande de riktvärden som riksdagen ställt sig bakom för buller i bostäder ska ha minskat med 5 procent till 2010 jämfört med 1998. Inriktningen för att nå bullermålet bör vara effektivaste reduktion av störningar och att de mest bullersatta människorna prioriteras.	Uppfyllt
Antalet förorenade områden som har negativa effekter på människors hälsa eller den biologiska mångfalden ska minska.	Uppfyllt
Infrastrukturen ska planeras utifrån en helhetsyn som inkluderar en strävan att bevara och utveckla ekologiska funktioner, kulturella värden och friluftslivets tillgänglighet samtidigt som intrången minimeras.	Delvis uppfyllt
EN POSITIV REGIONAL UTVECKLING	
Mål återfinns under rubrikerna Tillgängligt transportsystem och Hög transportkvalitet ovan.	-
ETT JÄMSTÄLLT TRANSPORTSYSTEM	
Övriga transportpolitiska etappmål ska följas upp ur ett jämställdhetsperspektiv.	Uppfyllt

Ett tillgängligt transportsystem och en positiv regional utveckling

Nedan redovisas utvecklingen mot två delmål. Det första målet är ett tillgängligt transportsystem, där järnvägstransportsystemet utformas så att medborgarnas och näringslivets grundläggande transportbehov kan tillgodoses. Det andra målet är en positiv regional utveckling, där järnvägstransportsystemets utformning och funktion bidrar till att uppnå målet för den regionala utvecklingspolitiken samt motverka nackdelar av långa transportavstånd.

De verksamhetsmål som satts upp för Banverket fokuserar dels på att utnyttjandet av hela järnvägstransportsystemet ska öka, dels på att andelen personer med funktionshinder och med särskilda behov som kan nyttja järnvägen ska öka. Regeringen bedömer att gjorda insatser bidragit till att transportarbetet på järnväg ökat. Det innebär samtidigt att kapacitetsbegränsningar uppstått på vissa sträckor. Insatser har gjorts för att förbättra tillgängligheten till järnvägen, men ytterligare åtgärder krävs. Sammanfattningsvis bedömer regeringen att vidtagna åtgärder har verkat i positiv riktning för att nå målen.

Persontransportarbetet ökade totalt med 0,7 miljarder personkilometer till 10,4 miljarder per-

sonkilometer, vilket är den högsta nivån någonsin. Det långväga transportarbetet (mer än 10 mil) ökade till 6,0 (5,7) miljarder personkilometer. Ökningen förklaras bl.a. av en lägre och mer flexibel prissättning på biljetterna, ett marginellt förbättrat utbud samt ett högre bränslepris som påverkar vägtransportefterfrågan. Det kortväga transportarbetet ökade till 4,4 (4,0) miljarder personkilometer. Denna ökning förklaras av ett marginellt förbättrat utbud och det höga realpriset på drivmedel. Ökningen för Öresundstrafiken är särskilt stor. Persontrafikens andel av transportarbetet ökade.

Godstransportarbetet ökade åter och uppgick till 23,3 (22,3) miljarder tonkilometer, vilket är den högsta nivån någonsin. Ökningen förklaras huvudsakligen av den internationella högkonjunkturen, vilket haft en gynnsam inverkan på de svenska traditionella basnäringarna vars produkter ofta transporteras med järnväg. Ökningen blir avsevärt större om nivån för 2006 renas för de omfattande transportererna av virke som förorsakades av stormen Gudrun.

Kapacitetsutnyttjandet har ökat något bl.a. till följd av att ökningen av person- och godstrafiken tagit större kapacitet i anspråk än vad färdigställande av infrastrukturprojekt tillfört. Kapacitetshöjande åtgärder har genomförts bl.a. mellan Stockholm C och Stockholm södra, vid Göteborg C, på Malmbanan, i Knivsta, Flemingsberg, Spånga, Helsingborg C och Norrköping C. Elektrifieringen av Blekinge kustbana har också färdigställts och åter öppnats för trafik. Kapacitetsbegränsningar råder dock fortfarande i storstadsområdena Stockholm, Göteborg och Malmö, samt på Västra stambanan, Södra stambanan, Gävle–Sundsvall, Göteborg–Trollhättan och Örebro–Mjölby samt delar av Västkustbanan och Bergslagsbanan.

Tillgängligheten vid järnvägsstationer har fortsatt uppmärksammas. På flera stationer har ombyggnader skett som innebär förbättrad plattformsmiljö och förbättrade informationssystem. Bland annat har ombyggnader färdigställts i Gnesta, Eksjö, Bor, Rydaholm, Gävle, Åre, längs Blekinge kustbana och kring Mälardalen. Under 2007 har Banverket, tillsammans med transportsektorns aktörer och Vägverket, inom ramen för uppdraget att ta fram ett nationellt handlingsprogram för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling, "Koll framåt", definierat ett antal åtgärder kring vilka insatserna ska samlas för ett mer tillgängligt transportsystem till 2010.

Inom ramen för projektet ”Koll framåt”, har en rad aktiviteter som syftar till en tillgänglig kollektivtrafik för *personer med funktionshinder* genomförts och redovisats under 2007.

Banverket och Vägverket har arbetat med att samla sektorn kring gemensamma mål och problembilder samt tagit fram ett förslag till ett prioriterat nät, inom vilket kollektivtrafiken bör vara helt tillgänglig för funktionshindrade senast 2010. I projektet ”Koll framåt” har även diskuterats och utretts ett förslag om hur ett system för ledsagning av personer med funktionsnedsättning mellan trafikslag på stationer ska byggas upp och finansieras. Arbetet om ansvarsförhållanden och finansieringsansvar fortsätter under 2008. Tanken är att ett fungerande system för ledsagning ska finnas på plats senast 2010. Tillgängligheten i järnvägssystemet har ökat under 2007, men målet om att kollektivtrafiken på järnväg ska vara tillgänglig för personer med funktionshinder senast 2010 kommer inte att kunna uppnås. Därmed har inte heller delmålet för 2007 uppnåtts.

Kunskapen om *barns resande* är begränsad men kartläggningar visar att barn i hög grad reser med spårbunden trafik och i kollektivtrafiken. Under 2007 har sociala konsekvensbeskrivningar genomförts inom projektet Ängelholm–Helsingborg och inom projektet Malmö–Trelleborg när det gäller stationslägen i Trelleborg. I dessa konsekvensbeskrivningar tillvaratas barns och ungas åsikter. Även undersökningar av resvanor kan användas för att få en bättre bild av barns och ungas behov och krav på järnvägstransportsystemet. Banverket har under 2007 medfinansierat en sådan undersökning i Skåne.

En hög transportkvalitet

Målet är en hög transportkvalitet, där järnvägstransportsystemets utformning och funktion medger en hög transportkvalitet för medborgarna och näringslivet.

Punktligheten är fortfarande ett problem men har förbättrats något. Antalet tågförse-ningstimmar har dock ökat.

Punktligheten ökade till 89,5 (89,1) procent för hela tågtrafiken. Punktligheten ökade för persontrafiken till 91,6 (90,9) procent men minskade för godstrafiken till 76,9 (78,1) procent. Antalet inställda tåg har ökat med 28

(minskning med 9 procent 2006) procent, främst beroende på vädret under första halvåret 2007. De inställda tågavgångarna har till stor del ersatts av tågavgångar vid annan tidpunkt.

Antalet *tågförse-ningstimmar* orsakade av infrastrukturfel och banarbeten ökade med ungefär 6 procent. Förse-ningar orsakade av trafikledning ökade också något. Förse-ningar på grund av fordon och operatörer (terminaltid) ökade. Det dåliga vädret främst under första halvåret 2007 är en förklaring. Under första halvåret 2007 ökade tågförse-ningarna jämfört med första halvåret 2006. På grund av det höga kapacitetsutnyttjandet i storstadsområdena fortplantas ofta en enskild tågförse-ning till övriga tåg. Utöver stormen Per och snökaoset i Göteborg och Skåne så fortsatte problemen med stora översvämningar i södra Sverige under försommaren.

På linjedelar med ett högt kapacitetsutnyttjande finns ett tydligt samband mellan antal tåg per tidsenhet och punktlighetsutfallet. På vissa delar av statens järnvägsinfrastruktur är kapacitetsuttaget mycket ansträngt med ökad störningskänslighet som följd.

Under 2007 har extra satsningar gjorts på punktlighetshöjande åtgärder i Stockholmsområdet, och liknande satsningar har påbörjats även i Göteborgs- och Malmöområdena. Projekten benämns ”kraftsamlingar” och är ett led i att tillsammans med de olika trafikföretagen och trafikhuvudmännen bemöta de svårigheter med punktligheten som på grund av den alltmer omfattande trafiken har uppstått i storstadsområdena. Projekten innefattar bland annat utökat förebyggande underhåll, förstärkt fel-avhjälpning i kritiska och högprioriterade områden samt ett stort antal företrädesvis små investeringsåtgärder.

Behovet av underhålls- och reinvesteringsåtgärder samspelar med mängden tåg, tyngden på tågen och hur tätt tågen går. Kostnaderna för underhållet har ökat med 12 kronor/spårmeter till 149 kronor/spårmeter. De kraftiga kostnadsökningarna kan förklaras med att slitaget på spåren har ökat och tillgången till spår för att utföra underhåll har begränsats till följd av trafikökningen. Kostnadsökningarna kan också förklaras med att de ökade underhållssatsningarna främst har skett i storstadsområdena som har haft en högre kostnadsutveckling.

Tågförseningstimmar beroende på fel i infrastrukturen och hastighetsnedsättningarna har minskat något, medan spårålagets kvaliteten har försämrats. Banverkets strategi är att prioritera de mest trafikerade banorna som har 50 procent av trafiken. Underhållskostnaderna för dessa banor är 185 kronor/spårmeter.

Sammantaget bedömer regeringen att målet om en hög transportkvalitet delvis har uppnåtts.

En säker trafik

Målet är att antalet dödade och skadade inom järnvägstransportsystemet ska minska. Särskilt bör åtgärder som syftar till barns och ungas säkerhet prioriteras. Regeringen konstaterar att säkerheten har hög prioritet i järnvägssektorn vilket resulterat i en god trafiksäkerhet. Samtidigt finns det utrymme för ytterligare förbättringar.

I hela spårtrafiken (järnväg, spårväg och tunnelbana) dödades eller skadades allvarligt cirka 156 personer jämfört med 158 personer 2006. Antalet dödade i järnvägstransportsystemet (inkl. självmord) var 113 (95) personer och antalet allvarligt skadade var 43 (63). Enligt uppgift var 92 (92) av dessa män och 58 (66) kvinnor. Antalet barn som omkom var 5 (4) och 7 (9) skadades allvarligt. Antalet självmord var 75 (71) av vilka 43 (43) var män och 32 (28) kvinnor. Utöver självmord finns två olycks kategorier; personolyckor och plankorsningsolyckor. Mer än 96 procent av de som omkommit och en stor del av de som skadats allvarligt är personer som obehörigt vistats i spårområdet respektive vägtrafikanter som korsat en plankorsning.

Tabell 6.2 Säkerhetsstatistik

	2007	2006
Dödade	113	95
Allvarligt skadade	43	63
Anmälda händelser till olycksjouren	482	517
varav olyckor	311	378
varav tillbud	73	73
Begärda olycksutredningar	67	91
Tillsynsinsatser	241	214
Förbud	2	5
Föreläggande	75	8

Plankorsningsolyckorna ligger kvar på ungefär samma nivå, 29 (28) olyckor, vilket innebär att 8 (9) personer omkom och 9 (11) personer skada-

des allvarligt. Liksom föregående år har inte någon tågresenär omkommit i tåg. Ingen har heller dödat till följd av urspärning, påkörning, kollision eller brand. En person har dock avlidit till följd av skador från fall i samband med påstigning i tunnelbana.

Inga olyckor med *farligt gods*, dvs. utsläpp i samband med järnvägsfordon i rörelse har rapporterats.

Under 2007 har skyddet ökat vid 40 plankorsningar och 58 plankorsningar har byggts bort. Banverket samarbetar med andra inom transportsektorn för att förbättra säkerheten vid plankorsningar.

Banverket har under året tillsammans med järnvägssektorns övriga aktörer bedrivit ett förebyggande arbete kring obehörigt spårinträdande, dvs. när personer vistas inom spårområdet utan tillstånd. För att informera om farorna har informationsmaterial som vänder sig till fjärrtågsresenärer, pendeltågsresenärer, ungdomar samt personal inom järnvägssektorn tagits fram. Banverkets skolinformatorer har informerat skolelever om faran att gena över järnvägsspåren och att klättra på uppställda vagnar. Under 2007 har omkring 25 000 grundskoleelever fått säkerhetsinformation. Järnvägsstyrelsens tillsyn bedöms bidra till att höja säkerhetsnivån genom att verksamhetsutövarna åtgärdar de brister som upptäcks. Regeringen bedömer att målet om en säker trafik delvis har uppnåtts.

En god miljö

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

Järnvägssystemets huvudsakliga miljöpåverkan utgörs av energianvändning, buller från trafiken och påverkan på landskapet samt uttag och användning av material för banhållningen.

Energianvändningen har ökat något och ökningen ligger inom driften av infrastrukturen. Banverket har under 2007 fortsatt arbetet med införande av behovsstyrda växelvärmearläggningar, vilket är ett exempel på åtgärder med energibesparande effekter.

Bullerskyddsåtgärder vidtas i samband med nybyggnad och väsentlig ombyggnad av järnväg. Antalet åtgärdade bostadslägenheter under 2007 var 325 (153). Utöver dessa åtgärder har omfattande bullerskyddsåtgärder vidtagits i stora och små investeringsobjekt innan objekten öppnas för trafikering. Det gäller till exempel åtgärder i Citytunneln, Citybanan och Ådalsbanan. Dessutom har Banverket under 2007 åtgärdat fasader på 159 bostäder och 119 bostäders utomhusmiljö mot buller. Bullermålet definieras i korthet som att antalet bullerstörda ska minska med 5 procent från 1998 till 2010. Bullermålet har uppnåtts 2007.

Banverket genomför riktade åtgärder för att minska antalet förorenade områden som riskerar att skada eller innebära olägenhet för människors hälsa eller för miljön. Dessa åtgärder prioriteras så, att de områden som utgör störst risk åtgärdas först. Under 2007 har riktade åtgärder genomförts vid några större impregneringsplatser. Efterbehandling har startat i Krylbo och undersökningar och förberedande arbeten har pågått i Nässjö, Hässleholm och Katrineholm. Dessutom har två tankningsplatser sanerats i Luleå. Hittills har cirka 3 000 punktkällor identifierats som kan ha orsakat förorenade områden. Banverket bedömer att det motsvarar cirka 70 procent av det verkliga antalet.

Banverket har genomfört ett antal punktåtgärder inriktade på att minska konflikter mellan trafikanter och järnväg, genom exempelvis gång- och cykelportar och borttagna plankorsningar. Även åtgärder för att gynna den biologiska mångfalden har gjorts, däribland passager för småvilt samt renovering av trummor för att underlätta för grod- och kräldjur att vandra i landskapet.

Regeringen bedömer sammantaget att vidtagna åtgärder bidragit till att målet om en god miljö har uppnåtts.

Ett jämställt transportsystem

Målet är att övriga transportpolitiska etappmål ska följas upp ur ett jämställdhetsperspektiv.

En förutsättning för att järnvägstransportsystemet ska bli mer jämställt och användbart för alla är att fördelningen av makt och inflytande blir jämnare mellan könen. Ett sätt att mäta jämställdhet i planeringsprocessen för byggande av järnväg är att redovisa andelen män respektive

kvinnor som deltar i olika samråd. Sådana mätningar görs löpande vid samrådsmöten med allmänheten och i arbets-, projekt- och referensgrupper. Under 2007 har mätningar skett bl.a. för projekten Roslagspilen, Mäljarbanan, Ostlänken, BanaVäg i Väst/Velanda-Prässebo och Västlänken.

Banverket har i samarbete med Vägverket, Stiftelsen Minerva och VUC (Vägsektorns Utbildningscentrum), med bidrag från Europeiska Socialfonden i Sverige, tagit fram en e-utbildning om jämställdhet. Utbildningen omfattar jämställdhet sett ur ett historiskt, vetenskapligt och politiskt perspektiv och utgår från en tydlig linje för integrering av jämställdhet. Syftet med utbildningen är att höja den allmänna kunskapsnivån hos de anställda.

Stationen utgör resenärernas ingång till järnvägstransportsystemet. Stationer där kvinnor känner sig otrygga utgör ett hinder för ett jämställt transportsystem. Även män kan känna sig otrygga, men oron för hot och våld är betydligt större bland kvinnor än bland män. Tillsammans med järnvägssektorns aktörer, arbetar Banverket med att anpassa stationsmiljöer till alla resenärers behov, vilket innebär att även kvinnornas tillgänglighet till järnvägstransportsystemet ökar.

Sammantaget bedömer regeringen att målet har uppnåtts.

Uppföljning av investeringar

Under 2007, som är det fjärde året i den nationella banhållningsplanen för perioden 2004–2015, uppgick Banverkets investeringar till 8,9 miljarder kronor att jämföra med 7,8 respektive 7,4 miljarder kronor för åren 2006 och 2005 (exkl. Botniabanan). Investeringarna finansieras med anslag och med lån. Efter fyra år av planperioden är 32 procent av banhållningsplanen genomförd. Till detta kommer investeringar i Botniabanan om ca 10,2 miljarder kronor.

Under 2007 har tretton objekt öppnats för trafik (se tabell 6.3). Den totala beräknade kostnaden i plan för dessa objekt var 3 221 miljoner kronor. Vid byggstart var total beräknad kostnad 3 744 miljoner kronor. Det verkliga utfallet blev 3 699 miljoner kronor. Det är en liten minskning i förhållande till beräknad kostnad vid byggstart, men en nära 15-procentig fördyring i förhållande till beräknad kostnad i plan. Samtliga kostnader är beräknade i samma prisnivå. Till stor del har

avvikelserna sitt ursprung i projektens tidiga planeringskedan och osäkerheter kring att identifiera kostnader. Till viss del har några projekt

också omformulerats och fått delvis ny omfattning, vilket har inneburit förändringar.

Tabell 6.3 Uppföljning av objekt som öppnats för trafik under 2007

Miljoner kronor

Stråk	Objekt	Beräknad kostnad i plan	Beräknad kostnad vid byggstart	Uppföljd kostnad
Stambanan genom övre Norrland/Norra stambanan/Bergslagsbanan	Stax 25, Vännäs–Bastuträsk	223	228	263
	Stax 25, Långsele–Vännäs	407	360	368
	Stax 25, Borlänge–Långsele	59	139	131
Norra stambanan	Gävle–Östersund, snabbtågsanpassning	220	350	395
Bergslagsbanan	Klenshyttan, bangårdsanpassning	31	47	47
Ostkustbanan	Mehedeby, Älvkarlö och Marma resecentrum inkl statsbidrag	27	28	26
Mälarbanan	Kolbäck, bangårdsombyggnad	225	345	331
Stockholm C	Stockholm, provisorisk kapacitetsåtgärd	366	453	488
Västra stambanan	Gnesta pendeltågstation	86	92	98
Västkustbanan	Göteborg C, breddning av midjan	183	163	163
Norge/Vänerbanan	Marieholm–Olskroken, triangelspår	366	348	328
Kust till kust-banan	Värnamo–Alvesta, fjärrblockering, ökad kapacitet och hastighetsanpassning	135	147	131
Blekinge kustbana	Blekinge kustbanan, elektrifiering	893	1 044	930
Totalt		3 221	3 744	3 699

Marknadsövervakning

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

Järnvägsstyrelsen har redovisat att det finns 116 (140) järnvägsföretag och 482 (518) infrastrukturförvaltare. Av dessa företag är 72 (96) både järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare. Den stora mängden företag beror på att innehavare av t.ex. industrispår även anses vara företag i denna statistik.

Den svenska järnvägsmarknaden, som kan delas upp i en persontrafikdel och en godstrafikdel, domineras av några få aktörer. Persontrafikmarknaden präglas av SJ AB:s ensamrätt att trafikera den interregionala persontrafiken. De övriga järnvägstrafikföretagen konkurrerar om trafikuppdrag genom de upphandlingar som görs av trafikhuvudmännen och Rikstrafiken. Godstrafikmarknaden har öppnats för konkurrens men domineras fortfarande av Green Cargo AB. En svag men långsiktig trend är att koncentrationen minskar, främst beroende på en kombination av nya aktörer och ökad godsvolym. Små

företags lönsamhet visar inte samma positiva utveckling som de större företagens.

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:

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

Under året avvecklades ytterligare personal som formellt finns kvar i affärsverket efter bolagiseringen. Vid ingången av 2001 uppgick antalet till 1 211 personer. Vid utgången av 2007 var antalet 24, vilket innebar en minskning med 20 personer under året. Det finns medel reserverade för att med nu kända förutsättningar täcka framtida betalningar avseende avveckling av personal.

Avtalet om bolagisering av Statens järnvägars verksamhet innebär att Statens järnvägar inte ska belastas med bolagens miljökostnader. Beträf-

fande ansvaret för miljöskador som uppstått före bolagiseringen garanterar staten att de bildade bolagen hålls skadeslösa. I regleringsbrevet för 2007 fick Statens järnvägar regeringens uppdrag att redovisa hur man hanterar miljöansvarsfrågorna. Av Statens järnvägars redovisning av uppdraget (N2007/2422/SÅ) framkom att myndigheten tills vidare inte handlägger statens ansvar enligt bolagiseringsavtalets miljögaranti. Däremot företräder Statens järnvägar staten mot andra myndigheter eller tredje man i egenskap av tidigare verksamhetsutövare.

I enlighet med regeringens beslut den 25 oktober 2007 utsågs en förhandlingsman om miljögarantin. Förhandlingsmannen har redovisat sitt uppdrag i en rapport den 30 april 2008. Uppdraget var i första hand att träffa en slutlig överenskommelse med de bolag som omfattas av miljögarantin. En sådan överenskommelse skulle innebära att bolagen mot en engångsersättning fortsättningsvis inte har någon rätt att framställa anspråk enligt miljögarantin. Emellertid konstaterar förhandlingsmannen att det är mycket svårt att fastställa en sådan ersättnings storlek. I stället föreslås att ansvaret i framtiden hanteras antingen inom bolagen eller av en statlig enhet. Frågan bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

I övrigt fortsätter Statens järnvägars avveckling av verksamhet.

Förvaltning av leasing- och leaseholdåtaganden

Statens järnvägar ska förvalta leasing- och leaseholdavtal kostnadseffektivt och med en låg riskexponering. Statens järnvägar ska inte ingå några nya åtaganden annat än vad som är nödvändigt för förvaltningen av existerande leasing- och leaseholdåtaganden. 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 leasing- och leaseholdåtaganden avseende rullande materiel och färjor, som fanns i Statens järnvägar vid bolagiseringen i början av 2001 och som inte kunde överföras till SJ AB eller Green Cargo AB eller externt rederi. Åtagandena per den 1 januari 2008 avser 36 (43) snabbtåg, 305 (425) personvagnar, 10 (23) motorvagnar, 164 (345) ellok, 89 (89) diesellok och 5 758 (cirka 6 000) godsvagnar samt två färjor. Sedan den 1 januari 2001 har

drygt 700 fordon lösts. Det faktum att det nu finns ett relativt stort antal fordon i trafik som inte är bundna av leasingavtal minskar väsentligt riskerna i Statens järnvägars verksamhet.

Leasingavtalen förfaller till slutbetalning under perioden fram t.o.m. 2021. Kostnaderna för dessa åtaganden täcks genom avtal med SJ AB och Green Cargo AB samt externt rederi.

Leasingadministrationen av järnvägsfordonen gav upphov till ett resultat på -0,6 (-0,7) 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 ta ut riskavspeglande avgifter för leasing- och leaseholdåtaganden.

Trots underskottet avseende leasingadministrationen av järnvägsfordonen visade verksamhetsgrenen ett totalt överskott om 13,6 (44,2) miljoner kronor. Överskottet är hänförligt till uthyrningen av färjor.

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.

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

Som en del i åtgärds paketet i samband med kapitaltillskottet till SJ AB övertog Statens järnvägar i januari 2004 en fordonsflotta om 121 fordon. Denna flotta används i den av Rikstrafiken upphandlade trafiken och myndigheten garanterar hyran t.o.m. 2010, med undantag för de vagnar som genomgår upprustning för vilka den garanterade hyrestiden är förlängd till juni 2013. Tidigare år har det sålts 15 fordon och under 2007 har ytterligare 5 fordon sålts. Det återstår därmed 101 fordon, varav 16 lok, 9 motorvagnsset och 76 personvagnar. Avkastningen, på i fordonen bundet kapital, överstiger de ekonomiska mål som är uppsatta för verksamheten.

Det upprustningsprogram som pågår under perioden 2006–2008 innebär att avkastningen

kommer att minska de närmaste åren för att närma sig avkastningskravet. Programmet genomförs efter ett bemyndigande från riksdagen i budgetpropositionen för 2006 och har en investeringsram om totalt 110 miljoner kronor. Under 2007 har Statens järnvägar investerat 80,6 miljoner kronor i sina fordon.

Statens järnvägars ekonomiska resultat

Statens järnvägars uppvisar ett positivt rörelseresultat på 45,0 (41,1) miljoner kronor och ett positivt resultat efter finansiella poster på 30,7 (58,1) miljoner kronor.

Resultatet 2007 uppdelat på verksamhetsgrenar framgår nedan.

Tabell 6.4 Statens järnvägars resultat efter finansnetto

Tusental kronor

	2007	2006
VG Avveckling av verksamhet	14 700	-2 400
VG Förvaltning av leasing- och leaseholdåtaganden	13 600	44 200
VG Förvaltning av järnvägsfordon	2 400	16 300
Resultat efter finansnetto	30 700	58 100

Regeringen bedömer att uppgiften att avveckla gamla åtaganden sker ordnat och detsamma gäller förvaltningen av leasing- och leaseholdåtaganden. Fordonsplaner har upprättats för de fordon som Statens järnvägar övertog den 15 januari 2004 och en systematiserad förvaltning inklusive underhållsplan finns för dessa fordon. Sammantaget anser regeringen att Statens järnvägar har uppfyllt målen för verksamheten under 2007.

6.2.3 Analys och slutsatser

Takten i järnvägsinvesteringarna är hög. Fördyringar i förhållande till plan har uppstått i flera projekt, bl.a. till följd av att marknadspriserna för byggarbeten och material ökat. Svårigheter att korrekt uppskatta kostnaden för ett projekt kan få effekter för infrastrukturplaneringen och styrningen på både lång och kort sikt. Det pågår förbättringsarbete med avseende på styrning av större investeringsprojekt inom både Näringsdepartementet och Banverket.

Transportarbetet för såväl persontransporter som godstransporter på järnväg har återigen ökat

och nått rekordnivåer under 2007. Den ökade konkurrensen innebär att flera tågoperatörer är verksamma på järnvägsmarknaden. Trots investeringarna har kapacitetsbrist uppstått främst i storstäderna. Detta har bidragit till att störningarna i trafiken ökat och punktligheten försämrats. Den särskilda satsningen på järnvägstrafiken i Mälardalen som Banverket initierat i samarbete med SJ AB och SL har gett goda resultat. Liknande kraftsamlingar har nu uppstartats i Göteborgs- och Öresundsregionerna.

Trafiksäkerheten är i huvudsak god, men fortsatta insatser behövs för att minska självmorden och minska plankorsningsolyckorna. Åtgärder för att förhindra obehöriga att ta sig in på spårområden behöver också fortsatt prioriteras.

6.3 Budgetförslag

6.3.1 1:3 Banverket: Administration

Tabell 6.5 Anslagsutveckling

Tusental kronor

2007	Utfall	654 878	Anslags-sparande	39 186
2008	Anslag	670 813 ¹	Utgifts-prognos	657 793
2009	Förslag	684 736		
2010	Beräknat	708 112 ²		
2011	Beräknat	730 985 ³		

¹ Inklusive tilläggsbudget enligt 2008 års tilläggsbudgetproposition (bet.2007/08:FiU21) och förslag till tilläggsbudget i samband med denna proposition.

² Motsvarar 689 636 tkr i 2009 års prisnivå.

³ Motsvarar 695 658 tkr i 2009 års prisnivå.

Anslaget används för Banverkets förvaltningskostnader. Från anslaget finansieras kostnader för ledning, ekonomiadministration, personaladministration, planering och uppföljning av verksamheten, övrigt verksamhetsstöd, intern utveckling till den del dessa aktiviteter inte är direkt hänförliga till kärnverksamhetens produkter och tjänster. Vidare finansieras transportpolitiska utredningar och bolagsförvaltning från anslaget.

Regeringens överväganden

Regeringen bedömer att 684 736 000 kronor anvisas under anslaget 1:3 *Banverket: Administration* för 2009. För 2010 och 2011 beräknas anslaget till 708 112 000 kronor respektive 730 985 000 kronor.

Tabell 6.6 Härledning av anslagsnivån 2009–2011, för 1:3 Banverket: Administration

Tusental kronor			
	2009	2010	2011
Anvisat 2008¹	670 813	670 813	670 813
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning ²	13 923	32 268	48 695
Beslut		5 031	11 477
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	684 736	708 112	730 985

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2007 (bet. 2007/08:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2008 års statsbudget. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning.

6.3.2 1:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter

Tabell 6.7 Anslagsutveckling

Tusental kronor				
2007	Utfall	16 019 072	Anslags-sparande	408 813
2008	Anslag	27 027 172 ¹	Utgifts-prognos	26 967 505
2009	Förslag	14 188 249		
2010	Beräknat	14 909 154 ²		
2011	Beräknat	13 788 332 ³		

¹ Inklusive tilläggsbudget enligt 2008 års tilläggsbudgetproposition (bet. 2007/08:FiU21) och förslag till tilläggsbudget i samband med denna proposition.

² Motsvarar 14 612 993 tkr i 2009 års prisnivå.

³ Motsvarar 13 235 790 tkr i 2009 års prisnivå.

Anslaget finansierar

- myndighetsutövning främst fastställelse av tågplan och järnvägsplan,
- bidrag till Inlandsbanan enligt avtalet mellan staten och Inlandsbanan AB,
- Banverkets kostnader för trafikavgifter enligt avtalet om Öresundsförbindelsen,
- bidrag till anläggningar i anslutning till det kapillära bannätet i enlighet med tidigare riksdagsbeslut,
- vissa sektorsuppgifter i enlighet med Banverkets instruktion,
- investeringar i statliga järnvägar,
- drift och underhåll av statliga järnvägar samt trafikledning,
- räntor och återbetalning av lån för järnvägsändamål upptagna i Riksgäldskontoret,
- bolagiserings effekter (myndighetskaptal),

- kostnader för ett eventuellt infriande av betalningsutfästelser avseende villkorade aktieägartillskott till Svedab,
- kostnader för ett eventuellt infriande av kapitaltäckningsgarantin till Arlandabanan Infrastructure AB.

När det gäller samhällets krisberedskap ingår Banverket i samverkansområde Transporter.

Budget för avgiftsbelagd verksamhet

Banverket får enligt järnvägslagen (2004:519) ta ut avgifter av operatörerna för trafik på statens spåranläggningar. För 2009 beräknas intäkterna av banavgifterna uppgå till 540 miljoner kronor. Regeringen har gett Banverket i uppdrag att i samverkan med berörda aktörer i järnvägssektorn vidareutveckla verktyg och metoder för tilldelning av järnvägsinfrastrukturkapacitet som medför att infrastrukturen nyttjas på ett samhällsekonomiskt optimalt sätt. Banverket bedriver dessutom extern uppdragsverksamhet som genererar intäkter.

Banavgifterna och resultatet från uppdragsverksamheten används för att finansiera banhållning och trafikantinformation. Resultatet för uppdragsverksamheten 2007 var 92 miljoner kronor och för 2008 beräknas det också till 92 miljoner kronor. För 2009 beräknas det minska till 81 miljoner kronor till följd av att resultatet från Banverket Projektering inte längre finns med i Banverkets redovisning på grund av föreslagen bolagisering.

Av tabell 6.8 framgår vilka uppdrags- och avgiftsintäkter som Banverket beräknar för 2008–2010.

Tabell 6.8 Uppdrags- och avgiftsintäkter m.m.

Miljoner kronor (löpande priser)				
	Utfall 2007	Prognos 2008	Budget 2009	Beräknat 2010
Uppdragsverksamhet				
Intäkter	2 676	2 538	2 543	2 575
Kostnader	2 584	2 446	2 462	2 500
Resultat	92	92	81	75
Offentligrättsliga avgifter				
Banavgifter	529	520	540	550

Investeringsplan

Banverkets investeringar omfattar de investeringar som fastställts av den tidigare regeringen i nationell banhållningsplan samt den närtidssatsning som föreslås i denna proposition. Investeringarna finansieras med anslag och i vissa fall med lån i Riksgäldskontoret. Därutöver gör Banverket investeringar i el- och teleanläggningar som finansieras med lån. Banverket beräknar att under 2009 genomföra nedanstående investeringar för cirka 11 317 miljoner kronor (tabell 6.9).

Tabell 6.9 Investeringsplan

Miljoner kronor

	Utfall 2007	Prognos 2008	Budget 2009	Beräknat 2010
Investeringar i järnvägar enligt nationell plan	7 406	7 583	8 001	8 054
Tidigarelagda järnvägsinvesteringar	1 235	1 554	2 544	2 814
El- och teleinvesteringar	617	961	772	840
Summa investeringar	9 258	10 098	11 317	11 708
Finansiering				
Anslag	7 110	7 583	8 001	8 054
Lån	1 763	2 515	3 316	3 654
Bidrag	385			
Summa finansiering	9 258	10 098	11 317	11 708

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Banverket 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. Banverket lämnar också bidrag för olika ändamål. För att kunna planera sin verksamhet måste bidragstagaren normalt veta i förväg att bidraget kommer att betalas ut. Regeringen bör därför ges ett bemyndigande att ingå ekonomiska förpliktelser. Bemyndigandet bör avse all upphandlad verksamhet och alla bidrag där fleråriga avtal sluts och som inte faller under 13 § lagen (1996:1059) om statsbudgeten, detta oavsett om avtalen avser Banverkets interna resultatenheter eller externa leverantörer. För dessa ändamål föreslår regeringen en bemyndiganderam om 40 000 miljoner kronor. Beräkningarna omfattar framtida räntekostnader på upptagna lån.

Botniabanan AB har fått rätt att ta upp lån i Riksgäldskontoret för att finansiera utbyggnaden av Botniabanan. När banan är färdigställd ska Botniabanan AB hyra ut den till Banverket. Hyreskostnaden kommer att belasta Banverkets anslag. Hyreskostnaden ska motsvara räntekostnaden på hela den återstående skulden och det aktuella årets amortering på lånen. Regeringen föreslår därför ett bemyndigande för Botniabanan på 25 000 miljoner kronor.

Beräkningarna av bemyndigandets storlek omfattar fr.o.m. 2007 framtida räntekostnader på upptagna lån. I tabell 6.10 redovisas bemyndigandet. Vid beräkningen av bemyndiganderamen har en kalkylränta på 4,5 procent använts i de fall lånen inte är bundna. I beräkningarna har hänsyn även tagits till den amortering av låneskulden som görs 2008 i enlighet med förslag på tilläggsbudget i denna proposition, vilken påverkar bemyndiganderamen för 2009 och framåt.

Tabell 6.10 Särskilt bemyndigande om ekonomiska åtaganden, inklusive räntekostnader

Tusental kronor

	Utfall 2007	Prognos 2008	Förslag 2009	Beräknat 2010	Beräknat 2011–
Ingående åtaganden	56 105 000	54 075 000	34 674 000	-	-
Nya åtaganden	5 157 000	6 307 000	7 352 000	-	-
Infriade åtaganden	-7 187 000	-25 708 000	-3 328 000	-3 959 000	-34 738 000
Utestående åtaganden	54 075 000	34 674 000	38 698 000	-	-
Erhållet/föreslaget bemyndigande	70 000 000	74 000 000	40 000 000	-	-
Botniabanan			25 000 000		

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

Lån

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 Banverket finns särskilda lån upptagna för att finansiera Banverkets investeringar i vissa järnvägsprojekt 2002–2004 (den s.k. när-tidssatsningen enligt prop. 2001/02:20), eldrifts- och teleanläggningar, telenätsutrustning samt för statens andel av vissa investeringar i Stockholmsområdet i enlighet med avtal från 1983 mellan Statens järnvägar, Stockholms läns lands-ting och staten.

Därutöver ingår de prioriterade järnvägspro-jekt som riksdagen beslutade om i tilläggsbudget i samband med 2004 års ekonomiska vårpropo-sition (prop. 2003/04:100 avsnitt 7.1.18, bet. 2003/04:FiU21, rskr. 2003/04:274). Låneramen 2009 för dessa ändamål föreslås sammanlagt uppgå till 3 600 miljoner kronor. Av den totala

låneramen avser cirka 2 500 miljoner kronor de prioriterade järnvägsprojekten Hallsberg–Degerön, Mjölby–Motala, Trollhättan–Göteborg samt järnvägsprojekt i Stockholms-området. De olika lånedelarna avseende de pri-oriterade projekten ska återbetalas i jämn takt under 25 år med start vid tidpunkten när re-spektive banprojekt färdigställs. Banverkets to-tala upplåning hos Riksgäldskontoret vid ut-gången av 2007 var 11 425 miljoner kronor exklusive anläggningstillgångar.

För byggandet av Botniabanan föreslår reger-ingen en låneram om 17 600 miljoner kronor för budgetåret 2009 till Botniabanan AB i enlighet med det beräknade ackumulerade kreditbehovet vid slutet av 2009.

Botniabanan AB kommer att återkomma till regeringen med en ny bedömning av huvudtids-plan, slutkostnadsprognos och finansieringsbe-hov så snart miljövillkor och i lagakraftvunna järnvägsplaner finns för hela Botniabanan.

Av tabell 6.11 framgår Banverkets beräknade nettoupplåning samt nettoupplåningen för jär-nvägsprojekt som hanteras utanför Banverket för perioden 2008–2016.

Tabell 6.11 Beräknad nettouplåning för Banverket och vissa järnvägsprojekt 2008 – 2016

Miljoner kronor

Objekt	Skuld 2007-12-31	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Skuld 2016-12-13
Eldriftsanläggningar	7 022	-5 922	648	693	411	215	618	437	330	319	4 771
Vissa investeringar i Stockholmsområdet	1 777	-1 777	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Närtidssatsningar	32	-32	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Prioriterade järnvägsprojekt	3 429	-2 629	2 544	2 814	2 403	1 417	1 092	1 832	101	-332	12 672
Teleanläggningar	1 065	-1 065	71	62	54	94	82	62	-53	-47	326
Finansiering via statskapital ¹	-1 900	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-1 900
Summa nettouplåning för övriga krediter hos RGK	11 425	-11 425	3 263	3 569	2 868	1 726	1 792	2 331	378	-60	15 868
Villkorslån Arlandabanan	1 000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1 000
Matarledning	179	-11	-11	-11	-11	-11	-11	-11	-11	-11	80
Totalt	12 604	-11 436	3 252	3 558	2 857	1 715	1 781	2 321	367	-71	16 948
Botniabanan	13 100	2 750	1 750	1 000	-465	-465	-465	-465	-465	-465	15 810

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

I tabell 6.12 nedan redovisas Banverkets ackumulerade skuld samt skulden för järnvägsprojekt som hanteras utanför Banverket för perioden 2007–2016. Skulden är en konsekvens av nettouplåningen ovan.

Tabell 6.12 Beräknad låneskuld för Banverket och vissa järnvägsprojekt 2007 – 2016

Miljoner kronor

Objekt	Skuld 2007	Skuld 2008	Skuld 2009	Skuld 2010	Skuld 2011	Skuld 2012	Skuld 2013	Skuld 2014	Skuld 2015	Skuld 2016
Eldriftsanläggningar	7 022	1 100	1 748	2 441	2 852	3 067	3 685	4 122	4 452	4 771
Vissa investeringar i Stockholmsområdet	1 777	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Närtidssatsningar	32	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Prioriterade järnvägsprojekt	3 429	800	3 344	6 158	8 561	9 978	11 070	12 902	13 003	12 671
Teleanläggningar	1 065	0	71	134	187	281	363	425	372	326
Finansiering via statskapital ¹	-1 900	-1 900	-1 900	-1 900	-1 900	-1 900	-1 900	-1 900	-1 900	-1 900
Summa Banverkets lån hos RGK	11 425	0	3 263	6 833	9 700	11 426	13 218	15 549	15 928	15 868
Villkorslån Arlandabanan	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000
Matarledning	179	168	157	146	135	124	113	102	91	80
Totalt	12 604	1 168	4 420	7 979	10 835	12 550	14 331	16 652	17 019	16 948
Botniabanan	13 100	15 850	17 600	18 600	18 135	17 670	17 205	16 740	16 275	15 810

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

De lån som Banverket har tagit upp i Riksgäldskontoret ska återbetalas genom att Banverkets anslag belastas med kostnader för räntor och återbetalning av lån. I tabell 6.13 redovisas det årliga anslagsbehovet 2007–2016 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 Banverket betala hyra för anläggningen när den färdigställts och öppnats för trafik. Anslagsbehovet för denna hyra, som bl.a. inkluderar Botniabanan AB:s kostnader för ränta och av-

skrivningar, framgår av nedanstående tabell (tabell 6.13). Riksgäldskontoret fastställer en riskavgift för de statliga garantier som utställts för byggandet av Öresundsbron. Delbetalningar av riskavgiften sker årsvis med hälften vardera från anslagen 1:2 *Väghållning och statsbidrag* respektive 1:4 *Banverket: Banhållning och sektorsutgifter*. Riksgäldskontoret har aviserat att ytterligare inbetalningar för närvarande inte är aktuella.

Tabell 6.13 Anslagsbehov för räntor och återbetalning av lån för järnvägar m.m. 2007 – 2016

Miljoner kronor

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Lån i RGK										
Räntor	542	528	298	584	368	471	550	643	704	711
Amorteringar	3 737	13 887	0	32	130	150	436	464	477	482
Summa räntor och amorteringar RGK	4 279	14 415	298	616	498	621	986	1 107	1 181	1 193
Ränta Arlandabanan Villkorlån	39	40	42	42	42	42	42	42	42	42
Hyra Botniabanan	0	0	0	320	1 258	1 238	1 218	1 198	1 178	1 158
Hyra förbindelser	74	50	60	70	70	70	70	70	70	70
Totalt räntor och amorteringar	4 392	14 505	400	1 048	1 868	1 971	2 316	2 417	2 471	2 463
Riskavgift Öresundskonsortiet	87	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total anslagsbelastning	4 479	14 505	400	1 048	1 868	1 971	2 316	2 417	2 471	2 463

Regeringens överväganden

Överväganden 2009

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

I denna budgetproposition föreslås en närtidsatsning som innebär att utgångsläget för de nya planerna förbättras genom att tempot i genomförandet av nuvarande planer ökar. Med närtidsatsningen säkerställs att angelägna projekt kan genomföras i ett snabbare, mer rationellt tempo och att prioriterade projekt med god samhälls-ekonomisk lönsamhet kan tidigareläggas i hela landet. Mot bakgrund av ovanstående tillförs an-

slag 1:4 *Banverket: Banhållning och sektorsutgifter* 1 140 000 000 kronor 2009 och 1 620 000 000 kronor 2010.

För 2011 beräknar regeringen att anslagen inom infrastrukturuområdet ökas med 3 850 000 000 kronor i förhållande till beräkningarna i 2008 års ekonomiska vårproposition. Den exakta fördelningen mellan anslagen kommer att avgöras efter att åtgärdsplaneringen för perioden 2010–2021 är slutförd vid årsskiftet 2009/2010. I avvaktan på detta har hela tillskottet på 3 850 000 000 kronor 2011 tillfälligtvis lagts på anslaget 1:2 *Väghållning och statsbidrag*.

Den amortering av låneskulden på 13 390 000 000 kronor som genomförs 2008 i enlighet med förslag på tilläggsbudget i denna proposition, innebär att anslagsbehovet för räntor och återbetalning av lån för järnvägar 2009 blir 1 423 000 000 kronor lägre än vad som tidigare beräknats. För 2010 och 2011 beräknas behovet bli 1 286 000 000 kronor respektive 1 043 000 000 kronor lägre. Mot bakgrund av ovanstående minskas anslag 1:4 *Banverket: Ban-*

hållning och sektorsansvar med 1 423 000 000 kronor för 2009.

I samband med att verksamheten vid Banverket Projektering överförs till aktiebolagsform med staten som ägare så uppstår vissa omställningskostnader, främst när det gäller uppbyggnad av IT-system, varumärken samt personalkostnader. De kostnader som belastar myndigheten prognostiseras till 70 000 000 kronor. Banverkets anslag tillförs medel motsvarande detta belopp engångsvis. När affärsenheten Banverket Projektering övergår till aktiebolagsform med staten som ägare kan inte längre Banverket använda resultatet från denna i verksamheten. Banverket kompenseras delvis för detta med 18 000 000 kronor fr.o.m. 2009. Som en följd av ovanstående tillförs anslaget 1:4 *Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter* 88 000 000 kronor.

Bolagiseringen av Banverket Projektering innebär att verksamhetens tillgångar och skulder förs över från Banverket till det av staten helägda bolaget. Som en konsekvens av dessa interna transaktioner inom staten uppstår ett underskott i Banverkets myndighetskapital som behöver täckas. Underskottet beräknas till 110 000 000 kronor. Mot denna bakgrund tillförs anslag 1:4 *Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter* 110 000 000 kronor engångsvis.

Byggandet av Öresundsbron finansierades med statligt garanterade lån. Garantier som staten ställer ut ska prissättas utifrån statens ekonomiska risk och övriga kostnader för åtagandet. Riskavgiften delbetalas med årsvisa inbetalningar till Riksgäldskontoret vilka finansieras med hälften vardera från anslagen 1:2 *Väghållning och statsbidrag* respektive 1:4 *Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter*. Riksgäldskontoret har under 2008, efter en fördjupad analys av risknivån i projektet, konstaterat att ytterligare inbetalningar inte är påkallade under de närmaste åren.

Detta innefattar även aviserade inbetalningar för 2008. Riksgäldskontoret anser att riskavgiften bör vara fortsatt preliminär för åren t.o.m. 2012 och först därefter fastställas slutligt.

Regeringen delar Riksgäldskontoret bedömning avseende riskavgiften. En återbetalning till statsbudgeten ska ske från Riksgäldskontoret garantireserv av mellanskillnaden mellan nuvärdet av hittills utbetalade garantiavgifter och det preliminärt fastställda reserveringsbehovet.

Upprustningen av Ådalsbanan pågår och har en nära koppling till färdigställandet av Botniabanen. Projektet har drabbats av kostnadsfördyringar och riskerar att försenas. Regeringen anser att det är av stor vikt att Ådalsbanan färdigställs i nära anslutning till att Botniabanen blir färdig. För att säkerställa detta anser därför regeringen att medel motsvarande Vägverkets riskavgift för Öresundsbrokonsortiet fr.o.m. 2009 tas från anslag 1:2 *Väghållning och statsbidrag* och förs till anslag 1:4 *Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter* tills Ådalsbanan är fullt finansierad. Banverket disponerar också för samma ändamål del av banhållningsanslaget som tidigare anslagits för riskavgift för Öresundsbrokonsortiet fr.o.m. 2009 tills Ådalsbanan är fullt finansierad.

Förslag och beräkningar 2009–2011

Mot bakgrund av de överväganden som redovisats ovan föreslår regeringen att 14 188 249 000 kronor anvisas under anslaget 1:4 *Banverket: Banhållning och sektoruppgifter* för 2009. För 2010 och 2011 beräknas anslaget till 14 909 154 000 kronor respektive 13 788 332 000 kronor. För 2009 och 2010 gör regeringen följande preliminära beräkning av anslagets fördelning på anslagsposter och delposter, se tabell 6.14. Det ankommer dock på regeringen att slutligt besluta om medlens fördelning på poster.

Tabell 6.14 Fördelning av anslaget på anslagsposter

Miljoner kronor

	Utfall 2007	Budget 2008	Prognos 2008	Beräknat 2009	Beräknat 2010
Myndighetsutövning	7	7	7	2	2
Bidrag till Inlandsbanan och Öresundsbro Konsortiet	382	392	392	402	411
Sektorsuppgifter	161	189	189	196	200
Investeringar i nationell plan	6 967	7 324	7 263	6 981	6 554
Investeringar i nationell plan - närtidssatsning	-	-	-	1 020	1 500
Drift, underhåll och trafikledning	4 025	4 610	4 612	5 067	5 074
Drift, underhåll och trafikledning - närtidssatsning	-	-	-	120	120
Räntor och återbetalning av lån	4 392	14 505	14 505	400	1 048
Riskavgift för Öresundsbro Konsortiet ¹	85	0	0	0	0
Summa	16 019	27 027	26 968	14 188	14 909

¹ Disponeras av RGK

Anslaget 1:4 *Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter* för perioden 2009–2011 har beräknats enligt nedanstående tabell (6.15).

Tabell 6.15 Härledning av anslagsnivån 2009–2011, för 1:4 Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter

Tusental kronor

	2009	2010	2011
Anvisat 2008¹	13 670 557	13 670 557	13 670 557
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning ²	519 481	807 070	1 111 858
Beslut	5 062	438 517	-986 947
Överföring till/från andra anslag	-6 851	-6 990	-7 137
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	14 188 249	14 909 154	13 788 332

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

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2007 (bet. 2007/08:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2008 års statsbudget. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning.

6.3.3 Bolagsförvaltningen

Arlandabanan Infrastructure AB

Arlandabanan, järnvägen mellan Stockholm och Arlanda, invigdes i november 1999. Genomförandet av projektet föregicks av ett antal utredningar där bl.a. förutsättningarna att få privata intressenter att satsa kapital belystes. För att förbättra dessa förutsättningar valdes en modell där järnvägsprojektet delades upp i två delar.

Staten skulle finansiera utbyggnaden mellan Stockholm och Rosersberg, medan sträckan Rosersberg–Arlanda samt spårutbyggnaden norr om Arlanda till Stambanan vid Odensala genomfördes i form av ett samfinansieringsprojekt mellan staten och privata intressenter. I samfinansieringsprojektet ingick även byggandet av stationer på Arlanda och Stockholms central.

Bolaget A-Banan Projekt AB bildades av staten för att sköta upphandlingen av Arlandabanan och för att hantera statens rättigheter och skyldigheter i samfinansieringsprojektet. 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 bestående av Alstom, John Mowlem Construction och NCC. Konsortiet bildade ett särskilt bolag, A-Train AB, för att genomföra och driva anläggningen.

Efter färdigställandet överlämnades anläggningen till Arlandabanan Infrastructure AB som i sin tur hyr ut den till A-Train AB. A-Train AB har som ersättning fått ensamrätt att fram till 2040 bedriva flygpendeltrafik mellan Stockholms central och Arlanda flygplats. A-Train AB bedriver trafiken under namnet Arlanda Express. Den australiensiska banken Macquarie Bank Limited förvärvade A-Train AB vid årsskiftet 2003/2004.

Sedan 2008 ansvarar Regeringskansliet (Näringsdepartementet) för förvaltningen av Arlandabanan Infrastructure AB.

Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB (Svedab)

Uppgiften för Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB (Svedab) är att direkt eller via Öresundsbro Konsortiet 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 Öresund. Bolagen sattes upp för att bygga och driva den fasta förbindelsen mellan Malmö och Köpenhamn. Svedab och A/S Öresund bildade därefter det samägda Öresundsbro Konsortiet. 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.

Riksdagen beslutade 1997 om ett bemyndigande till Svedab att ta upp lån hos Riksgälden för planering, projektering och byggande av de svenska landanslutningarna upp till ett belopp av 2 600 000 000 kronor i 1997 års prisnivå, exklusive kapitaltjänstkostnader och mervärdesskatt (prop. 1996/97:16, bet. 1997/98:TU6, rskr. 1997/98:32). Enligt aktuella prognoser från Svedab kommer kreditbehovet senast 2011 att överskrida nivån för nuvarande bemyndigande varför regeringen i budgetpropositionen för 2010 avser återkomma till riksdagen med ett förslag om utökad låneram. Svedab ska dessförinnan inkomma med en förnyad prognos över kreditbehovet under de kommande åren.

Sedan 2008 ansvarar Regeringskansliet (Näringsdepartementet) för förvaltningen av bolaget.

Botniabanan AB

Staten, kommunerna Kramfors, Örnsköldsvik, Nordmaling och Umeå, Landstinget i Västerbotten samt 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 bildades den 1 juli 1998 och ägs till 91 procent av staten, medan kommunerna Kramfors, Örnsköldsvik, Nordmaling och Umeå äger 2,25 procent vardera.

Sedan 2007 ansvarar Regeringskansliet (Näringsdepartementet) för förvaltningen av bolaget.

6.3.4 Statens järnvägar

Statens järnvägar ska avveckla viss verksamhet (personal, arkiv, m.m.), förvalta leasing- och leaseholdåtaganden och förvalta fordon som används i statligt upphandlad trafik. Verksamhetsgrenarna Avveckling av verksamhet respektive Förvaltning av leasing- och leaseholdåtaganden har inget avkastningskrav medan verksamhetsgrenen Förvaltning av järnvägsfordon över en konjunkturcykel ska ge en räntabilitet på sysselsatt kapital³ som motsvarar räntan på femåriga statsobligationer plus en procentenhet. Statens järnvägar ger i sin verksamhetsplan för åren 2009–2011 följande prognos för resultaten per verksamhetsgren. Prognosen utgår från antaganden om externa räntor på 4,0 procent under perioden.

³ Räntabilitet på sysselsatt kapital: Resultat efter finansiella poster plus finansiella kostnader i procent av genomsnittligt sysselsatt kapital. I Statens järnvägar används det i fordonen bundna kapitalet som sysselsatt kapital.

Tabell 6.16 Resultatutveckling

Tusental kronor

	Prognos 2008	Prognos 2009	Prognos 2010	Prognos 2011
VG Avveckling av verksamhet	23 300	33 400	42 200	43 800
VG Förvaltning av leasing- och leaseholdåtaganden	4 800	3 500	3 200	3 000
VG Förvaltning av järnvägsfordon	17 400	12 100	14 900	13 500

Tabell 6.17 Uppdragsverksamhet

Tusental kronor

Uppdragsverksamhet	Intäkter	Kostnader	Resultat (intäkt - kostnad)
Utfall 2007	283 431	234 505	48 926
(varav tjänsteexport)	6 592		
Prognos 2008	126 600	71 500	55 100
(varav tjänsteexport)	6 500		
Budget 2009	120 000	72 700	47 300
(varav tjänsteexport)			

Intäkter som får disponeras = Alla intäkter exklusive offentligrättsliga avgifter, upplösning av reserver, jämförelsestörande poster och finansiella intäkter.

Kostnader = alla kostnader exklusive jämförelsestörande poster och finanskostnader

Tabell 6.18 Offentligrättslig verksamhet

Tusental kronor

Offentligrättslig verksamhet	Intäkter till inkomsttitel	Intäkter som får disponeras	Kostnader	Resultat (intäkt - kostnad)
Utfall 2007		4 266	4 229	37
Prognos 2008		4 000	4 000	0
Budget 2009		4 000	4 000	0

Regeringens överväganden

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

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

Regeringen föreslår att Statens järnvägars verksamhet tills vidare fortsätter enligt nuvarande finansieringsmodell och avkastningskrav. Statens järnvägars verksamhet ingår i den översyn av myndigheter och verksamheter inom transportområdet (dir. 2008:90) som regeringen fattade beslut om den 26 juni 2008.

Finansiella befogenheter m.m.

Statens järnvägar förvaltar leasing- och leaseholdåtaganden avseende finansiell och operationell leasing till betydande belopp. Genom att Statens järnvägar är en del av staten ansvarar staten för dessa åtaganden. För att fullfölja åtagandena tecknar Statens järnvägar efter tidigare bemyndiganden från riksdagen underuthyrningsavtal och placerar medel enligt antagen finanspolicy. För att finansiera dessa åtaganden och affärsverkets andra åtaganden hade Statens järnvägar vid årsskiftet långfristiga skulder på ungefär 9 000 miljoner kronor och kortfristiga skulder på ungefär 240 miljoner kronor.

Regeringens överväganden

Regeringen föreslår att Statens järnvägar bemyndigas att ikläda sig långfristiga skulder, inbegripet Statens järnvägars finansiella leasing- och leaseholdåtaganden, inom en total låneram av 9 000 miljoner kronor under 2009.

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

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

Investeringsplan

Statens järnvägar får tillhandahålla lok och vagnar till den av staten upphandlade interregionala persontrafiken. De fordon som finns för detta uppdrag behöver renoveras och utrustas med ny teknik. Statens järnvägar avser att finansiera dessa investeringar inom ramen för ordinarie verksamhet. Investeringarna förväntas ge positiv avkastning.

Tabell 6.19 Investeringsplan för Statens järnvägar*Miljoner kronor*

	Total utgift under 2009-2011	Utfall 2007	Prognos 2008	Budget 2009	Beräknat 2010	Beräknat 2011
Underhåll av ellok	0	31	-	-	-	-
Upprustning av personvagnar	0	50	72	-	-	-
Säkerhetsinvesteringar	0	0	-	-	-	-
Ombyggnad av vagnar	0	0	-	-	-	-
Köp av begagnade vagnar	0	-	-	-	-	-
Summa investeringar	0	81	72	-	-	-
Intern finansiering	0	81	72	-	-	-
Extern finansiering	0	0	0	-	-	-
Summa finansiering	0	81	72	-	-	-

7 Sjöfart

7.1 Omfattning

Avsnittet omfattar frågor som gäller sjöfartsnärning, sjösäkerhets- och miljöarbete och den sjöfartsinfrastruktur som inte faller under hamnarnas ansvar. Ansvarig sektorsmyndighet är Sjöfartsverket.

Sjöfartsverket ska på ett företagsekonomiskt sätt och inom ramen för en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning ansvara för att sjöfarten har tillgång till farleder med god framkomlighet och hög säkerhet året runt på samtliga svenska hamnar av betydelse. Verksamheten ska huvudsakligen bedrivas med inriktning på handelssjöfarten. Fritidsbåtstrafikens, fiskets och marinens intressen ska beaktas. Sjöfartsverket är även ansvarig myndighet för sjöräddningen i Sverige. Andra myndigheter som verkar inom området är Rederinnämnden och Kustbevakningen.

7.2 Resultatredovisning

7.2.1 Mål och resultat

Resultat Sjöfartsverket

Ett tillgängligt transportsystem och en hög transportkvalitet

Verksamhetsmål: Ett tillgängligt transportsystem där sjötransportsystemet utformas så att medborgarnas och näringslivets grundläggande transportbehov kan tillgodoses. Sjöfarten ska kunna bedrivas året runt i svenska farvatten och på samtliga svenska hamnar av betydelse. Sjö-

transportsystemet ska medge hög transportkvalitet för medborgarna och näringslivet.

Resultat: Under 2007 omsattes i de svenska hamnarna drygt 170 miljoner ton gods. Godsvolymen ökade med knappt 3 procent jämfört med föregående år. Sjöfart har kunnat bedrivas året runt i de svenska farvatten genom att isbrytarassistans tillhandahållits. Årets vinter bör betecknas som en lindrig isvinter. Isbrytarna assisterade 771 fartyg och utförde 26 bogseringar, vilket var något färre än förra vintern, som var en normal isvinter.

Sjöfartsverket ska verka för att hänsyn tas till funktionshindrade resenärers särskilda behov i sjöfarten. Under året har Sjöfartsverket fortsatt att sprida kännedom om den nätbaserade handboken som behandlar de nya föreskrifterna om handikappanpassning av passagerarfartyg i svensk inrikes trafik.

Sjöfartsverket ska 2014 enligt en internationell standard ha sjömätt 57 000 km² vatten, vilket innebär ca 4 400 km²/år. År 2004 mättes 4 400 km², 2005 mättes 1 900 km² samt för 2006 mättes 1 100 km². Under 2007 har cirka 1 300 km² sjömätts. Totalt är 14,5 procent av de svenska farvatten sjömätta enligt internationell standard. För att nå målsättningen för 2014 krävs att Sjöfartsverket utökar sin sjömätning.

En säker sjöfart

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

Resultat: Antalet omkomna i handelssjöfarten är lågt medan antalet omkomna i sjötrafiken med fiskefartyg är högre. Trenden är emellertid nedåtgående i båda fall och visar att enstaka dödsfall inträffar. Antalet svårt skadade på handelsfartyg är emellertid relativt högt och främst ett arbets-

miljöproblem. Det sjösäkerhetsmål som regeringen givit Sjöfartsverket när det gäller antalet dödade i trafiken med färjor, övriga passagerarfartyg, handelsfartyg och fiskerifartyg har därmed i allt väsentligt uppnåtts, men målet när det gäller svårt skadade har inte uppnåtts i fråga om handelsfartyg.

Under året ökade antalet sjöräddningsuppdrag med nästan 30 procent. Nästan hela ökningen härrör sig till olyckor med fritidsbåtar och gäller hela landet utom Norrland. Det finns ingen nedåtgående trend vad gäller döda (36 personer 2007) eller allvarligt skadade (99 personer 2007) i denna trafik. Merparten av de allvarligare olyckorna beror i grunden på bristande sjömanskap, dvs. brister i kunskaper om väder, vind, teknik, manöver, navigation och motorer. Sjöfyllerifallen minskar och omkring två procent av sjöräddningsinsatserna kan hänföras till alkohol. När det gäller säkerheten i sjöfarten med fritidsbåtar har målet därmed inte uppnåtts.

Antalet sjöräddningar har som helhet ökat under året i Sverige samtidigt som antalet saknade eller omkomna till följd av olyckor har minskat. Sjöfartsverket har sedan 2006 civila helikoptrar till sjöräddningens förfogande i Sundsvall, Stockholmsområdet, Visby, Ronneby och Göteborg. Samtliga har 15 minuters beredskapstid dygnet runt.

En positiv regional utveckling

Verksamhetsmål: En positiv regional utveckling, där sjötransportssystemet bidrar till att utjämna skillnader i möjligheterna för olika delar av landet att utvecklas och motverkar de begränsningar som stora transportavstånd innebär.

Resultat: Sjöfartsverket säkerställer att sjöfart ska kunna bedrivas året runt på samtliga hamnar av betydelse. Isbrytningen är också en viktig del i sjöfartens bidrag till en positiv regional utveckling.

En god miljö

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

Resultat: Sjöfartsverket har under 2007 aktivt bidragit till att utarbeta Baltic Sea Action Plan, som fastställdes av Helsingforskommissionen, HELCOM, vid ett ministermöte i Krakow i november 2007. Det övergripande målet för aktionsplanen är att Östersjön ska vara i god

ekologisk balans 2021. Bland annat kommer Östersjöländerna under 2009 att gemensamt ansöka hos Internationella Sjöfartsorganisationen (IMO) om totalförbud för utsläpp av toalettavfall från passagerarfartyg i Östersjöområdet.

Sjöfartsverkets har arbetat med att stärka incitamenten för rederierna att investera i reningsteknik för luftföroreningar genom att öka miljörabatterna i farledsavgiftssystemet. Denna förändring av farledsavgifterna började gälla den 1 april 2008.

Sjöfartsverket har 2007 inkommit med redovisning av miljöledningsarbetet till Näringsdepartementet.

Ett jämställt sjötransportssystem

Verksamhetsmål: Ett jämställt sjötransportssystem som är utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov. Kvinnor och män ska ges samma möjligheter att påverka sjötransportssystemets tillkomst, utformning och förvaltning och dess värdegrunder.

Resultat: Sjöfartsverket arbetar aktivt i olika samverkansorganisationer med jämställdhets- och mångfaldsfrågor. Målsättningen är att det inom alla områden och på alla nivåer ska vara en jämn fördelning mellan män och kvinnor. För att öka det aktiva arbetet med jämställdhet och mångfald anges i Sjöfartsverkets handlingsplan att ett jämställdhetsombud ska utses på respektive arbetsplats. Under 2007 har ett mindre antal jämställdhetsombud utsetts.

För att öka kunskapen i ämnet planeras under 2008 en särskild utbildning och målet är att samtliga jämställdhetsombud och chefer ska delta. Sjöfartsverkets personal består av 78 procent män och 22 procent kvinnor. Eftersom antalet kvinnliga sökanden till traditionellt manliga yrkeskategorier ökar är en något förändrad könsstruktur att vänta i framtiden. Målet att öka antalet kvinnor i kategorierna för lednings- och kärnkompetens har under 2007 uppnåtts.

Lotsutredningen

Lotsutredningen lämnade sitt slutbetänkande, Styra rätt! Förslag om Sjöfartsverkets organisation (SOU2008:53) i maj 2008. Utredaren föreslår ett antal förändringar för Sjöfarten. Utredningen har remissbehandlats och beredning pågår i Regeringskansliet.

Sjöfartsverkets ekonomiska resultat

Verksamhetsmål: De ekonomiska målen för verksamheten är att räntabiliteten på justerat eget kapital efter skattemotsvarighet ska vara 3,5 procent över en konjunkturcykel. Vidare ska soliditeten vara lägst 30 procent.

Resultat: I december 2007 beslutade Statens Pensionsverk om en ändring i beräkningsgrunderna för affärsverkens pensionsskulder. Effekten av beslutet innebär en merkostnad på 393 miljoner kronor, som belastar Sjöfartsverkets resultat för 2007.

Årets resultat före bokslutsdispositioner blev därför en förlust på 376 miljoner kronor. Motsvarande belopp har upplösts från resultatutjämningsfonden som därmed uppgår till 24 miljoner kronor.

Rörelseresultatet bortsett från den ändrade beräkningsgrunden för pensionsskulden blev dock klart bättre än förväntat, vilket beror på att intäkterna för sjöfartsavgifterna har ökat samt att isbrytaren Odens charteravtal gav väsentligt högre intäkter än beräknat.

Utdelning och skattemotsvarighet

Sjöfartsverket ska betala skattemotsvarighet till ett belopp om 28 procent av resultatet. Utdelningen ska vara en tredjedel av resultatet efter skattemotsvarighet.

Statens Pensionsverk (SPV) har ändrat beräkningsgrunderna för affärsverkens pensionsskulder. Ändringarna är obligatoriska fr.o.m. och med 2008 men kan på frivillig grund tillämpas i bokslutet för 2007. Sjöfartsverkets styrelse har beslutat att införa förändringen under 2007. Räntabilitets- och soliditetsmålen har inte uppnåtts under 2007, vilket innebär att det varken blir utdelning eller inbetalning av skattemotsvarighet.

Tabell 7.1 Ekonomisk utveckling

Miljoner kronor där ej annat anges

	Prognos 2008	Prognos 2009	Prognos 2010	Prognos 2011
Resultat efter skattemotsvarighet	24,0	24,4	25,0	26,1
Räntabilitet på eget kapital efter skattemotsvarighet (%)	3,7	3,5	3,5	3,5
Soliditet (%)	23,1	23,2	23,5	23,6
Beräknad skattemotsvarighet	0	9,3	9,5	9,7
Beräknad utdelning	0	8,0	8,1	8,3

Resultat Kustbevakningen

Kustbevakningen (KBV) övervakar efterlevnaden av bestämmelser inom trafikseparerings-systemet med hjälp av både fartyg och flygplan. Målsättningen med detta arbete är att öka sjösäkerheten.

Kustbevakningens arbete med sjötrafikövervakning omfattar handelssjöfarten under hela året och fritidsbåttrafiken i huvudsak under sommarmånaderna. År 2006 infördes möjligheten att utfärda ordningsbot för vissa typer av sjötrafikförseelser. Detta har inneburit att antalet genomförda kontroller har ökat och att lagföringsprocenten är högre inom denna kontrollåtgärd jämfört med kontrollåtgärder inom andra verksamhetsområden.

Ökade resurser lades under året på genomförandet av kontroller av transport av farligt gods och lastsäkring. Båda slagen av kontroller ökade markant under 2007 jämfört med 2006. En sidoeffekt av detta är att i samband med kontrollerna har flera fall av misstänkt sjöfylleri upptäckts och rapporterats vidare till polisen.

KBV bidrar med sin verksamhet till målsättningen att minska antalet olyckor. Tendensen de senaste åren har varit att antalet olyckor som helhet minskat.

Resultat Rederinämnden

Sedan sjöfartsstödet infördes den 1 oktober 2001 har viss inflaggning skett till det svenska registret. Rederinämnden inger varje år i oktober en rapport om de svenska rederiernas ekonomiska situation till regeringen. Av den senaste rapporten som avser 2006 framgår att den ekonomiska situationen varierar mycket för de

enskilda rederierna, men 2005 och 2006 har den ekonomiska situationen generellt förbättrats för de flesta rederier. Betydelsen av det statliga stödet skiftar mellan de olika segmenten inom sjöfartsektorn, men sammantaget är stödet av största vikt för samtliga rederier.

De svenska rederiernas ekonomiska situation har förbättrats och konkurrensförmågan har stärkts genom det statliga bidraget. Rederinämdnen får därmed anses ha uppnått målet för sin verksamhet.

7.2.2 Analys och slutsatser

Måluppfyllelsen under 2007 bedöms som relativt god.

Regeringen betonar att det omfattande nationella och internationella arbetet för att minska sjöfartens negativa miljöpåverkan och öka sjösäkerheten som Sjöfartsverket och Kustbevakningen bedriver ska fortgå med samma intensitet som hittills.

Sjötrafikövervakningen och sjösäkerhetsarbetet utgör ett viktigt led i arbetet med att minska antalet olyckor till sjöss. I syfte att nå sjösäkerhetsmålet, i synnerhet vad gäller svårt skadade inom sjöfarten, anser regeringen att det arbete som i dag bedrivs av Sjöfartsinspektionen ska intensifieras med avseende på samarbetet med rederierna, yrkesfiskarna och de sjöfackliga organisationerna, samt tillsynen av främst arbetsmiljön ombord i fartygen. Även då Sjöfartsinspektionens verksamhet förs över till den nya myndigheten Transportstyrelsen ska arbetet i Sjösäkerhetsrådet fortsätta. Detsamma gäller arbetet i andra fora för att förebygga olyckor i fritidsbåttrafiken. Krav på behörighetsbevis för förande av vissa fritidsbåtar och fritidsskepp kommer enligt regeringens bedömning att minska antalet allvarliga olyckor med fritidsbåtar. Regeringen bedömer att sjöräddningen fungerar väl.

Införandet av ordningsbot vid fartöverträdelser till sjöss har medfört att ärendehanteringens blivit snabbare. Regeringen gör bedömningen att detta på sikt kan leda till en preventiv effekt på denna typ av förseelser och att olyckorna minskar. Sjöfartens luftburna utsläpp måste minska genom strängare regler, bättre bränslekvalitet, ny teknik och andra åtgärder.

7.3 Budgetförslag

7.3.1 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 långsiktigt hållbar transportförsörjning. Sjöfartsverket har ett räntabilitetskrav (som räknas på resultatet efter skattemotsvarighet) för perioden 2009–2011 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 anslag som Sjöfartsverket disponerar redovisas under respektive avsnitt nedan, utom den verksamhet som bedrivs inom samverkansområdena Transporter och Skydd, undsättning och vård, som redovisas under utgiftsområde 6 Försvar samt beredskap mot sårbarhet.

Regeringens överväganden

Regeringen anser att nuvarande räntabilitetskrav om 3,5 procent räknat på resultatet efter skattemotsvarighet över en konjunkturcykel fortfarande är motiverad som ett långsiktigt mål. Sjöfartsverket har i sin treårsplan hemställt om en justering av soliditetsmålet då den försämrade soliditeten på grund av den ökande pensionskulden kommer att bestå på lång sikt. Regeringen anser det motiverat att sänka soliditetsmålet till 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.

7.3.2 Finansiella befogenheter

Sjöfartsverkets investeringar finansieras för närvarande utan extern upplåning. Finansieringen sker internt inom verksamheten där de huvudsakliga intäkterna är avgifter och anslag.

Regeringens överväganden

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 2009. Vidare föreslår regeringen att Sjöfartsverket får sätta in kassamässigt överskott på räntebärande konto i Riksgäldskontoret eller affärsbank.

7.3.3 Investeringsplan för Sjöfartsverket

Investeringarna uppgick 2007 till 214 miljoner kronor. Finansieringen skedde helt med egna medel. Likvida medel uppgick vid årets slut till 633 miljoner kronor, vilket innebär en minskning med 26 miljoner kronor jämfört med föregående år.

Tabell 7.2 Investeringsplan

Miljoner kronor

	Totala utgifter under perioden 2009-2011	Utfall 2007	Prognos 2008	Budget 2009	Beräknat 2010	Beräknat 2011
Farleder/utmärkning	374	120,9	110,4	154,0	109,0	111,0
Isbrytning	21	12,1	15,0	5,0	8,0	8,0
Sjötrafikinformation (VTS)	25	8,8	5,8	5,0	10,0	10,0
Sjögeografisk information (Sjökortsproduktion)	7,5	2,5	3,7	2,5	2,5	2,5
Lotsning	70,0	36,4	53,1	32,0	23,0	15,0
Sjöräddning	13,0	1,0	15,3	3,0	5,0	5,0
Sjöfartsinspektionen	-	4,4	-	-	-	-
Sektors- och myndighetsuppgifter (exkl. Sjöfartsinspektionen)	29,0	10,2	4,6	9,0	10,0	10,0
Gemensamma funktioner	29,0	17,8	22,1	9,0	10,0	10,0
Summa investeringar	568,5	214,1	230,0	219,5	177,5	171,5
Lån	-	-	-	-	-	-
Egna medel	568,5	214,1	230,0	219,5	177,5	171,5
Summa finansiering	568,5	214,1	230,0	219,5	177,5	171,5

Regeringens överväganden

Regeringen föreslår att investeringsplanen för Sjöfartsverket godkänns.

7.3.4 Integrerad enhet för sjöräddning och flygräddning

Flygräddningen och sjöräddningen styrs båda av den så kallade SAR-konventionen som tagits fram gemensamt av FN-organen ICAO och IMO. I samarbete har de båda organen därutöver tagit fram en gemensam manual för flyg- och sjöräddning. Detta innebär att de båda verksamheterna styrs av en gemensam metodik som dessutom är densamma för de båda verksamheterna världen över. ICAO och IMO rekommenderar att de båda verksamheterna integreras. Flygräddningens ansvar omfattar dessutom

samma geografiska område som sjöräddningens Utbildningen inom de båda områdena sker internt inom Luftfartsstyrelsen och Sjöfartsverket. Sedan ett antal år tillbaka bedrivs delar av utbildningen gemensamt.

Mot bakgrund av att flygräddningstjänstens operativa räddningsansvar vid sidan om lokalisering av haverister gäller flygplan som har störtat över havet ter sig ett inordnande av flygräddningstjänsten i Sjöfartsverket logiskt. Räddningsinsatser till havs är dessutom likartade oberoende av om den som ska räddas har befunnit sig i ett flygplan eller ombord på ett fartyg. I och med att Luftfartsstyrelsens verksamhet fr.o.m. den 1 januari 2009 inordnas i den nya Transportstyrelsen har verksamheten vid flygräddningscentralen ingen naturlig hemvist eftersom Transportstyrelsen inte bör ha operativa uppgifter.

Regeringens överväganden

Regeringen anser att Sjöräddningscentralen (MRCC) och Flygräddningscentralen (ARCC) bör bilda en integrerad enhet som inordnas i Sjöfartsverket. Sjöfartsverket kommer därmed i fortsättningen att ansvara för såväl sjöräddningstjänst som flygräddningstjänst. Det arbete som i dag utförs vid flygräddningscentralen och som inte är direkt kopplat till flygräddningen kommer att flyttas över till den nybildade Transportstyrelsen.

7.3.5 1:6 Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål m.m.

Tabell 7.3 Anslagsutveckling

Tusental kronor

År	Utfall		Anslags-sparande	
2007	Utfall	70 574		0
2008	Anslag	201 224 ¹	Utgifts-prognos	201 224
2009	Förslag	143 308		
2010	Beräknat	143 308		
2011	Beräknat	143 308		

¹ Inklusive tilläggsbudget enligt 2008 års tilläggsbudgetproposition (bet. 2007/08:FiU21) 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 handels-sjöfarten. Från anslaget finansieras Sjöfartsverkets kostnader för informations-insatser för att förbättra sjösäkerheten och för att minska miljöpåverkan, främst avseende fritidsbåtslivet. 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 fritidsbåts-verksamheten. Anslaget är avsett att även finansiera bidrag till huvudmän som fullt ut övertar ansvar för vissa farleder och kanaler som i dag huvudsakligen nyttjas av fritidsbåtar eller nyttotrafik. Bidraget ska exempelvis kunna användas för att kvalitetssäkra farleder 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 1:6 *Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål m.m.* för 2009. För 2010 och 2011 beräknas anslaget till 143 308 000 kronor respektive 143 308 000 kronor. ⁴

Tabell 7.4 Härledning av anslagsnivån 2009–2011, för 1:6 Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål m.m.

Tusental kronor

	2009	2010	2011
Anvisat 2008 ¹	211 224	211 224	211 224
<i>Förändring till följd av:</i>			
Beslut	-60 650	-60 650	-60 650
Överföring till/från andra anslag	-7 266	-7 266	-7 266
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	143 308	143 308	143 308

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2007 (bet. 2007/08:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

7.3.6 1:7 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.

Tabell 7.5 Anslagsutveckling

Tusental kronor

År	Utfall		Anslags-sparande	
2007	Utfall	62 284		0
2008	Anslag	62 284 ¹	Utgifts-prognos	62 284
2009	Förslag	62 284		
2010	Beräknat	62 284		
2011	Beräknat	62 284		

¹ Inklusive tilläggsbudget enligt 2008 års tilläggsbudgetproposition (bet. 2007/08:FiU21) 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 även användas som bidrag till huvudmän som fullt ut övertar ansvar för vissa farleder och kanaler som i dag huvudsakligen nyttjas av fritidsbåtar eller nyttotrafik.

⁴ I statsbudgeten för 2008 anvisade riksdagen en förstärkning av det aktuella anslaget på 141 miljoner kronor 2008 och 80 miljoner kronor 2009 och 2010. Föreliggande förslag är i enlighet med det detta, därutöver förs ca 7,3 miljoner kronor över till anslaget 1:5 *Transportstyrelsen*.

Regeringens överväganden

Regeringen föreslår att 62 284 000 kronor anvisas under anslaget 1:7 *Ersättning till viss kanaltrafik m.m.* för 2009. För 2010 och 2011 beräknas anslaget till 62 284 000 kronor respektive 62 284 000 kronor.

Tabell 7.6 Härledning av anslagsnivån 2009–2011, för 1:7 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.

Tusental kronor			
	2009	2010	2011
Anvisat 2008¹	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

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2007 (bet. 2007/08:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

7.3.7 1:8 Sjöfartsregistret

Tabell 7.7 Anslagsutveckling

Tusental kronor				
År	Utfall		Anslags-sparande	
2007	Utfall	6 110		0
2008	Anslag	5 980 ¹	Utgifts-prognos	5 864
2009	Förslag	5 980		
2010	Beräknat	6 130 ²		
2011	Beräknat	6 281 ³		

¹ Inklusive tilläggsbudget enligt 2008 års tilläggsbudgetproposition (bet. 2007/08:FiU21) och förslag till tilläggsbudget i samband med denna proposition.

² Motsvarar 5 980 tkr i 2009 års prisnivå.

³ Motsvarar 5 980 tkr i 2009 års prisnivå.

Anslaget används för driften av sjöfartsregistret.

Regeringens överväganden

Anslaget 1:8 *Sjöfartsregistret* disponeras i dag av Sjöfartsverket. Regeringen avser att fr.o.m. den 1 januari 2009 låta driften av sjöfartsregistret ingå i den nya myndigheten Transportstyrelsens uppgifter.

Regeringen föreslår att 5 980 000 kronor anvisas under anslaget 1:8 *Sjöfartsregistret* för att täcka kostnaden för verksamheten under 2009. För 2010 och 2011 beräknas anslaget till 6 130 000 kronor respektive 6 281 000 kronor.

Tabell 7.8 Härledning av anslagsnivån 2009–2011, för 1:8 Sjöfartsregistret

Tusental kronor			
	2009	2010	2011
Anvisat 2008¹	5 980	5 980	5 980
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning ²	0	150	301
Beslut			
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	5 980	6 130	6 281

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2007 (bet. 2007/08:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2008 års statsbudget. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris och löneomräkning.

7.3.8 1:9 Rederinämden: Administration

Tabell 7.9 Anslagsutveckling

Tusental kronor				
År	Utfall		Anslags-sparande	
2007	Utfall	1 259		227
2008	Anslag	1 453 ¹	Utgifts-prognos	1 467
2009	Förslag	1 492		
2010	Beräknat	1 539 ²		
2011	Beräknat	1 582 ³		

¹ Inklusive tilläggsbudget enligt 2008 års tilläggsbudgetproposition (bet. 2007/08:FiU21) och förslag till tilläggsbudget i samband med denna proposition.

² Motsvarar 1 492 tkr i 2009 års prisnivå.

³ Motsvarar 1 492 tkr i 2009 års prisnivå

Anslaget används för Rederinämdens kostnader för administration, arvoden m.m. Rederinämden disponerar avgiftsintäkterna om ca 900 000 kronor från verksamheten.

Regeringens överväganden

Rederinämden administrerar sjöfartsstödet. Inga förändringar har skett beträffande nämndens verksamhet. Regeringen föreslår att 1 492 000 kronor anvisas under anslaget 1:9 *Rederinämden* för att täcka kostnaderna för verksamheten under 2009. För 2010 och 2011 beräknas anslaget till 1 539 000 kronor respektive 1 582 000 kronor.

Tabell 7.10 Härledning av anslagsnivån 2009–2011, för 1:9 Rederinnämnden: Administration

Tusental kronor

	2009	2010	2011
Anvisat 2008¹	1 453	1 453	1 453
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning ²	39	86	129
Beslut			
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	1 492	1 539	1 582

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2007 (bet. 2007/08:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2008 års statsbudget. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning.

8 Luftfart

8.1 Omfattning

Avsnittet omfattar den civila luftfarten. Ansvariga myndigheter är Luftfartsstyrelsen och affärsverket Luftfartsverket (LFV). Regeringen har beslutat att inrätta den nya myndigheten Transportstyrelsen fr.o.m. den 1 januari 2009. Transportstyrelsen kommer att ta över den verksamhet som i dag bedrivs av Luftfartsstyrelsen. Luftfartsstyrelsens verksamhet upphör därmed vid årsskiftet.

8.2 Resultatredovisning

8.2.1 Mål

Med utgångspunkt i de transportpolitiska delmålen har inom verksamhetsområdet för 2007 nedanstående mål fastställts i regleringsbrevet för myndigheterna. För Luftfartsverket har det även fastställts ekonomiska mål. Resultatbeskrivningen i det följande görs i förhållande till dessa mål.

8.2.2 Resultat

Ett tillgängligt transportsystem

Resultat: 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. Flygplatser med bra åtkomlighet i inrikestrafiken är de flygplatser som har täta avgångar till Stockholm–Arlanda.

Exempel på sådana flygplatser är Sundsvall, Luleå och Ronneby. Utöver Arlanda är Göteborg och Malmö flygplatser som har bra tillgänglighet. Tillgängligheten och åtkomligheten inrikes för endagsresor i luftfartssystemet har försämrats med 10 procent respektive 13 procent mellan 2006 och 2007.

I ett europeiskt perspektiv kan Stockholm och Göteborg visa upp den bästa tillgängligheten och åtkomligheten i landet, vilket till stor del beror på ett stort utbud av direktavgångar till europeiska städer. Malmös närhet till Kastrup och det stora utbud som finns där innebär att även Malmö har en bra tillgänglighet och åtkomlighet ut i Europa.

Luftfartsverket har bedrivit ett aktivt arbete i syfte att utveckla utbudet av flygförbindelser för person- och varustransporter. På så sätt har man bidragit till att förbättra tillgängligheten för medborgare och näringsliv mellan regioner och omvärlden. Under 2007 har detta bl.a. resulterat i flera nya linjer till europeiska destinationer, tre nya interkontinentala direktlinjer från Arlanda till flygplatser i Asien samt ökat utbud av fraktkapacitet vid flera av Luftfartsverkets flygplatser. På Luftfartsverkets samtliga flygplatser finns sedan en lång tid en väl utbyggd assistans- och informationsservice.

Luftfartsstyrelsen ska verka för att hänsyn tas till funktionshindrade personers behov inom den civila luftfarten. För 2007 redovisar Luftfartsstyrelsen inga uppmätta resultat beträffande funktionshindrades resmöjligheter. I den nationella resvaneundersökningen RES 2005–2006, ställdes visserligen ett mindre antal frågor om funktionshinder. Luftfartsstyrelsens bedömning är dock att urvalsstorleken var för liten för att några relevanta slutsatser beträffande

funktionshindrade skulle kunna dras. Med anledning av detta har Luftfartsstyrelsen under 2007 beställt en förstudie som innehåller förslag på nya och förbättrade mätningar. Tidigare mätningar har visat att 88 procent av personer med funktionshinder uppgett att de kunnat resa med flyget.

Under 2007 har arbetet med att genomföra förordning (EG) nr 1107/2006 fortsatt. Genom förordningen övergår ansvaret för assistansen till flygplatshållaren. På samtliga svenska flygplatser kommer det att finnas särskilda mötespunkter i anslutning till exempelvis kollektivtrafik och handikapparkeringar. Passagerare ska därmed kunna ta sig till och från flygplatser med olika färdmedel, meddela sin ankomst vid mötespunkten och därifrån få assistans genom lufttransportssystemet.

Trots vissa försämringar är regeringens bedömning att det svenska flygtransportssystemets tillgänglighet är god.

En hög transportkvalitet

Resultat: I Sverige följer AEA (Association of European Airlines) punktligheten vid Stockholm Arlanda. Med en förseningsnivå på 17,8 procent 2007 tillhör Arlanda en av de allra bästa flygplatserna i Europa vad gäller punktlighet. Förseningarna vid Arlanda är i princip oförändrade i jämförelse med samma period föregående år. Den vanligaste förseningsorsaken i såväl Sverige som övriga Europa är följdörseningar som en kedjeffekt av tidigare försenade flygningar. För Arlandas del har den här typen av förseningar minskat marginellt medan förseningar orsakade vid stations- och ramptjänst har ökat med två procentenheter.

AEA redovisar även sina medlemmars utveckling vad gäller försenat eller försvunnet bagage. Flygbolaget SAS har förbättrat sin bagagehantering jämfört med samma period föregående år men tillhör ändå den sämre halvan med 16,1 försenade bagage per 1 000 passagerare. SAS innehar därmed plats 14 av 25 i AEA:s ranking.

Luftfartsverket följer månadsvis den svenska luftfartens punktlighet genom DARSA-systemet (Delay Analysis Report at Swedish Airports). Förseningarna på Arlanda flygplats har ökat med 2,3 procent. Den enskilt största orsaken till brister i punktlighet är normalt väderpå-

verkan, en faktor som förorsakar variationer i redovisningen från år till år.

Regeringens bedömning är att målet om en hög transportkvalitet inom luftfarten är uppfyllt.

En säker luftfart

Resultat: Säkerhetsutvecklingen för den tunga kommersiella luftfarten och för privatflyget har varit positiv den senaste 10-årsperioden. Där emot är trenden negativ vad gäller kommersiell luftfart med lättare luftfartyg, kommersiell luftfart med helikopter, skolflyg samt segelflyg.

Säkerhetsutvecklingen för linjefart och charter, dvs. tung kommersiell trafik, har under den senaste 10-årsperioden visat på en viss förbättring efter 2001. Under 2007 inträffade ett haveri inom linjefart och charter. Inga personskador uppstod. Under 2006 inträffade inga sådana haverier.

Nyckeltalet för att beskriva säkerhetsutvecklingen utgörs av haverifrekvens, som enligt internationell praxis definieras som antal haverier totalt och antal haverier med dödlig utgång per 100 000 flygtimmar.

Den totala haverifrekvensens 10-årsmedelvärde är 0,29 per 100 000 timmar, 2006 var motsvarande frekvens 0,30. Motsvarande frekvens för haverier med dödlig utgång är 0,026 personer per 100 000 flygtimmar. Haverifrekvensen för haverier med dödlig utgång inom linjefart och charter är i nivå med övriga välutvecklade luftfartsnationer.

År 2007 var antalet haverier per 100 000 flygtimmar 0,247. För att nå målet om minst en halvering av haverifrekvensen för den tunga kommersiella luftfarten under perioden 1998–2007 skulle det krävas en frekvens på mindre än 0,235 haverier per 100 000 timmar.

För kommersiell luftfart med lättare luftfartyg, s.k. bruksflyg har säkerhetsutvecklingen varit negativ den senaste 10-årsperioden. Haverifrekvensens femårsmedelvärde ökade med 63 procent under perioden 1998–2007. I genomsnitt har 9,39 haverier per 100 000 flygtimmar inträffat under den senaste tioårsperioden. Motsvarande andel för haverier med dödlig utgång är 0,48 haverier per 100 000 flygtimmar.

Under perioden 1998–2007 har totalt 55 haverier inträffat. Under perioden 1998–2005 inträffade det inte några haverier med dödlig utgång överhuvudtaget. De två senaste åren har emel-

lertid denna gynnsamma utveckling brutits. 2006 inträffade det två haverier med dödlig utgång och 2007 inträffade ett haveri i vilket fyra personer omkom. Därutöver skedde 6 haverier utan dödlig utgång under 2007. Det är värt att notera att det främst är säkerhetsutvecklingen för helikoptrar som är ogynnsam. Av de sammanlagt 7 haverierna under 2007 skedde 6 med helikopter, inklusive det haveri som hade dödlig utgång.

År 2007 inträffade det 15 haverier med privatflyg, att jämföra med 10 haverier 2006. Ingen av dessa hade dödlig utgång. Femårsmedelvärde för inträffade haverier har minskat med 42 procent under perioden 1998–2007. I genomsnitt har 21,9 haverier inträffat under den senaste tioårsperioden. Motsvarande siffra för haverier med dödlig utgång är 1,6. Under perioden 1998–2007 har totalt 219 haverier inträffat, varav 16 med dödlig utgång.

Privatflyget har visat på en positiv flygsäkerhetsutveckling mätt över ett 10-årsintervall, men utvecklingen har inte varit tillräckligt positiv för att uppnå en halvering av antalet haverier under perioden 1998–2007.

Luftfartsstyrelsen har ett nationellt säkerhetsprogram som tillämpas vid tillsyn. Det uppfyller samtliga EG-förordningskrav och standarder samt rekommendationer i ICAO:s bilaga 17. Nivån på säkerheten avseende luftfartsskydd ligger därmed i nivå med andra luftfartsnationer såsom England och USA.

Regelsystemet för luftfartsskyddet har skärpts väsentligt för att förhindra kapningar och terrorism. Arbetet i EU för att förstärka luftfartsskyddet präglar i hög grad arbetet på nationell nivå. Sverige deltar aktivt i detta arbete.

I flera avseenden är de mål om säkerhet som finns uppställda inom luftfarten inte uppfyllda. Särskilt problematisk är utvecklingen inom kommersiell luftfart med lättare luftfartyg, s.k. bruksflyg. Regeringen följer utvecklingen inom området.

En god miljö

Resultat: För luftföroreningar kräver målets infriande såväl nationella åtgärder som att miljöfrågorna drivs aktivt i det internationella arbetet. Inom EU, European Civil Aviation Conference (ECAC) och International Civil Aviation Organization (ICAO) har Sverige verkat för skärpta

regler när det gäller buller och utsläpp av luftföroreningar. På internationell nivå arbetar Luftfartsstyrelsen, som har sektorsansvar för miljöfrågor, för ett system för handel med utsläppsrätter för luftfarten. Inom EU uppnådde ministerrådet i slutet av 2007 enighet i stora drag om hur flyget bör inkluderas i EU:s handelsystem. Det innebär att flyget kommer att anslutas 2012.

Utrikestrafiken ökar, både sett till antalet landningar, passagerare och flygsträcka, medan inrikestrafiken minskar i samtliga avseenden. Utrikestrafikens ökning medför att energianvändningen och utsläppen av koldioxid, kväveoxider och svaveldioxid ökar för 2007. Luftfartsstyrelsen påpekar att 2007 års dataunderlag till skillnad från tidigare år *inte* innehåller flygtrafik avseende militärflyg, skolflyg och privatflyg. Dessutom har kvalitetshöjande åtgärder vid framställandet av dataunderlaget genomförts.

Luftfartsstyrelsen rapporterar att utsläppen av koldioxid för inrikes- och utrikestrafik vid samtliga 42 svenska flygplatser var 2 450 000 ton 2007. Det innebär en ökning på 6,45 procent jämfört med 2006. Motsvarande redovisning för utsläpp av kväveoxider och svaveloxid samt energianvändning visar öknings i samma storleksordning. Utsläppen av flyktiga organiska ämnen minskade under 2007.

Luftfartsverket bedriver ett aktivt miljöarbete. Sedan 2003 har utsläppen av koldioxid i LFV:s egen verksamhet minskat med 47 procent och arbetar för en fortsatt minskning med 4 procent per år. Under 2007 uppgick utsläppen till 8 400 ton vilket innebär en minskning med 25 procent jämfört med föregående år.

Minskningen av utsläpp från den egna verksamheten genom övergång från eldningsolja till biobränsle och minskad förbrukning av fordonsbränsle. Användningen av glykol som avisningsmedel minskade samtidigt med 23 procent under året.

Det kollektiva resandet till och från Luftfartsverkets flygplatser har ökat med 3 procent jämfört med föregående år. Andelen uppgår till 34 procent. Luftfartsverket har förbättrat uppföljningen när det gäller antalet personer som är exponerade av buller. Till och med 2007 har Luftfartsverket investerat drygt 82 miljoner kronor i förbättringsåtgärder såsom bullerisoleringar.

En positiv regional utveckling

Resultat: Det är väsentligt att alla delar av landet har ett väl fungerande flygtransportsystem i avsaknad av alternativa resmöjligheter. Anslaget till icke statliga flygplatser har fördelats under året. Anslaget var under 2007 80,5 miljoner kronor. Därutöver bidrog Luftfartsverket med 22,4 miljoner kronor.

Luftfartsstyrelsen följer kontinuerligt biljettprisutvecklingen på såväl inrikes- som utrikesmarknaden, framför allt baserad på SCB:s prisindex. SCB:s prisindex indikerar att den trend av sjunkande priser på utrikestrafiken som påbörjades 2001 bröts under 2006. Inrikespriserna är överlag mer stabila än utrikespriserna, som varierar kraftigt efter semestertider. Avreglering och ökad priskonkurrens har sänkt utrikespriserna med omkring en femtedel sedan 2002.

Enligt SCB:s statistik har dock inrikespriserna ökat under flera år och är i dag i omkring en tredjedel högre än under 2002. Under de inledande tre månaderna 2007 var inrikespriserna dämpade, för att, i samband med flygbolaget Fly Me:s konkurs i mars månad, stiga relativt kraftigt. I juni 2007 var priserna drygt 7 procent högre än i april samma år.

Eftersom SCB:s prisstatistik enbart inkluderar privatresenärer, har Luftfartsstyrelsen påbörjat en insamling av prisstatistik som även inkluderar affärsresenärernas priser.

Luftfartsverket har genomfört en strategi som går ut på att i den mån det finns ekonomiskt utrymme ska Luftfartsverkets trafikavgifter sänkas. Denna inriktning ska stärka flyget samt främja dess betydelse för den regionala utvecklingen.

Ett jämställt flygtransportsystem

Resultat: Luftfartsstyrelsen har under 2007 fortsatt hålla kontakt med andra myndigheter och intressenter i frågor som rör kvinnors och mäns transportbehov samt genusforskning. Den löpande inhämtningen av statistik som görs av Luftfartsstyrelsen är orienterad så att det är möjligt att redovisa kvinnor och män separat.

Organisationsstyrning

Verksamhetsmål: Luftfartsverket ska eftersträva en jämn fördelning av makt och inflytande mellan kvinnor och män. I Luftfartsverkets ledningsgrupp ska inget kön ha en representation som understiger 40 procent 2010.

Resultat: Totalt ingår 229 personer i Luftfartsverkets ledningsgrupper varav andelen kvinnor är 35 procent. Antalet anställda på Luftfartsverket uppgick under året till 3 770 (4 167 år 2006), varav 37 procent kvinnor och 63 procent män. Genomsnittsåldern är 43 år, 42 år för kvinnor och 44 år för män. Ett nytt traineeprogram har startats för att bidra till att täcka framtida kompetensbehov.

Luftfartsverket har infört en ny organisation och ett förändrat arbetssätt bl.a. i syfte att förbättra stödet till verkets chefer.

Fortsatta satsningar för att synliggöra och utveckla Luftfartsverkets konkurrenskraftiga anställningsvillkor planeras.

Luftfartsverkets ekonomiska resultat

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

Resultat: Ökat antal passagerare, kostnads-effektiviseringar och förbättrat utbyte av kommersiella satsningar gör att rörelseresultatet förbättrats med 85 miljoner kronor. Nya försäkringstekniska grunder för beräkning av pensionsskulden gör att pensionsskulden engångsvis ökar med 1 113 miljoner kronor utöver den ökning som skulle ha skett med nuvarande grunder. Resultatet efter finansiella poster och skattemotsvarighet blev därför -403 miljoner kronor. Räntabilitetsutfallet för 2007 blev därmed -13 procent. Soliditeten uppgick till 19 procent. Avvikelsen från målen förklaras av engångseffekten för pensionsavsättningar.

Intäkterna för 2007 steg med 293 miljoner kronor jämfört föregående år och uppgick till 6 273 (5 980) miljoner kronor. Under den senaste tioårsperioden har intäkterna stigit med

ca 1 800 miljoner kronor vilket motsvarar en genomsnittlig årlig ökning på nära 4 procent. Under samma period har antalet flygpassagerare ökat med nästan 2,6 miljoner, vilket motsvarar en genomsnittlig årlig ökning på ca 1 procent.

Tabell 8.1 Ekonomisk utveckling 2004–2007

Miljoner kronor där ej annat anges

	2004	2005	2006	2007
Resultat efter skattemotsvarighet	89	161	309	-403
Räntabilitet på eget kapital efter skattemotsvarighet (%)	3	5	9	-13
Soliditet (%)	20	21	23	19
Skattemotsvarighet	37	72	131	-149
Utdelning	30	54	103	0

8.3 Budgetförslag

8.3.1 Luftfartsverket

Luftfartsverkets ekonomiska mål

Luftfartsverket ska bidra till att de transportpolitiska målen uppnås genom att på ett företagsekonomiskt lönsamt sätt ansvara för driften och utvecklingen av kostnadseffektiva, säkra och välfungerande flygplatser och flygtrafiktjänst. Luftfartsverket prognostiserar för perioden 2008–2011 resultat efter finansnetto på 475–550 miljoner kronor årligen, vilket ligger över det långsiktiga räntabilitetskravet på 8 procent av eget kapital (räknat på resultatet efter skattemotsvarighet).

Som restriktion för prisökningar gäller att verkets trafikavgifter exklusive undervägsavgifter, luftfartsskyddsavgifter och bulleravgifter, i genomsnitt får öka med högst nettoprisindex räknat fr.o.m. 2001. Vidare ska verket ha en soliditet om minst 25 procent.

Tabell 8.2 Prognos 2008–2011

Miljoner kronor där ej annat anges

	Prognos 2008	Prognos 2009	Prognos 2010	Prognos 2011
Resultat efter skattemotsvarighet	342	360	360	396
Räntabilitet på eget kapital efter skattemotsvarighet (%)	11	11	10	11
Soliditet (%)	23	24	27	29
Beräknad skattemotsvarighet	133	140	140	154
Beräknad utdelning	109	115	115	132

Regeringens överväganden

Regeringen anser att nuvarande räntabilitetskrav om 8 procent av eget kapital (som räknas på resultatet efter skattemotsvarighet) fortfarande är motiverat. Prisrestriktionen bör vara oförändrad för 2009.

Regeringen anser vidare att målet för soliditeten långsiktigt ska vara lägst 25 procent.

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

Utdelning och skattemotsvarighet som ska inbetalas till inkomsttitel under 2009 bör även fortsättningsvis fastställas slutligt av regeringen i samband med bokslutet.

Luftfartsverkets finansiella befogenheter

Luftfartsverkets investeringar har finansierats dels med internt tillförda medel, dels med lån i Riksgäldskontoret. Verket har under 2008 ett bemyndigande att ta upp lån inom en total ram av 6 000 miljoner kronor. Lånebehovet förutses minska varför en nedsättning av låneramen till 5 500 miljoner kronor är möjlig för 2009.

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 under 2008 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.

Som 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 2009 låta Luftfartsverket ta upp lån i och utanför Riksgäldskontoret inom en total ram på 5 500 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 2009.

Luftfartsverkets investeringsplan

Luftfartsverket föreslår en investeringsnivå under perioden 2009–2011 på sammanlagt 4 900 miljoner kronor.

Fokus ligger på ett effektivare nyttjandet av den befintliga infrastrukturen. Ett antal strategiska satsningar genomförs för att höja produktkvaliteten i LFV:s infrastruktur och för att förbättra resultatet från kommersiella produkter. Satsningar på underhålls- och ersättningsinvesteringar för att säkerställa långsiktigt kostnadseffektiv produktion, flygsäkerhet och regularitet ska genomföras.

Investeringar för att klara ökad trafikefterfrågan genomförs liksom satsningar på ökad kapacitet i säkerhetskontroller. Fokus för utvecklingen av flygplatsernas kommersiella verksamhet är fastighets-, service- samt parkerings- och angoringsprodukter. Inom fastighetsområdet planeras för exploatering av vissa terminalnära markområden på Arlanda vilket innebär ett ökat investeringsbehov.

Tabell 8.3 Investeringsplan

Miljoner kronor

	Total utgift 2009–2011	Prognos 2008	Budget 2009	Beräknat 2010	Beräknat 2011
Stockholm-Arlanda Airport	2 950	475	1 650	850	450
Övriga flygplatser	800	275	300	250	250
Flygtrafiktjänsten	625	190	300	175	150
Övriga investeringar	525	72	150	125	250
Summa investeringar	900	1 012	2 400	1 400	1 100
Lån i Riksgälden	800	0	800	0	0
Internt tillförda medel	4 100	1 012	1 600	1 400	1 100
Övrig finansiering	0	0	0	0	0
Summa finansiering	4 900	1 012	2 400	1 400	1 100

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.

8.3.2 1:10 Driftbidrag till icke statliga flygplatser

Tabell 8.4 Anslagsutveckling

Tusental kronor

År	Slagsnamn	Belopp	Slagsnamn	Belopp
2007	Utfall	80 463	Anslags-sparande	150
2008	Anslag	80 613 ¹	Utgifts-prognos	80 613
2009	Förslag	80 613		
2010	Beräknat	80 613		
2011	Beräknat	80 613		

¹ Inklusive tilläggsbudget enligt 2008 tilläggsbudgetproposition (bet.2007/08:FiU21) och förslag till tilläggsbudget i samband med denna proposition.

Anslaget 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. Frågan om det statliga ansvaret för flygplatser, inklusive driftbidraget behandlas i den kommande propositionen om framtidens resor och transporter.

Från och med 2009 kommer driftbidraget till icke statliga flygplatser att disponeras av Transportstyrelsen som beslutar om fördelning av bidraget enligt de riktlinjer som riksdagen tidigare har fastställt (prop. 2005/06:160, bet. 2005/06:TU5, rskr. 2005/06:308).

Regeringen föreslår att 80 613 000 kronor anvisas under anslaget 1:10 *Driftbidrag till icke statliga flygplatser* för 2009. För 2010 och 2011 beräknas anslaget för respektive år till samma belopp.

Regeringen föreslår även att Luftfartsverket under 2009 ska fortsätta bidra med medel om 22 400 000 kronor för att täcka underskotten vid de icke statliga flygplatserna.

Tabell 8.5 Härledning av anslagsnivån, 2009–2011 för 1:10 Driftbidrag till icke statliga flygplatser

Tusental kronor

	2009	2010	2011
Anvisat 2008¹	80 613	80 613	80 613
<i>Förändring till följd av:</i>			
Beslut			
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	80 613	80 613	80 613

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2007 (bet. 2006/07:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

9 Politiken för informationssamhället

9.1 Omfattning

Politiken för informationssamhället omfattar områdena elektronisk kommunikation, informationsteknik (IT) och post. Politiken för informationssamhället är ett horisontellt område med övergripande mål som berör flertalet politik- och samhällsområden. Insatserna syftar till att den tekniska utvecklingens möjligheter ska utnyttjas på bästa sätt inom alla samhällsområden, för att bidra till politiska mål såsom hållbar tillväxt och ökad livskvalitet. Åtgärder och resultat följs upp och redovisas inom respektive område.

De åtgärder som vidtas inom politiken för informationssamhället 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 utvecklingen inom dessa områden.

Politiken omfattar även den statliga satsningen på IT-infrastruktur med hög överföringskapacitet och övriga åtgärder som syftar till att Sverige ska bli ett informationssamhälle för alla (prop. 2004/05:175), bet. 2005/06:TU4, rskr 2005/06:142).

9.2 Utgiftsutveckling

Tabell 9.1 Utgiftsutveckling inom politiken för informationssamhället
Miljoner kronor

	Utfall 2007	Budget 2008 ¹	Prognos 2008	Förslag 2009	Beräknat 2010	Beräknat 2011
<i>Politiken för informationssamhället</i>						
2:1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter	31	37	37	37	38	39
2:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade	125	145	136	149	149	149
2:3 Grundläggande betaltjänster	400	255	109	27	27	27
2:4 Informationsteknik: Telekommunikation m.m.	13	16	16	20	18	18
2:5 Samförläggning och kanalisation m.m.		75	74	75	95	20
Summa politiken för informationssamhället	569	527	371	308	327	253
<i>Äldreanslag</i>						
2004 37:07 IT-infrastruktur: Regionala transportnät m.m.	151	0	76	0	0	0
Summa äldreanslag	151	0	76	0	0	0
Totalt för politiken för informationssamhället inkl. äldreanslag	720	527	447	308	327	253

Anmärkning: Beloppen är avrundade och stämmer inte alltid med summan.

¹ Inklusive tilläggsbudget enligt 2008 års tilläggsbudgetproposition (bet. 2007/08:FiU21) och förslag till tilläggsbudget i samband med denna proposition.

År 2007 uppgick de totala utgifterna inom området till 720 miljoner kronor, vilket var 130 miljoner kronor mer än anvisade medel. Orsaken till att utfallet var högre var att utgifterna under äldreanslaget 37:7 *IT-infrastruktur: Regionala transportnät m.m.* för 2007 blev 151 miljoner kronor.

Prognosen för 2008 avseende de totala utgifterna uppgår till drygt 447 miljoner kronor.

Regeringens förslag till anslag 2009 för politiken för informationssamhället uppgår till sammanlagt 308 miljoner kronor. För 2010 och 2011 beräknas anslagen inom politiken för informationssamhället till 327 miljoner kronor respektive 253 miljoner kronor.

Anslaget 37:3 *Ersättning till Posten AB (publ) för grundläggande kassaservice m.m.* föreslås i denna proposition ges en ny benämning som överensstämmer med anslagets delvis ändrade ändamål med anledning av övergången till upphandling av grundläggande betaltjänster år 2008. Anslaget har under 2008 använts för ovan nämnda upphandling, PTS ökade förvaltningskostnader till följd av upphandlingsuppdraget samt kostnaderna för ett uppdrag till PTS att genomföra en informations- och utbildningsinsats för att underlätta övergången till ett statligt ansvar för grundläggande betaltjänster. Kostnaderna för

upphandling och uppdrag som belastat anslaget 37:3 uppgick år 2008 till 111,2 miljoner kronor.

9.3 Skatteutgifter

Skatteutgifterna inom utgiftsområde 22 Kommunikationer samt en definition av begreppet redovisas i avsnitt 2.3. Nedan följer en redovisning av de nettoberäknade skatteutgifterna som kan hänföras till politiken för informationssamhället.

Tabell 9.2 Skatteutgifter inom politiken för informationssamhället
Miljoner kronor

	Prognos 2008	Prognos 2009
Förmån av personaldator	- ¹	u ²
Skattereduktion för anslutning av bredband	11 ²	0 ²
Totalt för området	11	0

¹ Skatteutgiften är inte beräkningsbar

² Skatteutgiften upphör men har fortfarande en offentligfinansiell effekt

Förmån av personaldator

Mellan 1998 och 2006 utgick varken inkomstskatt eller sociala avgifter i de fall arbetstagaren för privat bruk använde en dator som tillhandahållits av arbetsgivaren. Denna skattefrihet upphörde att gälla från och med 1 januari 2007. I syfte att underlätta värderingen infördes ett schablonmässigt förmånsvärde som för 2007 motsvarar 2 400 kronor och för 2008 motsvarar 4 800 kronor. Förmånen är en skatteutgift om värdet av datorutrustningen är högre än det schablonmässiga förmånsvärdet. Skatteutgiften avser skatt på inkomst av tjänst och särskild löneskatt. Från och med 1 januari 2009 ska värdering ske enligt huvudregeln för värdering av förmåner, dvs. till marknadsvärdet, och skatteutgiften upphör.

Skattereduktion för anslutning till bredband

Skattereduktion utgick för anslutning till bredband som togs i bruk under perioden 1 januari 2001 till 31 december 2007. Skattereduktion fick göras med högst 5 000 kronor eller i fråga om hyreshus med 5 000 kronor per bostad eller lokal som anslutits. Till den del skattereduktion beviljades privatpersoner avsåg skatteutgiften skatt på inkomst av tjänst. Till den del skattereduktionen beviljades företag avsåg skatteutgiften skatt på inkomst av näringsverksamhet. Skattereduktionen upphörde 31 december 2007.

9.4 Mål

Regeringens förslag: Målet för politikområdet IT, elektronisk kommunikation och post upphör att gälla. 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.

Skälen för regeringens förslag: Som regeringen aviserade i 2008 års ekonomiska vårproposition

(prop. 2007/08:100, avsnitt 4.4.4) och som närmare utvecklas i denna proposition (avsnitt 10.4.1, volym 1) utgår den enhetliga verksamhetsstrukturen. Det innebär att utgiftsområden inte kommer att indelas i politikområden och i förekommande fall inte heller i verksamhetsområden.

Mot denna bakgrund bör målet för politikområdet IT, elektronisk kommunikation och post upphävas. Vidare föreslås att det i stället införs ett nytt mål mot vilket verksamheter inom utgiftsområdet ska redovisas och följas upp. Målet för politiken för informationssamhället bör vara 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.

I jämförelse med det tidigare övergripande målet preciseras således målet ytterligare genom tilläggen att kommunikationerna ska vara robusta samt genom att i målet lyfta fram betydelsen av väl fungerande marknader.

Det övergripande målet preciseras genom tidigare riksdagsbeslut även genom målet för IT-politiken, målet för sektorn elektronisk kommunikation, det postpolitiska målet samt målet för grundläggande betaltjänster.

Utvecklingen inom området är i första hand marknadsledd. Utgångspunkten är att marknaden tillhandahåller infrastruktur och tjänster. Statens huvudsakliga roll är att bidra till att skapa goda förutsättningar för väl fungerande marknader och därigenom att målen uppnås. Staten bör överväga ytterligare åtgärder t.ex. då det är samhällsekonomiskt motiverat. Det offentliga har ett ansvar där marknaden av olika anledningar inte fungerar tillfredsställande och där allmänna intressen inte tillgodoses, t.ex. för vissa samhällstjänster.

Målet för IT-politiken

Målet för IT-politiken är att Sverige ska vara ett hållbart informationssamhälle för alla. Målet preciseras i de tre delmålen:

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.

3 En effektiv och säker fysisk IT-infrastruktur med hög överföringskapacitet ska finnas tillgänglig i alla delar av landet, bl.a. för att ge människor tillgång till interaktiva offentliga e-tjänster. (prop. 2004/05:175, bet. 2005/06:TU04, rksr. 2005/06:142).

Nyttan med informationssamhället kan fullt ut uppnås först när slutanvändaren har *förtroende* för att tekniken fungerar. En ytterligare förutsättning för att målet ska nås är en *ökad samordning* av gemensamma organisatoriska, logiska och tekniska gränssnitt i den offentliga förvaltningen för att informationssamhället ska komma till sin rätt och för att det ska gå att knyta samman öar av teknisk utveckling till fullt integrerade tjänster.

Målet för sektorn elektronisk kommunikation

Målet för sektorn elektronisk kommunikation är att 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 överförings-tjänster 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 (prop. 2002/03:110, bet. 2002/03:TU6, rskr. 2002/03:228).

Det postpolitiska målet

Enligt målet för postsektorn ska det 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).

Målet för grundläggande betaltjänster

Det nya politiska mål som riksdagen har fattat beslut om med anledning av propositionen 2006/07:55 Statens ansvar för vissa betaltjänster som gäller från och med den 1 juli 2008 är följande: målet för politiken för de grundläggande betaltjänsterna är 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).

9.5 Resultatredovisning

IT och elektronisk kommunikation

Resultaten redovisas mot de IT-politiska delmålen och målet för sektorn för elektronisk kommunikation.

Mål: En effektiv och säker fysisk IT-infrastruktur med hög överföringskapacitet ska finnas tillgänglig i alla delar av landet, bl.a. för att ge människor tillgång till interaktiva offentliga e-tjänster

Tillgänglighet

Arbetet har fortsatt inom ramen för utbyggnad av IT-infrastruktur med hög överföringskapacitet i glest befolkade områden genom det s.k. bredbandsstödet. Totalt har ca 5,25 miljarder kronor av statliga medel avsatts för utbyggnaden. Stödet belastar statsbudgetens utgiftssida med 2,05 miljarder kronor och dess inkomstsida med 3,2 miljarder kronor. De olika stödformerna upphörde vid årsskiftet 2007/2008. Dock slutförs utbetalningen av stöd under 2008 till projekt där stöd är beviljat före den 31 december 2007.

Stödet kan delas upp i två huvuddelar. Den ena delen var ett stöd riktat till fastighetsägare och företag som ger möjlighet till skattereduktion för vissa kostnader för att anslutning för tele- och datakommunikation (elektronisk kommunikation). Stödet har

belastat statsbudgetens inkomstsida och ramen för stödet var 1,1 miljarder kronor.

Den andra delen är ett antal stödformer som riktar sig till kommuner och syftar till utbyggnad av telenät (nät för elektronisk kommunikation). Ett stöd till kommuner för upprättande av IT-infrastrukturprogram fanns fram till 2004. Stöd till utbyggnad av IT-infrastruktur finns för anläggning av lokala telenät, ortssammanbindande telenät och för anslutning till rikstäckande telenät. Dessutom fanns ett särskilt stöd till orter där telenätet är eftersatt. Dessa stöd omfattar sammanlagt 4 miljarder kronor. Därutöver har 150 miljoner kronor avsatts och använts för kostnader för att administrera bredbandsstödet.

Under 2008 har ett stöd på 75 miljoner kronor till samtidig anläggning av kanalisation vid utbyggnad eller ombyggnad av annan infrastruktur trätt i kraft. Projekt som beviljas stöd ska färdigställa och slutredovisa de åtgärder som beviljats stöd före utgången av 2009 för att stödet ska betalas ut.

Regeringen beslutade i juli 2007 att utvärdera det bredbandsstöd som fanns t.o.m. 2007 (dir. N2007:118). Enligt direktivet skulle utredaren bland annat ta ställning till om det är motiverat med fortsatta statliga åtgärder för att främja bredbandsutbyggnad. Uppdraget redovisades i betänkandet *Bredband till hela landet* SOU 2008:40 som lämnades till regeringen i april 2008. Några slutsatser som dras i utvärderingen är att stödet har bidragit till en utbyggnad i landsbygd som annars inte skulle skett och att den varit samhällsekonomiskt lönsam. Sverige har t.ex. en stor andel bredband med hög överföringskapacitet; 53 procent av alla avtal omfattar anslutningar med upp till 2 mbit/s eller anslutningar med ännu högre överföringskapaciteter. Den OPS-liknande modell som använts har varit framgångsrik. Varje satsad statligt krona har växlats upp med lika mycket från andra finansörer. Baserat på operatörernas egna bedömningar har huvuddelen (ca 85 procent) av bredbandsstödet använts till utbyggnad av ny infrastruktur och då huvudsakligen i form av fiberoptiska nät.

Hur har stödet för höga anslutningskostnader utnyttjats?

Under taxeringsåren 2002 t.o.m. 2006 beviljades 22 380 ansökningar om skattereduktion för höga anslutningskostnader vilket motsvarade en

reduktion om 170,4 miljoner kronor. Under taxeringsåret 2007 beviljades 7 933 ansökningar vilket motsvarande en reduktion om 28,4 miljoner kronor. Av det utbetalda stödet har ca 70 procent gått till 900 företag och resten till ca 20 000 privatpersoner. Under stödperiodens inledning var intresset lågt för att utnyttja skattereduktionen men intresset har vuxit något över tiden. En förklaring till att ansökningarna har blivit fler kan vara att det måste finnas områdesnät att ansluta sig till för att det ska bli intressant att bygga fastighetsnät.

Hur har bredbandsstöden utnyttjats?

Länsstyrelserna redovisar tillsammans med Sveriges kommuner och landsting, i en rapport baserad på enkäter, bl.a. uppgifter om hur de olika stödformerna för anläggning av telenät utnyttjats (dnr N2008/5499/IR). Enkäten visar att 284 kommuner har färdigställt IT-infrastrukturprogram. Som framgår av tabell 9.3 har per den 31 maj 2008 totalt drygt 3,8 miljarder kronor av ramen använts. Drygt 1,8 miljarder kronor belastar statens utgifter. Statens inkomster har samtidigt minskats med resterande knappa 2 miljarder kronor med anledning av kreditering på skattekonto.

Tabell 9.3 Utbetalning och kreditering

Miljoner kronor

	Summa	Orts-sammanbindande nät ¹⁾	Områdes-nät ²⁾	Stomnät ²⁾	Eftersatta områden ²⁾
2001	80	49	31		
2002	205	168	37		
2003	531	350	181		
2004	1 018	553	320	135	10
2005	612	192	201	126	93
2006	733	316	214	21	182
2007	411	113	124	55	119
2008 t.o.m. 31 maj	241	112	53	18	58
Summa	3 831	1 853	1 161	355	462

¹⁾ Stöd över statsbudgetens utgiftssida

²⁾ Stöd över statsbudgetens inkomstsida

Av tabell 9.4 framgår även hur mycket pengar som kommunerna har ansökt om respektive beviljats för utbyggnaden per den 31 maj 2008.

Tabell 9.4 Sökt, beviljat samt utbetalt stöd

Miljoner kronor

	Summa	Orts- sam- manbin- dande nät ¹⁾	Områ- desnät ²⁾	Stom- nät ²⁾	Efter- satta områ- den ²⁾
Antal kom- muner som sökter	-	245	236	119	140
Total ram	3 970	1 900	1 200	370	500
Beviljat stöd	3 929	1 883	1 191	360	495
Utbetalt stöd	3 831	1 853	1 161	355	462

¹⁾ Stöd över statsbudgetens utgiftssida²⁾ Stöd över statsbudgetens inkomstsida*Hur har stödberättigad utbyggnad finansierats?*

Länsenkäten visar också att den totala finansieringen av stödberättigade projekt uppgår till knappt 7,4 miljarder kronor. Av summan utgör 52 procent statligt bredbandsstöd och 12 procent kommunal finansiering. Hur finansieringen fördelas mellan olika finansieringskällor framgår av tabell 9.5.

Tabell 9.5 Total finansiering av bredbandsprojekt per finansieringskälla

	mnr	Andel
Statliga bredbandsmedel	3 913	52%
Operatör	2 130	28%
Kommun	868	12%
EU, strukturfondsmedel	535	7%
Regionala utvecklingsmedel	58	1%
Summa	7 504	100%

Till vilka har stödet gått?

Enligt länsenkäten har stödet fördelats enligt tabellen 9.6 nedan.

Tabell 9.6 Fördelning av stödmedel för ortssammanbindande och lokala nät

Procent

	Ortssamman- bindande nät	Lokala nät
Privata aktörer	51	53
Statliga aktörer ¹⁾	20	19
Kommunala aktörer ²⁾	29	28
Totalt	100	100

¹⁾ Teracom, Banverket, Svenska Kraftnät och Vattenfall²⁾ Bolag som lyder under kommunallagen och där det kommunala ägandet är minst 50 procent*Hur har IT-infrastruktur med hög överföringskapacitet byggts ut?*

Utöver utredningen Bredband 2013 (SOU 2008:40) har även PTS på regeringens uppdrag redovisat läget avseende utbyggnaden av bredband. Förekomsten av IT-infrastruktur med hög överföringskapacitet i tätorter har enligt myndigheten förbättrats under 2007. Enligt PTS rapport som baseras på information från operatörerna saknar ca 1 300 hushåll grundläggande förutsättning för tillgång till bredband. PTS har i den bedömningen medräknat alla nu förekommande tekniska lösningarna för att kunna ansluta sig till ett nät med hög överföringskapacitet. PTS kartläggning har vidareutvecklats av utredningen Bredband 2013 där man tagit hänsyn till fler aspekter, t.ex. bristande tekniska och geografiska förutsättningar för tillgång till bredband med hög överföringshastighet. Enligt utredningens bedömning, som bl.a. ställer upp högre krav på överföringskapacitet, saknar 145 000 personer och 39 000 arbetsställen förutsättningar för bredband.

Säkerhet och robusthet*Informationssäkerhet*

Informationssäkerhetsfrågorna har behandlats inom flera politikområden, exempelvis IT, elektroniska kommunikationer och post, utrikes- och säkerhetspolitik, samhällets krisberedskap samt förvaltningspolitik. Ansvaret för informationssäkerheten ligger närmast hos de myndigheter, företag och organisationer som har det normala verksamhetsansvaret. IT-säkerhet, inkl. Internetsäkerhet, är delar av informationssäkerhetsområdet.

PTS genomför åtgärder som framför allt är av förebyggande karaktär, i enlighet med strategin för ett säkrare Internet som regeringen antog i december 2006. Bl.a. genomförs insatser för att skydda Internets fysiska och logiska funktioner, informationsinsatser till användare och åtgärder för ett ökat ansvarstagande för användarnas säkerhet. PTS övervakar sedan 2002 tekniskt trafikflöden på nätet via Sveriges IT-incidentcentrum (Sitic) och rapporterar bl.a. incidenter. Verksamheten har tillförts ökade resurser och bedrivs nu dygnet runt alla dagar.

Robust elektronisk kommunikation

Samhällets beroende av Internet och elektronisk kommunikation ökar kontinuerligt, vilket i sin tur kan leda till en ökad sårbarhet för samhället.

Robusthets- och krishanteringsarbetet inom sektorn för elektronisk kommunikation har byggts upp under flera år. Arbetet bygger på samverkan och ömsesidigt förtroende mellan privata och offentliga aktörer där såväl stat som näringsliv har investerat i krishanteringsförmåga och robusthetshöjande åtgärder. Robusthetsarbetet bygger på samverkan mellan alla berörda aktörer för att säkerställa att övergripande infrastrukturrella aspekter beaktas.

PTS och operatörernas arbete i ett stort antal projekt har medfört att krishanteringsförmågan stärkts, sårbarheter kunnat byggas bort och återställningsarbeten som orsakats av bl.a. extremt väder kunnat hanteras på ett bättre sätt än tidigare.

De svenska operatörerna och PTS har i privatoffentlig samverkan tagit fram metoder och system för att korta av avbrottstider, skapa gemensam lägesuppfattning, förbättra rapporteringen till nödnumret 112 samt utveckla informationen i händelse av störningar och kriser i elektronisk kommunikation.

Internets förvaltning och domännamnsmarknaden

PTS har under 2007 och 2008 utövat fortsatt tillsyn enligt lagen (2006:24) om nationella toppdomäner för Sverige på Internet, den s.k. toppdomänslagen. Enligt PTS årsredovisning framgår att verksamheten i huvudsak bedrivits på ett säkert och effektivt sätt i allmänhetens intresse.

Mål: IT ska användas för att 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. Sociala och ekologiska dimensioner ingår också i begreppet hållbar tillväxt, t.ex. att IT ska bidra till minskad klimatpåverkan. En hållbar tillväxt förutsätter också att alla är delaktiga och inbegriper därför exempelvis jämställdhetsaspekter inom såväl teknikutveckling, IT-relaterade utbildningar som i IT-användning bland befolkningen.

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. De olika aspekterna på måluppfyllelse kommenteras i det påföljande avsnittet.

Tabell 9.7 Indikatorer på måluppfyllelse

	2005	2006	2007
Mål: IT ska användas för att främja hållbar tillväxt			
Andel företag som använder IT	96 %	96 %	96 %
Andel företag med tillgång till bredband	82 %	88 %	87 %
Andel kvinnor resp. män bland chefer i IT- och telekomsektorn	21% 79%	24% 76%	i.u. i.u.
Andel kvinnor resp. män vid högre IT-utbildningar (utexaminerade)	27% 73%	25% 75%	22% 88%
Mål: IT ska bidra till förbättrad livskvalitet och till att förbättra och förenkla vardagen för människor och företag			
Andel av befolkningen som har tillgång till Internet i hemmet	78 %	83%	84 %
Andel av befolkningen som har tillgång till bredband i hemmet	44 %	56 %	71 %
Andel individer som under året köpt eller beställt varor och tjänster över Internet	36 %	i.u.	53 %
Andel individer som utträttat bankärenden över Internet under året	51 %	57%	57 %
Andelen företag som använder statliga myndigheters hemsidor	79 %	79 %	i.u.
Andelen företag som utnyttjar möjligheten till myndigheternas fullständig elektronisk ärendehantering	25 %	28 %	i.u.
Andelen företag som lämnat in anbud i elektroniska upphandlingssystem	12%	11 %	i.u.
Andel företag som fakturerat elektroniskt (e-faktura)	i.u.	i.u.	12 %
Andel företag med anställda som distansarbetar	40%	41%	i.u.
Indikatorer på effektiv konkurrens			
Antal operatörer som erbjuder mobil kommunikation	25	25	20
Antal operatörer som erbjuder fast kommunikation	55	70	80
Antal operatörer som erbjuder bredband	150	165	175
Antal abonnemang för IP-baserad telefoni	210 000	410 000	623 000

Företagens IT-användning och tillgång till bredband

I jämförelse med övriga europeiska länder har svenska företag en mycket hög IT-mognad. Hela 96 procent av företagen med 10 eller fler anställda använder datorer och Internet. Omkring 13 procent av företagen har inte tillgång till höghastighetsanslutning (bredband).

e-handel, e-faktura och offentliga sektorns e-inköp

Trots begränsad offentlig statistik på området tyder det mesta på att såväl enskildas som företagens användning av e-handel ökar.

Ekonomistyrningsverket (ESV) fick under året i uppdrag att utreda förutsättningarna för e-inköp i statliga myndigheter. Uppdraget delredovisades i maj 2008. Av redovisningen framgår att offentlig sektor i Sverige i mycket begränsad utsträckning gör affärer med företag utanför Sveriges gränser, och att de därmed går miste om möjlighet till konkurrens genom ett större utbud.

Regeringens beslutade tidigare år att alla statliga myndigheter från 2008 ska använda sig av elektronisk faktura. Processen att införa sådan faktura pågår för närvarande. Det arbetet skapar i sin tur incitament för privata leverantörer att integrera e-handelslösningar i sin verksamhet.

Hållbar tillväxt: jämställdhet

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

PTS genomförde 2006-2007 på regeringens uppdrag ett mentorskapsprojekt, *Womentor*, för att bidra till arbetet med att öka andelen kvinnliga chefer och främja jämställdheten i IT- och telekombranschen. Branschorganisationen IT&Telekomföretagen inom Almega har tagit initiativet att fortsätta mentorskapsprojektet.

Hållbar tillväxt: IT för miljön

IT bidrar liksom de flesta andra branscher och produkter för en negativ miljöpåverkan, främst genom en hög energiförbrukning. Enligt Energimyndigheten utgör datahallar, servrar och pc ca 25 procent av elanvändningen i kontorsbyggnader i Sverige. Det sker dock en snabb utveckling när gäller användning av mer energisnåla IT-produkter och lösningar.

IT kan användas som verktyg för att minska negativ klimatpåverkan, t.ex. effektivisering inom transporter och minskad energiförbrukning i bl.a. byggande och boende. Bredbandsutbyggnaden har skapat förutsättningar för ett mer flexibelt arbetssätt med distansarbete och videokonferenser, vilket kan minska resandet.

Mål: IT ska bidra till att förbättra livskvalitet och till att förbättra och förenkla vardagen för människor och företag

Elektroniska tjänster för personer med funktionsnedsättning

PTS har under 2007 upphandlat ett antal tjänster för personer med funktionsnedsättning inom området elektronisk kommunikation. PTS har genom löpande uppföljning tillsett att de upphandlade tjänsterna håller den kvalitet som avtalats. Ny teknik och nya tekniska lösningar har kontinuerligt utvärderats för att förbättra och utveckla befintliga tjänster samt för att etablera nya tjänster. PTS har vidare upphandlat försöksverksamhet med inriktning på IT-användning för personer med funktionsnedsättning. Försöksverksamheten har exempelvis avsett plattformoberoende tillgång till texttelefoni. PTS har under 2007 genomfört insatser för att öka samverkan mellan aktörer som utvecklar produkter och tjänster till personer med funktionsnedsättning. Syftet är att skapa dialog kring hur PTS genom sitt arbete kan nå de handikappolitiska målen 2010 inom sektorsområdet.

Mål: 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 överförings-tjänster 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.

Effektivt fungerande marknader och internationell harmonisering

Utvecklingen på området ska i första hand vara marknadsledd. Regeringens roll är att bidra till att skapa goda förutsättningar för en väl fungerande marknad.

PTS är den myndighet som tillämpar regelverket för elektroniska kommunikationer. Regelverket har en tydlig konkurrensfrämjande inriktning och har över tid fått en alltmer teknikneutral inriktning. De beslut som PTS fattar med stöd av detta regelverk har successivt bidragit till bättre konkurrens och dynamik på marknaden.

Fast telefoni erbjöds av 80 operatörer under 2007 (mot 70 året innan) medan antalet mobiltelefonoperatörer sjönk från 25 till 20. Antalet bredbandsoperatörer steg från 165 till 175. De svenska priserna för fast telefoni ligger, vid en internationell jämförelse, alltså lågt och priserna för mobiltelefoni har fallit betydligt under en fyraårsperiod.

PTS och ERG (European Regulators Group) har gjort en första utvärdering av Roamingförordningen som trädde ikraft 1 juli 2008. Utvärderingen visar att priset för internationella mobiltelefonsamtal sjunkit såväl på grossist- som på detaljistnivå i så gott som samtliga EU-länder. I Sverige har slutkundspriserna sjunkit med 10 procent och grossistpriserna med 7 procent. Dock har ännu ingen operatör satt priser som ligger lägre än det i förordningen angivna pristaket.

Mobil kommunikation och trådlös datakommunikation

PTS har redovisat statistik som belyser utvecklingen av utbyggnaden av mobila kommunikationsnät. Samtliga tillståndshavare som har täckningskrav lever upp till dessa, i vissa fall med god marginal. Både när det gäller GSM och 3G täckte operatörerna mellan 98 och 99 procent av befolkningen den 1 oktober 2007. När det gäller CDMA-2000 i 450 MHz-bandet så täcker även det nätet 99 procent av befolkningen samt minst 80 procent av ytan i varje enskilt län. I Norrlands inland finns de största områdena utan tillfredsställande mobiltäckning.

Tjänstetillhandahållandet har under 2007 på bred front utökats med bredbandstjänster, så kallat mobilt bredband. En auktion genomfördes under våren 2008 av PTS avseende radiofrekvenser som kan användas t.ex. för mobiltelefoni och mobilt bredband. Fem operatörer vann budgivningen och får därmed dela på olika mängd frekvensutrymme. Tillstånden i detta s.k. 2,6 GHz-bandet är teknik- och tjänsteneutrala vilket innebär att det

inte finns strikta krav om vilken teknik som ska användas eller vilka tjänster som måste tillhandahållas. Genom att göra frekvenserna i 2,6 GHz-bandet tillgängliga för marknadens aktörer ges förutsättningar för konsumenterna att få tillgång till mobila kommunikations-tjänster med hög kapacitet. Den totala auktionslikviden om 2,1 miljarder kronor visar att frekvensutrymmet är attraktivt. Tillstånden är inte förenade med några krav på täckning eller utbyggnadstakt.

Övergång till digital-tv

Regeringen fattade den 19 december 2007 beslut om sändningsutrymme för TV-sändningar. En konsekvens av beslutet är att utrymmet 790-862 MHz i det s.k. UHF-bandet blir tillgängliga för andra kommunikationstjänster än TV. PTS fick i samband med beslutet även i uppdrag att ta fram en planeringslösning för frekvensbandet som ska göra det möjligt att licensiera frekvenserna enligt lagen om elektronisk kommunikation. Sverige är ett av de första länderna i världen som på detta sätt beslutar om hur dessa frigjorda TV-frekvenser – den s.k. digitala utdelningen – ska användas. Beslutet är av stor vikt för kommunikationssektorn eftersom det rör sig om ett förhållandevis stort frekvensområde som har särskilt goda egenskaper för att erbjuda mobila tjänster med god geografisk täckning. Tillstånd för detta frekvensområde skulle kunna tilldelas 2010. Värdet av frekvenserna vid en eventuell auktion beror på omfattningen av täckningskrav i tillstånden.

Radiospektrumkommittén

Sverige har aktivt deltagit i Radiospektrumkommittén (RSC) vars uppgift är att biträda Europeiska Kommissionen i radiospektrumfrågor. Kommissionen har utifrån förslag framarbetade i RSC beslutat om harmoniserad av frekvensanvändning inom EU för bl.a. trådlöst bredband (BWA), mobiltelefoni på flygplan (MCA) samt för intelligenta transportsystem (ITS).

Post

Målet för området är en väl fungerande postmarknad som kännetecknas av variation i utbud och god kvalitet till rimliga priser. Vidare ska de i postlagen (1993:1684)

uppställda kraven för postservicen i landet uppnås. Målet är också att personer med funktionsnedsättning ska få sina behov tillgodosedda när det gäller särskilt viktiga tjänster på postområdet.

Utifrån tillsynen på postmarknaden kan konstateras att målen som regeringen satt upp för postområdet uppnåtts och att 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. Antalet hushåll som bara får sin post två till fyra dagar i veckan och undantas från daglig utdelning får inte öka. Från ca 1 600 hushåll i början av 1990-talet är det 2007 endast 969 hushåll som undantas. Förändringen beror bl.a. på ändrad befolkningsstruktur men också förändringar i Postens utdelningsverksamhet.

Personer med funktionsnedsättning och äldre i glesbygd garanteras både post- och kassaservice i anslutning till bostaden genom PTS upphandling av utsträckt lantbrevbärservice. År 2007 var statens sammanlagda upphandlingskostnad för tjänsterna 36,5 miljoner kronor. 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.

Betaltjänster

Målen för den grundläggande kassaservicen är för det första att alla i hela landet ska ha möjlighet att verkställa och ta emot betalningar till enhetliga priser. För det andra ska det finnas tillgång till sådana viktiga tjänster som personer med funktionsnedsättning har behov av.

Fram till utgången av 2007 har staten genom att betala Posten AB ersättning för den rikstäckande kassaservicen och genom PTS bevakning kunnat garantera att samhällets behov av kassaservice tillgodosetts. För att personer med funktionsnedsättning och äldre i glesbygd ska få tillgång till kassaservice i anslutning till bostaden

har PTS upphandlat utsträckt lantbrevbärarservice.

Inom Svensk Kassaservice AB har förberedelser skett inför den avveckling som sker under 2008 enligt beslut av riksdagen den 14 juni 2007 (rskr. 2006/07:205) om proposition 2006/07:55 Statens ansvar för vissa betaltjänster. Därigenom fastställdes också målet för politiken för grundläggande betaltjänster att alla i samhället ha tillgång till grundläggande betaltjänster till rimliga priser. För att möta behovet av statliga insatser har regeringen vidtagit ett antal åtgärder. Post- och telestyrelsen fick i september 2007 regeringens uppdrag (N2007/5852/TTP) att upphandla grundläggande betaltjänster. Vidare trädde den 1 januari 2008 förordningen (2007:951) med instruktion för Post- och telestyrelsen i kraft av vilken numera framgår av 8 § 2 att myndigheten genom upphandling får tillgodose samhällets behov av grundläggande betaltjänster. Upphandlingen avslutades genom att PTS den 9 juni 2008 fattade tilldelningsbeslut. Därigenom tilldelades Ica Banken och KI Kuponginlösen AB gemensamt rätten att leverera de upphandlade tjänsterna. De upphandlade tjänsterna tas i drift löpande under andra halvåret 2008 i takt med att Svensk Kassaservice avvecklar sin verksamhet.

Till följd av förändringarna på området har regeringen dessutom fattat beslut om ändring i förordningen med länsstyrelseinstruktion (2007:825), med ikraftträdande den 1 januari 2009 där länsstyrelsernas bevakning av grundläggande betaltjänster framgår av 64–65 §§.

9.6 Revisionens iakttagelser

Riksrevisionen har lämnat revisionsberättelse utan invändning till PTS, dvs. Riksrevisionen har bedömt att årsredovisningen för räkenskapsåret 2007 i allt väsentligt är rättvisande.

9.7 Analys och slutsatser

IT och elektronisk kommunikation

Betydelsen av tillgänglighet och robusthet

IT och elektronisk kommunikation blir alltmer betydelsefullt för samhällets utveckling. Tillgängliga och robusta elektroniska kommunikationer med hög överföringskapacitet är i dag grundläggande förutsättningar för hållbar tillväxt, sysselsättning, företagande, en effektiv förvaltning och för att förenkla vardagen för medborgare och företag. Det är också av stor betydelse för landsbygdens tillväxt.

En ökad användning av elektroniska tjänster, genom exempelvis utvecklad e-handel och e-förvaltning, påverkar näringslivets struktur genom den internationella marknadens möjligheter. Elektroniska tjänster är också ett viktigt instrument för regelförenkling som gynnar små och medelstora företag. Tjänsterna kan bidra till effektivisering hos såväl myndigheter, kommuner, landsting och i företag.

Den offentliga och privata sektorn samt allmänhetens användning av Internet och elektronisk kommunikation ökar alltmer. Detta ökar också sårbarheten. Näten för elektronisk kommunikation byggs av flera olika aktörer i takt med att marknaden utvecklas, vilket i sin tur också riskerar att öka sårbarheten. Samtidigt minskar toleransen för avbrott i kommunikationsnäten där allt fler vitala system, tjänster och arbetsuppgifter kräver ständig uppkoppling.

Då elektronisk kommunikation och Internet är en del i ett globalt system drabbar avbrott i ett land även andra länder. Här har Sverige, liksom andra länder, ett internationellt åtagande. Varje land har att medverka till att skydda och stärka sin infrastruktur för elektronisk kommunikation. Som ett resultat av genomfört robusthetsarbete kan Sverige bidra med robusta förbindelser genom riket men även mellan kommunhuvudnoder i landet. För att kunna behålla den höga robusthetsnivån behöver den underhållas och utvecklas i takt med teknikutvecklingen.

Det är viktigt att grundläggande elektroniska kommunikationstjänster finns tillgängliga i alla delar av landet. Från årsskiftet saknar ett trettiootal personer tillgång till telefoni. Det önskvärda är naturligtvis att telefoni

tillhandahålls av marknaden på marknadsmässiga villkor men i de fall det inte fungerar kan Post- och telestyrelsen, med stöd av lagen om elektronisk kommunikation, antingen utse en operatör eller genom upphandling tillse att människor och företagare får tillgång till telefoni.

IT:s betydelse för hållbar tillväxt

IT bidrar till den ekonomiska tillväxten på två sätt: genom en stark utveckling inom IT-sektorn, samt genom att IT kommer till användning inom samhällets övriga sektorer.

En långsiktig analys visar en mycket stark utveckling av produktiviteten inom IT-sektor under andra halvan av 1990-talet och första halvan av 2000-talet som har gett genomslag på ekonomin i sin helhet. Under perioden 1995-2004 var tillväxten inom IT-sektorn i Sverige 10,3 procent och därmed starkast i Europa (EU KLEMS).

IT-sektorns utveckling är således av stor betydelse för den totala ekonomin. Mer aktuella siffror visar hur IT:s inflytande på tillväxt preliminärt ligger på en lägre nivå. Det finns faktorer som kan utgöra en allvarlig begränsning för IT-sektorns förutsättningar till tillväxt, såsom exempelvis fluktuationer i och brist på tillgång till personal med efterfrågad kompetens. Enligt Konjunkturinstitutets barometer uppger hälften av datakonsultföretagen att de har brist på kompetent personal. Samtidigt minskar antalet studenter på de tekniska och IT-relaterade utbildningarna.

Utbildningsdepartementet har under 2008 tillsatt den s.k. teknikdelegationen med uppdrag att driva kampanj för att öka intresset för matematik, naturvetenskap, teknik och IT. (Se UO 16 Utbildning och universitetsforskning för mer statistik och insatser på området.)

Bristen på IT-kompetens uppmärksammas även av EU-kommissionen i ett meddelande från oktober 2007. I meddelandet föreslås en långsiktig e-kompetensagenda och åtgärder på EU-nivå.

Hur mycket av den ökande produktiviteten i samhällets samtliga sektorer går att härleda till IT? I rapporten *Sveriges företagande och konkurrenskraft – Internationell benchmarking* (Ds. 2007:37) studeras bl.a. hur IT-investeringar bidragit till BNP-tillväxt i olika länder. Där framgår att IT-investeringarnas bidrag till BNP-tillväxten i Sverige uppskattas till ca 0,7

procentenheter per år under perioden 1995-2003. Detta motsvarar omkring en fjärdedel av den svenska BNP-tillväxten, som var 2,5-3 procent per år i genomsnitt under perioden. En omfattande europeisk studie⁵ anger tillväxten i Sverige under perioden 1995-2004 till 3,3 procent per år i medeltal. Det huvudsakliga inflytandet beskrivs där som dels en mycket stark produktivitetensutveckling inom IT-sektorn, dels betydelsen av IT-investeringar inom alla delar av ekonomin. Sverige ligger väl till i internationell jämförelse, när det gäller IT-investeringarnas bidrag till BNP-tillväxten, bland de främsta i EU27 och strax efter de förstärkade länderna Australien och USA.

Betydelsen av utvecklade tjänster

Elektroniska tjänster och elektronisk handel har en potential att effektivisera verksamheten i såväl offentlig sektor som i små och medelstora företag. Tjänsterna kan bidra till regelförenkling i små och medelstora företag och erbjuda förbättrade förutsättningar för företagande och tillväxt i olika landsbygder. Staten har en viktig roll i att samordna och driva den elektroniska förvaltningsutvecklingen och därigenom bidra till utvecklad e-handel. Regeringen ser också positivt på marknadsaktörernas olika initiativ för att förbättra förutsättningarna för utvecklade tjänster. Exempelvis har ett flertal aktörer 2007 gemensamt tagit initiativ till självreglering av e-handeln genom ett eget certifieringsförfarande som syftar till att skapa tydligare, enklare och enhetligare riktlinjer för vad som gäller vid e-handel för såväl e-handlare som konsument.

Infrastrukturen utgör en flaskhalsresurs vilket gör att nya konkurrenter har svårt att komma in på marknaden. Bland annat får inte alla operatörer tillgång till det kopparbaserade accessnätet på samma villkor. I syfte att komma tillrätta med detta problem har riksdagen beslutat om en lagändring som ger PTS möjlighet att ålägga en operatör en sådan särskild skyldighet. Som alternativ kan en frivillig lösning godkännas.

Det internationella arbetet är avgörande för väl fungerande regelverk och tillståndsbeslut som gynnar utveckling av tjänster för

⁵ EU KLEMS productivity report

http://www.euklems.net/data/eu_klems_productivity_report.pdf

elektronisk kommunikation. Till exempel har Sverige aktivt deltagit i Kommunikationskommittén (Cocom) vars uppgift är att övervaka genomförandet av regelverket för elektronisk kommunikation.

Det pågår för närvarande en översyn av EU:s regelverk för elektronisk kommunikation.

Kommissionen har presenterat ett förslag till uppdateringar av regelverket samt upprättandet av en ny EU-myndighet. De föreslagna ändringarna i berörda direktiv syftar bl.a. till att uppnå en mer flexibel radiospektrumpolitik, att öka harmoniseringen i av de nationella regleringsmyndigheternas regel tillämpning och att stärka enskildas rättigheter. Regeringen delar i betydande utsträckning de förslag som kommissionens presenterat vad gäller åtgärder för en mer flexibel radiofrekvenshantering, åtgärder för ökad harmonisering av regel tillämpningen i olika medlemsstater och vad avser ett stärkt konsumentskydd. Dock stödjer regeringen inte kommissionens förslag om en ny EU-myndighet. Förhandlingar kring direktivens slutgiltiga utformning har ägt rum mellan medlemsstaterna under våren 2008 och fortsätter under hösten 2008.

Post

Målen på postområdet bedöms uppfylla och kraven som ställs på den samhällsomfattande posttjänsten bedöms vara tillgodosedda.

Det finns fortfarande ingenting som tyder på en avsevärt förändrad konkurrenssituation på den svenska postmarknaden. Däremot sker förändringar på den internationella postmarknaden, särskilt paketmarknaden där det skett ett stort antal företagsförvärv och där allt hårdare konkurrens är att vänta. Posten köpte t.ex. nyligen det norska logistikföretaget Tollpost Globe. En nyhet på paketmarknaden är att DHL genom ett samarbete med ICA tar upp konkurrensen med Posten om hushållskunderna. Vid det fullständiga öppnandet av EU:s postmarknad kan ett antal små lokala aktörer komma att etablera sig precis som skett i Sverige. Att privata intressen skulle bygga upp ett alternativt rikstäckande nät som i Nederländerna kan Sverige inte förvänta sig.

Förändringarna i Postens servicenät har under 2007 varit få och utvecklingen av konsumentprisindex har inte medgivit några

prishöjningar av de tjänster som omfattas av det s.k. pristaket för enstaka försändelser. Pristakets införande motiverades av vissa skyddsintressen som fortfarande motiverar en fortsatt prisreglering. Vid den senaste förändringen av Posten AB:s verksamhetsstruktur separerades brev- och paketförmedlingen i två separata bolag. Därigenom försvårades kontrollen av att priserna för tjänster som ingår i den samhällsomfattande posttjänsten är kostnadsbaserade och rimliga. Den senast genomförda granskningen av Postens prissättning på sändningar dvs. serier av försändelser som har samma vikt och format, visar att det inte skett någon underprissättning.

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. Utsträckt lantbrevbärarservice utnyttjades under 2007 av 1 644 hushåll och upphandlingen kostade 4,8 miljoner kronor vilket är en marginell ökning jämfört med 2006. Portofri befördran av blindskriftförsändelser är en annan tjänst på postområdet som ett stort antal personer med funktionsnedsättning får del av. Antalet försändelser uppgick 2007 till 1,6 miljoner. Som förväntat har det sammanlagda antalet förmedlade försändelser sjunkit något jämfört med föregående år. Minskningen är dock mindre än väntat. Med hjälp av ny teknik i sorteringsledet kan breven sorteras redan i produktionsledet vilket medför ökad produktivitet. För att behålla konkurrenskraften på en fullt liberaliserad marknad krävs ständig förnyelse av postoperatörens maskinpark. Framställning på distans av stora mängder post, så kallad hybridpost, har fått ett stort kommersiellt genomslag. I och med Postens köp av Strålfors kan man också se en form av vertikal integration mellan traditionell postdistribution och hybridpostdistribution.

PTS tillsyn, inklusive myndighetens hantering av obeställbara brev, har bidragit till en god kvalitet i postoperatörernas verksamhet och en väl fungerande nationell postmarknad.

Betaltjänster

Indragningen av Svensk Kassaservice serviceställen har följt principerna om en rimlig avvägning mellan servicekrav och kostnads-

effektivitet. Den faktiska utformningen av kassaservicen är även efter anpassningen sådan att samhällets behov av grundläggande kassaservice får anses vara tillgodosett. Genom samverkan med andra aktörer, via Handikappförbundens Samarbetsorgan (HSO), har underlag för bedömning av nya behov på kassaserviceområdet kunnat tas fram. Åtgärderna bedöms fortsatt kunna ha samma inriktning. När det gäller kvaliteten på de tjänster som upphandlas för att tillgodose behoven hos personer med funktionsnedsättning och för äldre har tjänsterna vid utvärdering befunnits motsvara kraven.

Förberedelserna inför övergången från kassaservice till betaltjänster påbörjades under 2007 och slutfördes 2008. Genom ett antal statliga insatser säkerställs att det politiska målet för grundläggande betaltjänster uppfylls.

PTS har, i enlighet med sitt regeringsuppdrag, upphandlat grundläggande betaltjänster i form av tjänsterna kontantuttag och betalning av räkningar. Tjänsterna ska tillhandahållas av ICA Banken AB och Kuponginlösen på sammanlagt 15 orter och i 73 landsbygdsområden. När det gäller hantering av dagskassor gör PTS i dagsläget bedömningen att landets näringsidkare och ideella föreningar har möjlighet att på en konkurrensutsatt marknad köpa dessa tjänster från banker och värdetransportföretag. Om det vid uppföljning visar sig finnas behov som inte tillgodoses, kan även dagskassehantering komma att upphandlas.

Förutom upphandlingen av grundläggande betaltjänster bedriver PTS under 2008 informations- och utbildningsinsatser i syfte att hjälpa de personer som idag har störst behov av kassatjänster att finna nya, enkla och kostnadseffektiva betaltjänster.

9.8 Politikens inriktning

Marknaden för elektronisk kommunikation har sedan början av 90-talet utvecklats från ett statligt de facto monopol till en liberaliserad marknad med en mängd olika aktörer som verkar på en konkurrensutsatt marknad. Allt bättre, mer avancerade och kapacitetskrävande tjänster tillhandhålls till konkurrenskraftiga priser. Konsumenter har ett större urval av kommunikationstjänster och kan ofta vända sig

till olika operatörer för de val man vill göra. Under de senaste åren har möjligheterna till både trådlöst och trådbundet bredband utvecklats snabbt. Sektorn genererar också stora intäkter till statskassan, inte minst p.g.a. den marknadsmässiga hanteringen av tillstånd att använda radiofrekvenser, dvs. genom auktioner.

Elektroniska kommunikationer används för kommunikation inom alla områden och är idag en mycket viktig del av infrastrukturen för alla samhällsområden. T.ex. förändras service i glesbygd och ersätts bl.a. med e-tjänster. Det är då viktigt att infrastruktur finns på plats så att alla kan tillgodogöra sig dessa tjänster.

Tillgången till robust elektronisk kommunikation är viktigt för landsbygdens tillväxt och följaktligen en viktig del i regeringens strategiska arbete för att stärka landsbygdens utvecklingskraft.

Sverige är ett av världens mest utvecklade länder när det gäller elektroniska kommunikationer. Trots den intensiva utbyggnad som skett de sista åren finns det dock boende och arbetsställen som saknar tillgång till IT-infrastruktur med hög överföringskapacitet.

Två utredningar har nyligen lämnat sina betänkanden. Utredningen Bredband 2013 (SOU 2008:40) har analyserat tillgängligheten till bredband och bedömer att det finns brister som behöver åtgärdas, bl.a. genom olika statliga insatser. Frekvensutredningen (SOU 2008:72), föreslår bl.a. effektivare och mer ändamålsenliga regler för tillståndsgivning. Utredningen förordar marknadsmässig tilldelning av frekvenser och upphandling där marknaden misslyckas.

Alla delar av samhället drabbas i någon utsträckning om de elektroniska kommunikationerna faller bort. Marknaden står själva för de allra största delarna av ansvaret för att infrastrukturen är robust. Mot bakgrund av samhällets beroende av elektroniska kommunikationer bör staten i samverkan med berörda aktörer även fortsatt arbeta för att näten är robusta. Insatserna bör vara stabila och ge utrymme för god framförhållning och planering.

En robust och tillgänglig elektronisk kommunikation kan åstadkommas på olika sätt i samverkan mellan marknad och offentliga aktörer. Viss finansiering kan också ske med hjälp av t.ex. EU-medel, regionala tillväxtmedel, medel för samförläggning, kanalisation och annan offentlig finansiering. Regeringen ser

också över möjligheten till en långsiktigt hållbar lösning för att grundläggande telefonitjänster ska finnas tillgängliga, t.ex. ger EG-direktiven på området utrymme för att ta ut en avgift som sedan kan finansiera en upphandling. Tillväxt och utvecklingskraft i alla delar av Sverige bör främjas och olika samarbetsformer med marknadsaktörerna bör utvecklas. Det finns marknadsaktörer som även satsar på nätutbyggnad i vissa gles- och landsbygder och erbjuder t.ex. telefoni- och bredbandstjänster. Arbetet för att åstadkomma god tillgänglighet till elektroniska kommunikationsnät, både trådlösa och trådbundna, ska i första hand ske i marknads regi och det är därför viktigt att statens insatser inte hämmar marknads investeringsvilja. Detta är inriktningen i regeringens fortsatta beredning av de båda utredningarna.

Standarder har stor betydelse för specialisering och ökad produktivitet. På IT-området är gemensamma standarder särskilt betydelsefulla genom att de gör det möjligt att realisera nätverkseffekter som tekniken erbjuder, dvs. teknikens ökande nytta med varje tillkommande användare. Dessa frågor är också förknippade med e-förvaltningsarbetet och utvecklingen inom detta område. IT-standardiseringen hanteras därför samordnat med detta arbete.

Kvinnors kunskaper inom IT- och teleområdet används inte fullt ut, varken i Sverige eller resten av världen. Detta förlorar både användarna och den digitala utvecklingen på. Det är därför viktigt att i både nationella och internationella sammanhang lyfta vikten av att kvinnor är en mycket viktig del i utvecklingen av vårt digitala samhälle.

Regeringen (Näringsdepartementet) har inlett ett arbete med IT för miljön som planeras resultera i en handlingsplan för ett klimat-anpassat informationssamhälle. Statens roll som förebild är viktig i detta sammanhang.

Regeringen anser att det är av yttersta vikt att tjänster och affärsmodeller utvecklas som tillgodoser informationssamhällets krav.

Inför Sveriges ordförandeskap i EU hösten 2009 kommer Sverige att bjuda in till en konferens om hur den gemensamma europeiska IT-agendan för ett elektroniskt tillgängligt Europa ska se ut efter att initiativet i2010 - *Det europeiska informationssamhället för tillväxt och sysselsättning* avslutats.

Till politiken för informationssamhället räknas också post- och betaltjänster. Postoperatörernas verksamhet kopplad till elektronisk handel ökar möjligheten för hushåll och företag i glesbefolkade områden att t.ex. delta i samhälls- och näringsliv. Det är därför av allra största vikt att, precis som regeringen gör, noga följa utvecklingen på hela postmarknaden.

Regeringen har nyligen offentliggjort sin avsikt att verka för ett samgående mellan Posten AB och Post Danmark A/S. Genom ökade postvolymerna och finansiella resurser erbjuds goda förutsättningar att långsiktigt värna den samhällsomfattande posttjänsten. På en alltmer konkurrensutsatt nordisk postmarknad skapar det föreslagna samgåendet en större naturlig hemmamarknad som på längre sikt ytterligare ökar både lönsamhet och effektivitet.

Några negativa effekter på den samhällsomfattande posttjänsten bedöms inte samgåendet få. Ansvaret för t.ex. en rikstäckande postservice ligger på staten och säkerställs genom regleringen på postområdet oavsett ägarförhållandena inom Posten AB.

Med anledning av samgåendet avser regeringen att närmare analysera de effekter som detta kan få för t.ex. ansvaret för delar av den s.k. postala infrastrukturen såsom postnummer-systemet samt systemet för adressändring och eftersändning. Vidare kommer genomförandet att förberedas av 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, som beslutades i februari 2008.

Vad gäller tillgången till grundläggande betaltjänster kommer dessa att ersätta kassaservicen, vilken avvecklas successivt under 2008. Reformen innebär att det skapas ett flexibelt system med motsvarande tjänster samtidigt som samhällets övriga infrastruktur utnyttjas på ett effektivt sätt.

Länsstyrelserna har i uppdrag att bevaka att inga brister framkommer i utbudet av betaltjänster. Om det vid återrapporteringen visar sig att tillgängligheten i någon del inte motsvarar det statliga ansvaret kommer regeringen att överväga nödvändiga åtgärder.

9.9 Budgetförslag

9.9.1 2:1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter

Tabell 9.8 Anslagsutveckling

Tusental kronor

År	Slagslag	Belopp	Anslags-sparande	Utgifter-prognos
2007	Utfall	30 998		553
2008	Anslag	36 779 ¹		36 607
2009	Förslag	37 471		
2010	Beräknat	38 418 ²		
2011	Beräknat	39 256 ³		

¹ Inklusivt tilläggsbudget enligt 2008 års tilläggsbudgetproposition (bet. 2007/08:FIU21) och förslag till tilläggsbudget i samband med denna proposition.

² Motsvarar 37 471 tkr i 2009 års prisnivå.

³ Motsvarar 37 471 tkr i 2009 års prisnivå.

Anslaget används för PTS förvaltningskostnader i samband med upphandling av samt ersättning för tjänster till funktionshindrade samt åtgärder avseende civilt försvar och svåra påfrestningar rörande elektroniska kommunikationer m.m. Likaså används anslaget för PTS verksamhet vad gäller kvalificerade elektroniska signaturer i huvudsak från anslaget. De samhällsåtaganden som tillhandahålls för funktionshindrade och totalförsvar anslagsfinansieras. Vidare används anslaget för viss verksamhet som syftar till att förverkliga den politiska inriktningen i enlighet med regeringens proposition Från IT-politik för samhället till politik för IT-samhället (prop. 2004/05:175) och delar av det IT-politiska handlingsprogram som beskrivs i regeringens proposition Ett informationssamhälle för alla (prop. 1999/2000:86).

För budgetåret 2008 ökades anslaget 37:1 *Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter* med 5 000 000 kronor för att finansiera en ökad satsning på informations säkerhet. Höjningen innebär att verksamheten vid Statens IT-incidentcentrum (Sitic) har förstärkts, med bl.a. utökad bevakning dygnet runt alla veckodagar och ökat stöd till myndigheter i arbetet med informations-säkerhetsfrågor.

Budget för avgiftsbelagd verksamhet

Tabell 9.9 Offentligrättslig verksamhet

Tusental kronor

	Offentlig-rättslig verksamhet	Intäkter till inkomsttitel	Intäkter som får disponeras	Kostnader	Resultat (intäkt - kostnad)
Utfall 2007		4 434	221 108	225 710	-4 602
Prognos 2008		2 100 000	233 578	239 505	-5 927
Budget 2009		-	240 505	239 905	600

PTS får fr.o.m. budgetåret 2000 disponera de avgifter som myndigheten tar ut av operatörer inom sitt verksamhetsområde.

PTS hade vid utgången av 2004 ett ackumulerat överskott på 47 499 000 kronor på grund av rationaliseringar och lägre avgifter till internationell verksamhet. Överskottet beräknas ha eliminerats under perioden 2006–2008 genom en sänkning av avgifterna.

Myndighetens beräknade avgiftsintäkter för 2009 är 240 505 000 kronor, vilket är en ökning med drygt 6 900 000 kronor jämfört med 2008. Anledningen till detta är att avgiftsnivån behöver återställas till en nivå som motsvarar kostnaden för verksamheten.

Regeringens överväganden

Mot bakgrund av ovanstående föreslår regeringen att 37 471 000 kronor anvisas under anslaget 2:1 *Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter* för 2009. För 2010 och 2011 beräknas anslaget till 38 418 000 kronor respektive 39 256 000 kronor.

Tabell 9.10 Härledning av anslagsnivån 2009–2011, för 2:1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter.

Tusental kronor

	2009	2010	2011
Anvisat 2008 ¹	36 779	36 779	36 779
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning ²	692	1 639	2 477
Beslut			
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	37 471	38 418	39 256

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2007 (bet. 2007/08:FIU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2008 års statsbudget. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning.

9.9.2 2:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade

Tabell 9.11 Anslagsutveckling

Tusental kronor

År	Utfall	Anslags-sparande	Utgifts-prognos
2007	125 440	87 182	
2008	Anslag	144 749 ¹	136 391
2009	Förslag	148 749	
2010	Beräknat	148 749	
2011	Beräknat	148 749	

¹ Inklusive tilläggsbudget enligt 2008 års tilläggsbudgetproposition (bet. 2007/08:FiU21) 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, posttjänster samt grundläggande betaltjänster. 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.

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

För att möjliggöra att det för verksamheten kan göras ekonomiska åtaganden som främst avser flerårigt avtalstecknande vid upphandling föreslår regeringen ett bemyndigande om ekonomiska åtaganden för 2009, som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 240 000 000 kronor 2010–2013.

Tabell 9.12 Särskilt bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Tusental kronor

	Utfall 2007	Prognos 2008	Förslag 2009	Beräknat 2010	Beräknat 2011–2013
Ingående åtaganden	134 531	183 917	189 595		
Nya åtaganden	169 897	145 430	190 650		
Infriade åtaganden	-120 511	-139 752	-141 890	-124 715	-113 640
Utestående åtaganden	183 917	189 595	238 355		
Erhållet/föreslaget bemyndigande	210 000	240 000	240 000		

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 2009. För 2010 och 2011 beräknas anslaget till 148 749 000 kronor för respektive år.

Tabell 9.13 Härledning av anslagsnivån 2009–2011, för 2:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade

Tusental kronor

	2009	2010	2011
Anvisat 2008 ¹	144 749	144 749	144 749
<i>Förändring till följd av:</i>			
Beslut			
Överföring till/från andra anslag	4 000	4 000	4 000
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	148 749	148 749	148 749

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2007 (bet. 2007/08:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

9.9.3 2:3 Grundläggande betaltjänster

Tabell 9.14 Anslagsutveckling

Tusental kronor

År	Slagsnamn	Belopp	Anslags- sparande	Utgifter- prognos
2007	Utfall	400 000		0
2008	Anslag	255 000	¹	109 041
2009	Förslag	27 000		
2010	Beräknat	27 000		
2011	Beräknat	27 000		

¹ Inklusive tilläggsbudget enligt 2008 års tilläggsbudgetproposition (bet. 2007/08:FiU21) och förslag till tilläggsbudget i samband med denna proposition.

Anslaget 37:3 *Ersättning till Posten AB (publ) för grundläggande kassaservice m.m.* föreslås byta benämning till anslag 2:3 *Grundläggande betaltjänster*.

Anslaget har under budgetåret 2008 använts för tillhandahållandet av grundläggande betaltjänster på de orter och den landsbygd där behovet av tjänsterna inte tillgodoses av marknaden. Tillgången till grundläggande betaltjänster säkerställs genom uppdrag till PTS att upphandla tjänsterna. Anslaget har även använts för PTS ökade förvaltningskostnader 2008 till följd av upphandlingsuppdraget samt ett uppdrag att genomföra en informations- och utbildningsinsats för att underlätta övergången från nuvarande ordning till andra alternativ för de personer som har behov av grundläggande kassaservice.

Tidigare har anslaget använts för Posten AB:s (publ) åliggande att tillhandahålla grundläggande kassaservice i enlighet med lagen (2001:1276) om grundläggande kassaservice. Den lagen upphör att gälla per den 31 december 2008 i enlighet med riksdagens bifall (rskr. 2006/07:205) till proposition 2006/07:55 Statens ansvar för vissa betaltjänster.

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

För att möjliggöra att det för verksamheten kan göras ekonomiska åtaganden som främst avser flerårigt avtalstecknande vid upphandling föreslår regeringen ett bemyndigande om ekonomiska åtaganden för 2009 som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 120 000 000 kronor 2010–2012.

Tabell 9.15 Särskilt bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Tusental kronor

	Utfall 2007	Prognos 2008	Förslag 2009	Beräknat 2010	Beräknat 2011
Ingående åtaganden	-	-	88 800	71 800	
Nya åtaganden	-	189 000	10 000		
Infriade åtaganden	-	-100 200	-27 000	-27 000	-44 800
Utestående åtaganden	-	88 800	71 800		
Erhållet/förslaget bemyndigande	-	480 000	120 000		

Regeringens överväganden

Mot bakgrund av ovanstående föreslår regeringen att anslaget 37:3 *Ersättning till Posten AB (publ) för grundläggande kassaservice* ändrar namn till anslag 2:3 *Grundläggande betaltjänster* och att 27 000 000 kronor anvisas på anslaget För 2010 och 2011 beräknas anslaget till 27 000 000 kronor för respektive år.

Tabell 9.16 Härledning av anslagsnivån 2009–2011, för 2:3 Grundläggande betaltjänster

Tusental kronor

	2009	2010	2011
Anvisat 2008 ¹	280 000	280 000	280 000
Förändring till följd av:			
Beslut	-253 000	-253 000	-253 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	27 000	27 000	27 000

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2007 (bet. 2007/08:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

9.9.4 2:4 Informationsteknik: Telekommunikation m.m.

Tabell 9.17 Anslagsutveckling

Tusental kronor

2007	Utfall	12 850	Anslags-sparande	1 755
2008	Anslag	15 510 ¹	Utgifts-prognos	15 621
2009	Förslag	20 210		
2010	Beräknat	18 010		
2011	Beräknat	18 010		

¹ Inklusive tilläggsbudget enligt 2008 års tilläggsbudgetproposition (bet. 2007/08:FiU21) och förslag till tilläggsbudget i samband med denna proposition.

Anslaget används för insatser bl.a. i form av projekt som bidrar till att förverkliga målen för politiken för informationssamhället, vilket inkluderar samhällsomfattande tjänster inom området elektronisk kommunikation, liksom olika uppföljningar och utvärderingar av politiken.

Regeringens överväganden

Regeringen bedömer att de projekt och utvärderingar som genomförts under året har bidragit till att förverkliga regeringens politik för informationssamhället. För budgetåret 2009 föreslås att anslaget ökar i jämförelse med innevarande år, p.g.a. att en tidigare temporär neddragning upphör.

Med bakgrund av ovanstående föreslår regeringen att 20 210 000 kronor anvisas under anslaget 2:4 *Informationsteknik: Telekommunikation m.m.* för 2009. För 2010 och 2011 beräknas anslaget till 18 010 000 kronor för respektive år.

Tabell 9.18 Härledning av anslagsnivån 2009–2011, för 2:4 Informationsteknik: Telekommunikation m.m.

Tusental kronor

	2009	2010	2011
Anvisat 2008 ¹	15 510	15 510	15 510
Förändring till följd av:			
Beslut	4 700	2 500	2 500
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	20 210	18 010	18 010

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2007 (bet. 2007/08:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

9.9.5 2:5 Samförläggning och kanalisation m.m.

Tabell 9.19 Anslagsutveckling

Tusental kronor

2007	Utfall		Anslags-sparande	0
2008	Anslag	75 000 ¹	Utgifts-prognos	73 544
2009	Förslag	75 000		
2010	Beräknat	95 000		
2011	Beräknat	20 000		

¹ Inklusive tilläggsbudget enligt 2008 års tilläggsbudgetproposition (bet. 2007/08:FiU21) och förslag till tilläggsbudget i samband med denna proposition.

Anslaget används för åtgärder för att främja att IT-infrastruktur med hög överföringskapacitet (bredband) samförläggs med annan infrastruktur och till statligt stöd för kanalisation för bredband samt till kostnader för administration av åtgärderna m.m.

Regeringens överväganden

Det finns samhällsekonomiska skäl att främja att infrastruktur för bredband eller kanalisation för sådan infrastruktur läggs ner samtidigt som annan infrastruktur förläggs eller rustas upp. Mot bakgrund av ovanstående föreslår regeringen att 75 000 000 kronor anvisas anslaget för 2009. För 2010 beräknas anslaget till 95 000 000 kronor och 2011 till 20 000 000 kronor.

Tabell 9.20 Härledning av anslagsnivån 2009–2011, för 2:5 Samförläggning och kanalisation m.m.

Tusental kronor

	2009	2010	2011
Anvisat 2008 ¹	75 000	75 000	75 000
<i>Förändring till följd av:</i>			
Beslut		20 000	-55 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	75 000	95 000	20 000

¹ Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2007 (bet. 2007/08:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2008 års statsbudget. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning.