

Kommunikationer

22



Förslag till statens budget för 2012

Kommunikationer

Innehållsförteckning

1	Förslag till riksdagsbeslut	9
2	Kommunikationer	13
2.1	Omfattning.....	13
2.2	Utgiftsutveckling	13
2.3	Skatteutgifter.....	14
3	Transportpolitik.....	15
3.1	Omfattning.....	15
3.2	Utgiftsutveckling	16
3.3	Skatteutgifter.....	16
3.4	Mål	18
3.5	Resultatredovisning	18
3.5.1	Funktionsmål: Tillgänglighet	18
3.5.2	Hänsynsmål: Säkerhet, miljö och hälsa	24
3.5.3	Analys och slutsatser	28
3.5.4	Särskilda resultatredovisningar.....	29
3.6	Politikens inriktning	43
3.7	Budgetförslag	51
3.7.1	1:1 Väghållning.....	51
3.7.2	1:2 Banhållning.....	57
3.7.3	1:3 Trafikverket.....	63
3.7.4	1:4 Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål m.m.	64
3.7.5	1:5 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.	64
3.7.6	1:6 Driftbidrag till icke statliga flygplatser.....	65
3.7.7	1:7 Trafikavtal.....	66
3.7.8	1:8 Viss internationell verksamhet.....	67
3.7.9	1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut.....	68
3.7.10	1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	69
3.7.11	1:11 Trängselskatt i Stockholm.....	70
3.7.12	1:12 Transportstyrelsen	73
3.7.13	1:13 Trafikanalys	75
3.7.14	Sjöfartsverket	76
3.7.15	Luftfartsverket	77
3.7.16	Statens järnvägar.....	79

3.8	Bolagsförvaltningen.....	81
3.8.1	Arlandabanan Infrastructure AB.....	81
3.8.2	Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB Aktiebolag.....	82
3.8.3	Botniabanan AB (publ)	82
3.8.4	Ny organisation för Swedish National Road Consulting AB och LFV Aviation Consulting AB.....	82
4	Politiken för informationsområdet	83
4.1	Omfattning	83
4.2	Utgiftsutveckling.....	84
4.3	Mål.....	84
4.4	Resultatredovisning	85
4.4.1	Omvärldsanalys	86
4.4.2	Förbättrad livskvalitet, förenklad vardag och hållbar tillväxt	87
4.4.3	Elektronisk förvaltning	90
4.4.4	Bredband i världsklass och goda möjligheter för hushåll och företag att använda elektroniska samhällstjänster	91
4.4.5	Effektivt fungerande marknader.....	94
4.4.6	Säkra och robusta elektroniska kommunikationer.....	95
4.4.7	Post och grundläggande betaltjänster	99
4.5	Politikens inriktning.....	102
4.6	Budgetförslag.....	108
4.6.1	2:1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter	108
4.6.2	2:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade	109
4.6.3	2:3 Grundläggande betaltjänster.....	110
4.6.4	2:4 Informationsteknik: Telekommunikation m.m.	111
4.6.5	2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	111
4.6.6	2:6 Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse.....	113

Tabellförteckning

Anslagsbelopp.....	11
2.1 Utgiftsutveckling inom utgiftsområde 22 Kommunikationer.....	13
2.2 Härledning av ramnivån 2012–2015. Utgiftsområde 22 Kommunikationer.....	14
2.3 Ramnivå 2012 realekonomiskt fördelad. Utgiftsområde 22 Kommunikationer	14
2.4 Skatteutgifter inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, netto	14
3.1 Utgiftsutveckling inom område Transportpolitik	16
3.2 Skatteutgifter inom transportpolitiken, netto	17
3.3 Samlad målbedömning för transportområdet.....	28
3.4 Uppföljning av den nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportinfrastruktur samt länsplanerna för regional transportinfrastruktur för perioden 2010–2021	30
3.5 Uppföljning av kostnader samt redovisning av kalkylerad samhällsnytta för objekt som öppnats för trafik under 2010	31
3.6 Uppföljning av åtgärdsområden i nationell plan.....	32
3.7 Kostnader för investeringar per åtgärdskategori	32
3.8 Uppföljning och prognos för större investeringsprojekt i Nationell plan för transportsystemet 2010–2021	33
3.9 Uppföljning av åtgärdsstyper i de regionala planerna.....	34
3.10 Uppföljning av de regionala planerna.....	34
3.11 Underhåll och reinvesteringar per bantyp i förhållande till antalet tågkilometer och antalet spårmetrar.....	35
3.12 Beläggningsunderhåll per vägtyp	35
3.13 Projekt som Sverige beviljats medel för i 2010 års utlysning.....	37
3.14 Resultat efter finansnetto.....	42
3.15 Anslagsutveckling.....	51
3.16 Intäkter som Trafikverket disponerar.....	52
3.17 Intäkter som Trafikverket inte disponerar	52
3.18 Investeringsplan	53
3.19 Särskilt bemyndigande om ekonomiska åtaganden	54
3.20 Beräknad nettoupplåning för vägar åren 2010–2021	55
3.21 Beräknad låneskuld för vägar åren 2010–2021	55
3.22 Anslagsbehov för räntor och återbetalning av lån för åren 2010–2021	56
3.23 Anslag 1:1 Vaghållning fördelning på anslagposter och delposter.....	57
3.24 Härledning av anslagsnivån 2012–2015, för 1:1 Vaghållning.....	57
3.25 Anslagsutveckling.....	57
3.26 Intäkter som Trafikverket disponerar.....	58
3.27 Investeringsplan	59
3.28 Särskilt bemyndigande om ekonomiska åtaganden	60
3.29 Beräknad nettoupplåning för järnvägar åren 2010–2021	61
3.30 Beräknad låneskuld för järnvägar åren 2010–2021.....	61

3.31 Anslagsbehov för räntor och återbetalning av lån för järnvägar åren 2010–2021	62
3.32 Anslag 1:2 Banhållning fördelning på anslagsposter.....	63
3.33 Härledning av anslagsnivån 2012–2015, för 1:2 Banhållning.....	63
3.34 Anslagsutveckling.....	63
3.35 Härledning av anslagsnivån 2012–2015, för 1:3 Trafikverket	64
3.36 Anslagsutveckling.....	64
3.37 Härledning av anslagsnivån 2012–2015, för 1:4 Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål m.m.....	64
3.38 Anslagsutveckling.....	64
3.39 Härledning av anslagsnivån 2012–2015, för 1:5 Ersättning till viss kanaltrafik.....	65
3.40 Anslagsutveckling.....	65
3.41 Härledning av anslagsnivån 2012–2015, för 1:6 Driftbidrag till icke statliga flygplatser	66
3.42 Anslagsutveckling.....	66
3.43 Särskilt bemyndigande om ekonomiska åtaganden.....	67
3.44 Härledning av anslagsnivån 2012–2015, för 1:7 Trafikavtal.....	67
3.45 Anslagsutveckling.....	67
3.46 Härledning av anslagsnivån 2012–2015, för 1:8 Viss internationell verksamhet.....	68
3.47 Anslagsutveckling.....	68
3.48 Uppdragsverksamhet i VTI	68
3.49 Härledning av anslagsnivån 2012–2015, för 1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut	69
3.50 Anslagsutveckling.....	69
3.51 Härledning av anslagsnivån 2012–2015, för 1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	69
3.52 Anslagsutveckling.....	70
3.53 Trängselskatt i Stockholm – uppföljning av överskott i förhållande till avsatta medel till väginvesteringar 2007–2010.....	70
3.54 Trängselskatt i Stockholm – uppföljning av hur avsatta medel har använts 2007–2010.....	71
3.55 Trängselskatten i Stockholm – beräkning av medel som avsätts till investeringar 2012–2015	72
3.56 Anslag 1:11 Trängselskatten i Stockholm – fördelning på anslagsposter	72
3.57 Härledning av anslagsnivån 2012–2015, för 1:11 Trängselskatt i Stockholm	72
3.58 Anslagsutveckling.....	73
3.59 Offentligrättslig verksamhet i Transportstyrelsen	73
3.60 Offentligrättslig verksamhet i Transportstyrelsen 2012 – fördelning av budgeterade kostnader på verksamhetsområden och trafikslag.....	74
3.61 Offentligrättslig verksamhet i Transportstyrelsen – vissa avgifter inom luftfartsområdet	74
3.62 Uppdragsverksamhet i Transportstyrelsen	74
3.63 Härledning av anslagsnivån 2012–2015, för 1:12 Transportstyrelsen	75
3.64 Anslagsutveckling.....	75
3.65 Härledning av anslagsnivån 2012–2015, för 1:13 Trafikanalys	76
3.66 Investeringsplan för Sjöfartsverket	77
3.67 Prognos för Luftfartsverkets resultat 2011–2015	78
3.68 Resultatutveckling för Staten järnvägar	79
3.69 Uppdragsverksamhet i Statens järnvägar	80

3.70 Offentligrättslig verksamhet i Statens järnvägar	80
3.71 Investeringsplan för Statens järnvägar.....	81
4.1 Utgiftsutveckling inom område politiken för informationssamhället	84
4.2 Indikatorer på måluppfyllelse	86
4.3 Anslagsutveckling.....	108
4.4 Offentligrättslig verksamhet.....	108
4.5 Härledning av anslagsnivån 2012–2015, för 2:1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter	109
4.6 Anslagsutveckling.....	109
4.7 Särskilt bemyndigande om ekonomiska åtaganden	109
4.8 Härledning av anslagsnivån 2012–2015, för 2:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade	110
4.9 Anslagsutveckling.....	110
4.10 Särskilt bemyndigande om ekonomiska åtaganden	110
4.11 Härledning av anslagsnivån 2012–2015, för 2:3 Grundläggande betaltjänster	111
4.12 Anslagsutveckling.....	111
4.13 Härledning av anslagsnivån 2012–2015, för 2:4 Informationsteknik: Telekommunikation m.m.....	111
4.14 Anslagsutveckling.....	111
4.15 Särskilt bemyndigande om ekonomiska åtaganden	112
4.16 Härledning av anslagsnivån 2012–2015, för 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	112
4.17 Anslagsutveckling.....	113
4.18 Härledning av anslagsnivån 2012–2015, för 2:6 Gemensamma e- förvaltningsprojekt av strategisk betydelse	113

1 Förslag till riksdagsbeslut

Regeringen föreslår att riksdagen

1. bemyndigar regeringen att under 2012 för ramanslaget 1:1 *Väghållning* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 37 800 000 000 kronor 2013–2040 (avsnitt 3.7.1),
2. bemyndigar regeringen att för 2012 besluta om en låneram i Riksgäldskontoret intill ett belopp av högst 8 900 000 000 kronor för prioriterade vägprojekt m.m. (avsnitt 3.7.1),
3. bemyndigar regeringen att under 2012 för ramanslaget 1:2 *Banbållning* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 73 600 000 000 kronor 2013–2050 (avsnitt 3.7.2),
4. bemyndigar regeringen att för 2012 besluta om en låneram i Riksgäldskontoret intill ett belopp av högst 16 900 000 000 kronor för prioriterade järnvägsprojekt m.m. (avsnitt 3.7.2),
5. bemyndigar regeringen att för 2012 besluta om en låneram i Riksgäldskontoret intill ett belopp av högst 16 500 000 000 kronor till Botniabanan AB (publ) för Botniabanan (avsnitt 3.7.2),
6. bemyndigar regeringen att under 2012 för ramanslaget 1:7 *Trafikavtal* ingå ekonomiska åtaganden i samband med tjänstekoncessioner, avtal om trafiktjänst baserat på allmän trafikplikt, samverkansavtal och upphandling av transportpolitiskt motive-rad trafik som inklusive tidigare gjorda åta-ganden medför behov av framtida anslag på högst 3 500 000 000 kronor under 2013–2022 (avsnitt 3.7.7),
7. godkänner de ekonomiska målen för Sjöfartsverket och föreslagen prisrestriktion samt bemyndigar regeringen att besluta om utdelning och skattemotsvarighet för Sjöfartsverket i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.7.14),
8. bemyndigar regeringen att för 2012 ge Sjöfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.7.14),
9. godkänner förslaget till investeringsplan för Sjöfartsverket för 2012–2014 (avsnitt 3.7.14),
10. godkänner de ekonomiska målen för Luftfartsverket och bemyndigar regeringen att besluta om utdelning och skattemotsvarighet i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.7.15),
11. bemyndigar regeringen att för 2012 ge Luftfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.7.15),
12. godkänner förslaget till investeringsplan för Luftfartsverket för 2012–2015 (avsnitt 3.7.15),
13. godkänner Statens järnvägars ekonomiska mål och finansieringsmodell samt bemyndigar regeringen att för 2012 ge Statens järnvägar finansiella befogenheter i enlighet

- med vad regeringen förordar (avsnitt 3.7.16),
14. godkänner förslaget till investeringsplan för Statens järnvägar för perioden 2012–2014 (avsnitt 3.7.16),
 15. bemyndigar regeringen att förvärva de aktier i Botniabanan AB (publ) som ägs av Kramfors kommun, Örnsköldsviks kommun, Nordmalings kommun och Umeå kommun till ett belopp om 90 000 kronor (avsnitt 3.8.3),
 16. bemyndigar regeringen att vidta de åtgärder som krävs för att genomföra förvärvet enligt punkt 15 (avsnitt 3.8.3),
 17. godkänner att regeringen överför förvaltningen av statens aktier i Botniabanan AB (publ) till Trafikverket (avsnitt 3.8.3),
 18. godkänner att Botniabanan AB (publ) avvecklas (avsnitt 3.8.3),
 19. godkänner målet för it-politiken och att det tidigare målet samt två av tre tidigare delmål upphör att gälla (avsnitt 4.3),
 20. fastställer avgiftsuttaget för finansiering av åtgärder mot allvarliga fredstida hot och påfrestningar som gäller elektronisk kommunikation till högst 100 000 000 kronor 2012 (avsnitt 4.6.1),
 21. bemyndigar regeringen att under 2012 för ramanslaget 2:2 *Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 220 000 000 kronor 2013–2014 (avsnitt 4.6.2),
 22. bemyndigar regeringen att under 2012 för ramanslaget 2:3 *Grundläggande betaltjänster* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 60 000 000 kronor 2013–2014 (avsnitt 4.6.3),
 23. bemyndigar regeringen att under 2012 för ramanslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 135 000 000 kronor 2013 och 2014 (avsnitt 4.6.5),
 24. för budgetåret 2012 anvisar anslagen under utgiftsområde 22 *Kommunikationer* enligt följande uppställning:

Anslagsbelopp*Tusental kronor*

Anslag	Anslagstyp	
1:1 Văghållning	Ramanslag	21 563 948
1:2 Banhållning	Ramanslag	14 730 543
1:3 Trafikverket	Ramanslag	1 458 089
1:4 Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål m.m.	Ramanslag	143 308
1:5 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.	Ramanslag	62 284
1:6 Driftbidrag till icke statliga flygplatser	Ramanslag	110 013
1:7 Trafikavtal	Ramanslag	831 000
1:8 Viss internationell verksamhet	Ramanslag	25 085
1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut	Ramanslag	44 135
1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	Ramanslag	348 500
1:11 Trängselskatt i Stockholm	Ramanslag	1 239 885
1:12 Transportstyrelsen	Ramanslag	1 984 773
1:13 Trafikanalys	Ramanslag	61 165
2:1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter	Ramanslag	20 583
2:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade	Ramanslag	147 078
2:3 Grundläggande betaltjänster	Ramanslag	37 000
2:4 Informationsteknik: Telekommunikation m.m.	Ramanslag	40 010
2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	Ramanslag	185 000
2:6 Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse	Ramanslag	28 313
Summa		43 060 712

2 Kommunikationer

2.1 Omfattning

Utgiftsområde 22 Kommunikationer omfattar transportpolitik samt politiken för informationssamhället.

2.2 Utgiftsutveckling

Tabell 2.1 Utgiftsutveckling inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

Miljoner kronor

	Utfall 2010	Budget 2011 ¹	Prognos 2011	Förslag 2012	Beräknat 2013	Beräknat 2014	Beräknat 2015
Transportpolitik	38 977	39 764	40 623	42 603	42 535	40 496	44 784
Politiken för informationssamhället	339	388	468	458	457	432	352
Äldreanslag	472	0	37	0	0	0	0
Totalt för utgiftsområde 22 Kommunikationer	39 788	40 152	41 129	43 061	42 992	40 928	45 136

¹ Inklusive ändringsbudget till statens budget 2011 (prop. 2010/11:99, bet. 2010/11:FiU21) och förslag till ändringsbudget i samband med denna proposition.

För 2012 föreslår regeringen att 43 061 miljoner kronor anvisas till utgiftsområdet. Den högre anslagsnivån jämfört med 2011 förklaras främst av den satsning på drift och underhåll, reinvesteringar och trimningsåtgärder på både järnväg och väg under åren 2012–2013 som regeringen föreslår i denna proposition.

För 2013 beräknas anslagsnivån till 42 992 miljoner kronor, för 2014 till 40 928 miljoner kronor och för 2015 till 45 136 miljoner kronor.

I tabell 2.2 redovisas förändringen av anslagsnivån för perioden 2012–2015 jämfört med statens budget för 2011 fördelat på olika komponenter. Den pris- och löneomräkning som görs årligen av anslagen för förvaltningsändamål för att kompensera myndigheterna för pris- och löneökningar utgör

en del av den föreslagna anslagsförändringen. Vid omräkningen används separata index för prisutvecklingen inom de tre utgiftsgrupperna löner, hyror och övriga förvaltningskostnader. Till skillnad från förvaltningsanslagen omräknas de två största anslagen för infrastrukturåtgärder, 1:1 *Väghållning* och 1:2 *Banhållning*, med nettoprisindex, som visar de genomsnittliga prisförändringarna för den inhemska privata konsumtionen.

**Tabell 2.2 Härledning av ramnivån 2012–2015.
Utgiftsområde 22 Kommunikationer**

Miljoner kronor

	2012	2013	2014	2015
Anvisat 2011¹	40 150	40 150	40 150	40 150
<i>Förändring till följd av:</i>				
Pris- och löne- omräkning ²	1 081	1 736	2 379	3 085
Beslut	1 792	1 024	-1 652	1 804
Överföring till/från andra utgiftsområden	-5	-1	-1	0
Övrigt	42	83	52	98
Ny ramnivå	43 061	42 992	40 928	45 136

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2010 (bet. 2010/11:FiU10).

Beloppet är således exklusive beslut på ändringsbudget under innevarande år.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2011 års budget för staten. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2013–2015 är preliminär och kan komma att ändras.

Av tabell 2.3 framgår utgiftsområdets ram för 2012 realekonomiskt fördelad på transfereringar, verksamhetskostnader och investeringar.

**Tabell 2.3 Ramnivå 2012 realekonomiskt fördelad.
Utgiftsområde 22 Kommunikationer**

Miljoner kronor

	2012
Transfereringar ¹	2 847
Verksamhetskostnader ²	20 643
Investeringar ³	19 571
Summa ramnivå	43 061

Den realekonomiska fördelningen baseras på utfall 2010 samt kända förändringar av anslagens användning.

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

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

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

2.3 Skatteutgifter

Samhällets stöd till företag och hushåll inom utgiftsområde 22 Kommunikationer redovisas normalt i huvudsak på budgetens 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 budgetens saldo och kan därför jämföras med stöd på budgetens utgiftssida. En utförlig beskrivning av redovisningen av skatteutgifterna har redovisats i regeringens skrivelse Redovisning av skatteutgifter 2011 (skr. 2010/11:108).

Av tabell 2.4 framgår de nettoberäknade skatteutgifterna som är att hänföra till utgiftsområde 22 Kommunikationer.

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

Miljoner kronor

	Prognos 2011	Prognos 2012
Transportpolitik	20 410	22 160
Politiken för informationssamhället	0	0
Totalt för utgiftsområdet	20 410	22 160

3 Transportpolitik

3.1 Omfattning

I området ingår järnvägar, vägar, sjöfart, luftfart samt transport- och kommunikationsforskning.

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

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

Den 1 januari 2011 införlivades Rikstrafikens och Rederinämnadens verksamheter i Trafikverket och därmed avvecklades de bägge myndigheterna.

3.2 Utgiftsutveckling

Tabell 3.1 Utgiftsutveckling inom område Transportpolitik

Miljoner kronor

	Utfall 2010	Budget 2011 ¹	Prognos 2011	Förslag 2012	Beräknat 2013	Beräknat 2014	Beräknat 2015
<i>Transportpolitik</i>							
1:1 Vaghållning	20 250	20 702	20 684	21 564	22 030	21 788	23 260
1:2 Banhållning	15 041	12 825	13 999	14 731	14 414	12 472	15 147
1:3 Trafikverket	1 124	1 532	1 515	1 458	1 488	1 517	1 555
1:4 Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål m.m.	143	143	143	143	143	143	143
1:5 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.	62	62	62	62	62	62	62
1:6 Driftbidrag till icke statliga flygplatser	103	103	103	110	110	110	110
1:7 Trafikavtal	819	831	814	831	831	831	831
1:8 Viss internationell verksamhet	27	25	25	25	25	25	25
1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut	40	41	40	44	45	46	47
1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	536	349	648	349	349	349	349
1:11 Trängselskatt i Stockholm	262	833	563	1 240	916	937	984
1:12 Transportstyrelsen	533	2 258	1 967	1 985	2 059	2 152	2 205
1:13 Trafikanalys	36	60	61	61	63	64	65
Summa Transportpolitik	38 977	39 764	40 623	42 603	42 535	40 496	44 784
<i>Äldreanslag</i>							
2010 1:1 Vägverket: Administration	229	0	23	0	0	0	0
2010 1:3 Banverket: Administration	190	0	7	0	0	0	0
2010 1:8 Sjöfartsregistret	6	0	0	0	0	0	0
2010 1:9 Rederinämden: Administration	2	0	0	0	0	0	0
2010 1:11 Rikstrafiken: Administration	23	0	0	0	0	0	0
2010 1:15 Statens institut för kommunikationsanalys	16	0	0	0	0	0	0
Summa Äldreanslag	466	0	29	0	0	0	0
Summa område Transportpolitik	39 443	39 764	40 652	42 603	42 535	40 496	44 784

¹ Inklusive ändringsbudget till statens budget 2011 (prop. 2010/11:99, bet. 2010/11:FiU21) och förslag till ändringsbudget i samband med denna proposition.

För 2011 prognostiseras de totala utgifterna för området uppgå till 40 652 miljoner kronor, vilket är något mer än tilldelade medel.

För 2012 föreslår regeringen att 42 603 miljoner kronor anvisas för transportpolitiken. Den högre anslagsnivån jämfört med 2011 förklaras främst av den satsning på drift och underhåll, reinvesteringar och trimningsåtgärder på både järnväg och väg under åren 2012–2013 som regeringen föreslår i denna proposition.

För 2013 beräknas anslagen inom området till 42 535 miljoner kronor, för 2014 till 40 496 miljoner kronor och för 2015 till 44 784 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 2011	Prognos 2012
Personbefordran	6 160	6 810
Energiskatt på diesel i motordrivna fordon	8 310	8 900
Energiskattebefrielse för naturgas och gasol som drivmedel	130	140
Energiskattebefrielse för biodrivmedel	1 840	2 170
Energiskattebefrielse för elförbrukning vid bandrift	1 050	1 100
Energiskattebefrielse för bränsleförbrukning vid bandrift	20	20
Energiskattebefrielse på bränsle för inrikes luftfart	770	800
Nedsatt koldioxidskatt för naturgas och gasol som drivmedel	20	30
Koldioxidskattebefrielse för bandrift	20	20
Koldioxidskattebefrielse för inrikes luftfart	710	750
Sjöfartsstöd	1 380	1 420
Totalt för transportpolitik	20 410	22 160

Personbefordran

Enligt 7 kap. 1 § mervärdesskattelagen (ML) (1994:200) är mervärdesskatten för personbefordran nedsatt till 6 procent. Skattesatsen gäller för resor i kollektivtrafik och taxiresor, samt turist- och charterresor, sightseeingturer och liknande, oavsett vilket transportmedel som används. Mervärdesskattenivån gäller dock inte om resemomentet är av underordnad betydelse. Den nedsatta skattesatsen ger upphov till en skatteutgift avseende mervärdesskatt.

Energiskatt på diesel i motordrivna fordon

I 2 kap. 1 § lagen (1994:1776) om skatt på energi (LSE) anges energiskattesatserna på bränslen. Skattesatsen för diesel i miljöklass 1 jämförs med skattesatsen för bensin i miljöklass 1, vilken utgör normen på hela transport-området. I praktiken utgörs nästan all bensin- och dieselanvändning av miljöklass 1. År 2011 motsvarar skattesatsen för bensin i den främsta miljöklassen 33,8 öre/kWh medan diesel i den främsta miljöklassen, dvs. miljöklass 1, beskattas med motsvarande 15,3 öre/kWh. Skatteutgiften utgörs av mellanskillnaden i skattesats.

Skatteutgiften för diesel uppgår därför till 18,5 öre/kWh. Riksdagen har beslutat att höja skatten på diesel till motsvarande 17,3 öre/kWh 2013.

Energiskattebefrielse för naturgas och gasol som drivmedel

Enligt 2 kap. 1 § första stycket 4 a och 5 a LSE betalas ingen energiskatt för naturgas och gasol som drivmedel. Normen utgörs av energiskattesatsen för bensin i miljöklass 1.

Energiskattebefrielse för biodrivmedel

Enligt 7 kap. 4 § LSE gäller energiskattebefrielse för biogas. Övriga biodrivmedel ges skattebefrielse genom dispensbeslut av regeringen, med stöd av 2 kap. 12 § LSE. Under 2011 ges befrielse för låginblandning upp till och med 6,5 volymprocent biodrivmedel i bensin och 5 volymprocent biodrivmedel diesel. För E85 och andra höginblandade biodrivmedel samt för biodrivmedel utan fossilt innehåll ges full skattebefrielse för den förnybara andelen. Normen utgörs av energiskattesatsen för bensin i miljöklass 1.

Energiskattebefrielse för elförbrukning vid bandrift

Enligt 11 kap. 9 § 1 LSE gäller energiskattebefrielse för elförbrukning för bandrift (t.ex. järnväg och tunnelbana). Normen utgörs av energiskattesatsen för bensin i miljöklass 1.

Energiskattebefrielse för bränsleförbrukning vid bandrift

Enligt 6 a kap. 1 § 2 LSE gäller energiskattebefrielse för bränsle för bandrift (t.ex. dieseldrivna järnvägsfordon). Normen utgörs av energiskattesatsen för bensin i miljöklass 1.

Energiskattebefrielse på bränsle för inrikes luftfart

Energiskattebefrielse för flygfotogen, flygbensin och andra bränslen än bensin vid yrkesmässig luftfart gäller enligt 6 a kap. 1 § 5 samt 9 kap. 3 § 4 LSE. Normen utgörs av energiskattesatsen för bensin i miljöklass 1. Flygbränsle som förbrukas i luftfartyg beskattas när luftfartyget används för privat ändamål.

Nedsatt koldioxidskatt för naturgas och gasol som drivmedel

Enligt 2 kap. 1 § första stycket 4 a och 5 a LSE är koldioxidskattesatsen för naturgas och gasol som drivmedel nedsatt jämfört med den som gäller för andra ändamål, dvs. uppvärmning. Nedsättningen motsvarar 30 procent av koldioxidskattesatsen för både naturgas och gasol. Normen utgörs av full koldioxidskattesats. Riksdagen har även beslutat att nedsättningen för både naturgas och gasol ska motsvara 20 procent 2013 och 0 procent 2015. Därmed upphör skatteutgiften 2015.

Koldioxidskattebefrielse för bandrift

Enligt 6 a kap. 1 § 2 LSE gäller koldioxidskattebefrielse för bränsle för bandrift (t.ex. dieseldrivna järnvägsfordon). Normen utgörs av full koldioxidskattesats.

Koldioxidskattebefrielse för inrikes luftfart

Koldioxidskattebefrielse för flygfotogen, flygbensin och andra bränslen än bensin vid yrkesmässig luftfart gäller enligt 6 a kap. 1 § 5 samt 9 kap. 3 § 4 LSE. Flygbränsle som förbrukas i luftfartyg beskattas när luftfartyget används för privat ändamål. Normen utgörs av full koldioxidskattesats.

Sjöfartsstöd

Enligt förordningen (2001:770) om sjöfartsstöd ges sjöfartsstöd, under vissa förutsättningar, till arbetsgivare genom att arbetsgivarens skattekonto krediteras ett belopp motsvarande

skatteavdrag och arbetsgivaravgifter på sjöinkomst. Krediteringen utgör en skatteutgift.

3.4 Mål

I enlighet med riksdagens beslut är det övergripande målet för transportpolitiken att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Därutöver har riksdagen beslutat om ett funktionsmål *tillgänglighet* och ett hänsynsmål *säkerhet, miljö och hälsa*. De båda målen konkretiseras i form av preciseringar inom ett antal prioriterade områden (prop. 2008/09:93, bet. 2008/09:TU14, rskr. 2008/09:257). Resultatredovisningen i det följande görs i förhållande till dessa mål.

3.5 Resultatredovisning

3.5.1 Funktionsmål: Tillgänglighet

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

Medborgarnas resor och näringslivets transporter

Precisering av målen: Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet. Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.

Framkomligheten på väg och järnväg har försämrats

Framkomligheten för biltrafiken i storstäder har minskat under 2010. Medelhastigheten i såväl Stockholm som Göteborg och Malmö sjönk under året. Det bedöms huvudsakligen vara en effekt av ökad trängsel på grund av den förbättrade konjunkturen.

Trenden gällande antalet totalstopp i vägtrafiken var nedåtgående från 2007 till 2009 men den bröts 2010. Detta beror bland annat på en kraftig ökning av antalet översvämningar och kraftiga snöfall. Västra Götalands län och Skåne län svarar för ca en tredjedel av antalet stopp.

Antalet statliga vägar med nedsatt bärighet på grund av tjällossning minskade från 2002 till 2008, men de senaste två åren har den positiva trenden brutits. Orsaken bedöms av Trafikverket vara de hårda vintrarna. De största problemen med tjällossning finns i Norrbottens, Västerbottens, Västernorrlands, Jämtlands, Dalarnas, Värmlands, Örebro, Västra Götalands och Jönköpings län. Det är framför allt näringslivet som drabbas av tjälrestriktioner.

Tågens ankomstpunktlighet mäts som den andel tåg som anlänt till sin slutstation inom fem minuter efter ankomst enligt tidtabellen. Ankomstpunktligheten har utvecklats positivt inom bantyperna storstad, större stråk och övriga viktiga gods- och resandestråk från 2006 till 2009. På övriga banor, med mindre trafik, var punktligheten i stort sett oförändrad. Men 2010 bröts den positiva trenden, precis som på vägsidan och punktligheten är den lägsta sedan 2004 inom samtliga bantyper. Totalt för alla bantyper var ankomstpunktligheten 87,8 procent under 2010 fram till november, vilket är en försämring med 4,3 procentenheter jämfört med 2009.

För persontrafiken var punktligheten 87,1 procent 2010, jämfört med 92,5 procent 2009. Orsaken till den lägre punktligheten 2010 är bl.a. den svåra vintern. Godstrafikens punktlighet är den sämsta på ett antal år. Punktligheten för godstrafiken var 65,5 procent, jämfört med 78,3 procent 2009. Hård vinter i början och slutet av året ledde till stora problem, främst i de södra och mellersta delarna av landet.

Trafikverket har under 2010 anpassat ett antal bytespunkter för funktionshindrade. Vissa hissar berörs av nya lagkrav och de har anpassats under året. Även ett antal rulltrappor har bytts ut för att öka tillgängligheten. Trafikverket ingår även i ett antal stationsråd (lokala samarbetsgrupper med samtliga aktörer som verkar inom ett stationsområde) och deltar i det branschgemensamma projektet ”Attraktiva stationer”.

Stora förbättringspotentialer för trafikinformation

Resenärsindex normalinformation är en mätning av andelen tågresenärer som är nöjda med den trafikinformation som ges i samband med resandet. Enligt mätningen är 45 procent nöjda. Frågorna berör hur tillgänglig, snabb, tydlig och användbar informationen är. Trafikverkets ambition är att 80 procent av resenärerna ska vara nöjda med kollektivtrafiken på järnväg senast 2021.

Transportbranschens nöjdhet är en mätning som ger en samlad bild över hur nöjda godstransportköpare, godstransportörer och trafikhuvudmän för kollektivtrafik är med järnvägstrafiken. Av de som svarat är 38 procent nöjda eller mycket nöjda. Trafikverket har även mätt hur nöjda trafikanterna är med vägtrafikinformationen vid störningar orsakade av vägarbete, oförutsedda hinder och väglag. Dessa mätningar visar att cirka 60 procent av trafikanterna är nöjda med informationen. Trafikverket har satt som mål att 75 procent ska vara nöjda 2010, vilket innebär att detta mål inte har uppnåtts.

Sammanfattningsvis indikerar utfallet i flera av mätningarna att tillförlitligheten i trafikinformationen kan och bör förbättras. Behovet har särskilt uppmärksammats i samband med inställda och försenade tåg och framkomlighetsproblem på vägarna i samband med de besvärliga vinterförhållandena under 2010.

Drygt 900 miljoner kronor till enskilda vägar

Under 2010 har Trafikverket lämnat statsbidrag till drift och underhåll samt byggande på 75 981 (75 878)¹ km enskilda vägar och 13 färjeleder. Huvuddelen av bidragen avser drift och underhåll. Statsbidragen till underhåll avser bland annat bärighetshöjande åtgärder, framkomlighets- respektive trafiksäkerhetsåtgärder samt bro- och beläggningsarbeten. Trafikverkets bidrag motsvarade i genomsnitt 61 (62) procent av väghållarens kostnader för bidragsberättigade enskilda vägar, exklusive bidrag till färjedrift. Andelen är beräknad utifrån Trafikverkets bedömning av kostnaden. Utöver det ordinarie anslaget har 50 miljoner kronor avsatts under

¹ Siffror inom parentes anger 2009 års värden.

2010 inom ramen för den s.k. närtidssatsningen. Denna extra satsning har innefattat underhållsåtgärder på vägar och broar, samt beläggningsarbeten.

Förbättringar i fråga om ojämna och spåriga vägar
Att vägytan är jämn är viktigt för trafikanterna. Ojämnheter kan beskrivas dels i vägens längdriktning, dels från den ena kanten till den andra. Ojämnheter i längdriktningen beskrivs med IRI (International Roughness Index). Ojämnheter i sidled mäts som spårighet. Andelen vägar med IRI överstigande 4 millimeter har minskat inom samtliga vägtyper utom i storstadsområdena, som uppvisar en i stort sett oförändrad utveckling.

Andelen väglängd med spår djup större än 15 millimeter och med ÅDT (årsmedeldygnstrafik) större än 2 000 fordon ökade kraftigt från mitten av 2000-talet fram till 2009 för storstadsvägar², övriga stamvägar³ och pendlingsvägar⁴. Under 2010 uppmättes dock minskad spårighet för både storstadsvägar och övriga stamvägar. Pendlingsvägarna fortsatte dock att försämrats även under 2010.

Bättre kontroll över taxibranschen skapar större trygghet

Transportstyrelsen redovisar exempel på arbete för att generellt öka tryggheten vid persontransporter. Genom en omprövning av tillstånd och taxiförarlegitimationer uppger Transportstyrelsen att tillsynen bidrar till lika villkor för transportföretagen och till att oseriösa verksamhetsutövare inte kan fortsätta bedriva verksamhet.

Positiva trender inom flyget – askmolnet till trots

Under det första kvartalet 2010 ökade flygtrafiken men uppgången avbröts abrupt i april i samband med vulkanutbrottet på Island. 100 000 flygningar världen över ställdes in på grund av askmolnet på Island. 10 miljoner flygpasagerare drabbades och som mest var 375 flygplatser stängda. Luftfartsverket förlorade totalt cirka 30 miljoner kronor som en direkt

följd av vulkanutbrottet. Luftfartsverket och Transportstyrelsen bidrog aktivt till att organisera en effektiv kriskommunikation. Redan i maj 2010 började antalet rörelser i det svenska luftrummet öka igen, och denna trend höll sedan i sig under återstoden av året. För hela året blev ökningen av antalet rörelser i svenskt luftrum 1,7 procent jämfört med 2009. Den totala trafikvolymen 2010 uppgick till knappt 655 000 rörelser. Det kan jämföras med toppåret 2008 med drygt 726 000 rörelser.

Den operativa effektiviteten har varit fortsatt god under 2010. Trafikökningen har inte inneburit några större förseningar. Den genomsnittliga förseningen under de tre första kvartalen understeg tre sekunder per flygning, och under fjärde kvartalet ökade förseningarna till i genomsnitt 20 sekunder per flygning. Trafikökningen i kombination med viss personalbrist, medförde att restriktioner fick införas under begränsade perioder. Som en jämförelse var medelförseningarna i Europa under 2009 cirka 90 sekunder.

Som ett första steg mot ett planerat större nordeuropeiskt luftrum undertecknades i december 2009 ett avtal om att göra det danska och svenska luftrummet till ett gemensamt funktionellt luftrumsblock (FAB). Syftet är att verksamheten ska bli så rationell och effektiv som möjligt. I förlängningen bör det kunna bidra till att Sveriges internationella konkurrenskraft stärks. Luftrumsblocket kommer att vara i operativ drift från 2012.

Stora behov av isbrytarassistans innebär längre väntetider

Sjöfartsverket ska genom sin isbrytningsverksamhet säkerställa en väl fungerande vintersjöfart. Behovet av isbrytning under vintern 2010–2011 har varit det största sedan de stränga vintrarna på 1980-talet. Förekomsten av is var dock, med vissa undantag, normal. Målet för Sjöfartsverket är att den genomsnittliga väntetiden på isbrytarassistans inte ska överstiga fyra timmar. Under säsongen har den genomsnittliga väntetiden varit 9 timmar och en minut, att jämföra med 2009 då den endast var två timmar och 30 minuter.

Ökat antal lotsningar

Återhämtningen efter lågkonjunktur och finanskris medförde att antalet lotsningar ökade väsentligt under 2010. Antalet lotsningar uppgick under 2010 till 38 207 (35 366), vilket

² Storstadsvägar utgörs av ett begränsat vägnät med utpekade vägar i storstadsregionerna Stockholm, Göteborg och Malmö.

³ Stamvägnätet består av vägar som bedöms som betydelsefulla för riket som helhet.

⁴ Pendlingsvägar utgörs av ett utpekat vägnät för arbetspendling.

motsvarar en ökning med ca 8 procent i jämförelse med föregående år. Antalet lotsningar ökade inom samtliga sjötrafikområden och antalet lotsade timmar ökade totalt sett med drygt 5 procent jämfört med 2009. Vid några sjötrafikområden har ett antal lotsar under 2010 utökat sina behörigheter till att omfatta ett större geografiskt område, vilket resulterat i en större flexibilitet.

Arbetet med att skapa en geografiskt heltäckande digital djupdatabas har fortsatt under året. Detta arbete finansieras via medel som Naturvårdsverket ställt till Sjöfartsverkets förfogande.

Regional och internationell tillgänglighet

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

Resultat

Tillgängligheten med bil inom och mellan regioner har sammantaget förbättrats under 2010. Dock har tillgängligheten med bil mellan glesbygd och centralort⁵ samt till regionala centrum inom regioner försämrats något under 2010, vilket drabbar främst skogslänens inland. De förbättringar av vägnätet i glesbygden som har gjorts under året uppväger inte effekten av sänkningar av hastighetsgränsen på vägar i glesbygd till följd av den genomförda hastighetsreformen. Den positiva utvecklingen av förbättrad tillgänglighet med bil till nationellt centrum kan kopplas till såväl förändrade hastighetsgränser som ombyggnader av vägsträckor. Höjda hastighetsgränser införs i samband med att en vägsträcka byggs om till motorväg eller mötesfri väg. Sammantaget innebär det att tillgängligheten med bil mellan regioner och omvärld har förbättrats eftersom cirka 185 000 personer fått kortare restid till regionalt eller nationellt centrum medan cirka 113 000 personer har fått längre restid.

Tillgängligheten för tågtrafik inom och mellan regioner belyses i första hand genom restider och trafikutbud. De största förändringarna av tillgängligheten under 2010 är bl.a. en följd av färdigställandet av Citytunneln i Malmö i december 2010. Genom den nya stationen Triangeln har tillgängligheten till centrala Malmö påtagligt förbättrats. En annan förbättring av tillgängligheten har skett genom färdigställandet av Botniabanan. Persontrafik på järnväg har startats mellan Örnsköldsvik–Umeå. Restiden mellan dessa orter har därigenom minskat från cirka 1 timme och 35 minuter till cirka 55 minuter. Inkörningsproblem på sträckan har dock lett till försämrade punktlighet.

Rikstrafiken, vars verksamhet nu tagits över av Trafikverket, ställde tidigare upp sju kriterier för att definiera om god interregional tillgänglighet råder till en kommun. Kriterierna var god tillgänglighet till Stockholm, internationella resor, kultur och service/inköp, region/universitetssjukhus, universitet/högskola samt alternativa målpunkter i angränsande län. Den huvudsakliga utgångspunkten för kriterierna var att en kommun ska ha goda förutsättningar att leva och utvecklas och de insatser som redan genomfördes skulle enligt Rikstrafiken stötta en viss typ av resande, främst tjänsteresor, sjukresor och resor till högskola och universitet samt serviceresor.

Rikstrafikens insatser har under 2010 medfört att den interregionala tillgängligheten för 107 av landets kommuner upprätthållts på en högre nivå än om inga insatser genomförts. Genom Rikstrafikens insatser har antalet kommuner med oacceptabel tillgänglighet minskats till åtta. Sämst interregional tillgänglighet har kommunerna i Norrlands inland, norra delarna av Värmlands och Dalarnas län, Tornedalen och i Småland.

Den gränsöverskridande vägtrafiken på de svenska europavägarna har, färjeförbindelser undantagna, ökat med ca 12 procent de senaste fyra åren. Den gränsöverskridande järnvägstrafiken har, färjeförbindelser undantagna, ökat med 15 procent de senaste fyra åren. Den kraftigaste ökningen har skett över Öresundsbron där trafiken ökat med 23 procent.

Under 2009–2010 har Transportstyrelsen administrerat bidrag till Luftfartsverket som

⁵ Tillgängligheten mäts som förändring vad gäller antalet personer som har mindre än 45 minuters restid mellan glesbygd och centralort. Som glesbygd betraktas ett antal län; Värmlands, Dalarnas, Gävleborgs, Jämtlands, Västernorrlands, Västerbottens och Norrbottens län. Centralort definieras som orter med minst 3 000 invånare.

projektansvarig myndighet för två s.k. TEN projekt⁶; NUAC-programmet och NEAP. NUAC har beviljats TEN-T medel om 9,8 miljoner euro som fördelats lika mellan Danmark och Sverige. Programmet avslutades den 31 december 2010. NUAC-programmet syftar till att Luftfartsverket tillsammans med danska Naviair etablerar ett gemensamt ägt bolag för att i ett fullt integrerat danskt och svenskt luftrum bedriva flygtrafiktjänst. Under 2010 har ett gemensamt bolag, NUAC, bildats. Under 2011 har NUAC tagit över den operativa supporten till de tre kontrollcentralerna i Köpenhamn, Malmö och Stockholm, och kommer fr.o.m. den 1 juli 2012 också att sköta hela en route-verksamheten.

Luftfartsverket och Naviair har under inledningen av 2011 dragit sig ur sambabetet inom NEAP. I stället har ett samarbete inletts med Storbritannien och Irland, som utgör det andra funktionella luftrumsblocket, för att undersöka möjligheterna till en vidare integration. På längre sikt finns förhoppningar om ett större gemensamt nordeuropeiskt luftrumsblock som ytterligare kan effektivisera luftrumsutnyttjandet.

Ett jämställt samhälle

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

Resultat

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

Samtliga transportmyndigheter har uppfyllt målet att ha minst en 40-procentig representation av vardera kön i både ledningsgrupper och styrelser.

För att bidra till ett jämställt transportsystem har Trafikverket som strategi att ta hänsyn till såväl kvinnors som mäns transportbehov på alla nivåer i all sin verksamhet. Ett speciellt fokusområde är kvinnors och mäns lika inflytande i samråden för nya infrastrukturprojekt. Forskning har bedrivits på området och under året har Trafikverket börjat tillämpa resultaten i samråd kring investeringsprocesser.

Trafikverket arbetar också med jämställdhetsintegrering i transportpolitiken. Bland annat arrangerades ett seminarium på temat och tillsammans med andra myndigheter har Trafikverket arbetat med mått på jämställdhetsintegreringens effekter.

Trafikverket, Sjöfartsverket och Luftfartsverket är involverade i programmet *Staten leder jämt*. Programmet är tänkt att hjälpa myndigheterna att hitta dolda hinder för jämställdhet, minska löneskillnaderna och möjliggöra för kvinnor och män att göra karriär på lika villkor.

När det gäller hur män och kvinnor reser konstaterar Trafikanalys att det fortfarande finns uppenbara skillnader. I genomsnitt reser män längre sträckor under en dag än vad kvinnor gör. Män gör fler arbetsresor medan kvinnor gör fler service- och inköpsresor. Män arbetspendlar ofta med bil, medan kvinnor i större utsträckning är beroende av kollektivtrafiken. Skillnaderna har dock blivit mindre mellan könen och resbehoven närmar sig varandra. Kunskapen om de bakomliggande faktorerna till skillnaderna i resmönster utvecklas kontinuerligt, men är fortfarande bristfällig. Det är ett område där kunskapsunderlaget behöver förbättras.

Skillnaderna mellan mäns och kvinnors beteenden i transportsystemet syns inte bara i resmönstren utan även i innehavet och bruket av fordon. Män äger majoriteten av bilarna och detta är inte något som tycks förändras i snabb takt även om andelen kvinnliga bilägare ökat något.

Transportbranschens arbetskraft har traditionellt varit mansdominerad. I ett jämställt samhälle torde denna dominans avta. Men hur trenden ser ut beror på vilken sektor som undersöks och kan variera kraftigt. Till exempel har andelen kvinnor som arbetar med banarbeten och trafikledning inom järnvägssektorn ökat från 18,7 till 22,2 procent mellan 2005 och 2009. Under samma tidsperiod var trenden den rakt motsatta bland den ombordanställda personalen

⁶ TEN-T är en förkortning av Transeuropeiska nätverket för transporter.

hos svenska rederier, där andelen kvinnor minskat från 24,5 till 20 procent.

Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning

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

Resultat

Riksdagen beslutade 2000 om en nationell handlingsplan för handikappolitiken. Ett av de tidsatta målen var att kollektivtrafiken skulle vara tillgänglig för personer med funktionshinder till utgången av 2010. Vägverket och Banverket fick 2006 i uppdrag att leda en kraftsamling för att göra kollektivtrafiken tillgänglig för personer med funktionsnedsättning. I uppdraget låg att definiera ett prioriterat nät där stationer, fordon och övrig service ska vara av hög kvalitet och användbar för alla. Regeringen konstaterade i budgetpropositionen för 2009 att de åtgärder som dittills genomförts inte varit tillräckliga och därför initierade regeringen en kraftsamling för att påskynda arbetet inför 2010. Detta innebar att regeringen tillsatte 150 miljoner kronor ytterligare under åren 2009–2010 för att påskynda arbetet med att tillgänglighetsanpassa den statliga infrastrukturen inom järnvägssektorn.

Trafikverket hade som mål att, inom ramen för etapp 1 av det prioriterade nätet, ha anpassat 550 busshållplatser och 40 av de 150 järnvägsstationerna i slutet av 2010. Det sistnämnda målet var dock kraftigt reviderat nedåt jämfört med Banverkets ursprungliga mål från 2007 om att de 150 järnvägsstationerna skulle vara fullständigt anpassade 2010. Enligt Trafikverkets årsredovisning var vid 2010 års början 16 järnvägsstationer redan åtgärdade och under årets lopp anser Trafikverket att ytterligare 22 stationer i princip färdigställts, vilket är två stationer färre än vad regeringen angav som mål när ytterligare 150 miljoner kronor avsattes för ändamålet. Målet för busshållplatserna anses däremot ha uppnåtts. Efter att under året ha anpassat 33 hållplatser längs det statliga vägnätet och 100 längs det regionala vägnätet anses i stort sett alla hållplatser i det prioriterade nätet vara åtgärdade.

De totala kostnaderna för Trafikverkets åtgärdande av järnvägsstationer och busshållplatser uppgick under 2010 till 138 miljoner kronor, att jämföra med 71 miljoner kronor 2009. Det prioriterade nätet av tillgänglig kollektivtrafik omfattar även icke-statliga hamnanläggningar och flygplatser.

Den 3 december 2009 trädde Europaparlamentets och rådets förordning om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer (1371/2007) i kraft. Delar av den reglerar funktionshinderades rätt och tillgänglighet till järnvägstrafiken. Bland annat åläggs offentliga och privata aktörer att kostnadsfritt förse personer med funktionsnedsättning med lämplig typ av ledsagning både ombord på tågen och på stationerna i samband med resor. I Sverige är Trafikverket och Jernhusen tillsammans ansvariga för ledsagningen på stationerna. Tjänsten erbjuds på 124 anläggningar runt om i landet.

Under 2010 har andelen tillgänglighetsanpassade kollektivtrafikfordon ökat. En majoritet av fordonen innehar en eller flera av följande anordningar: ramp, rullstolsplats, automatiskt hållplats, utrop, inre informationsskylt och lågt golv.

Barns möjligheter att använda transportsystemet

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

Resultat

Under de senaste trettio åren har barns rörelsefrihet i transportsystemet minskat. Föräldrarna tillåter i mindre grad än tidigare föräldragenerationer gjorde, att barnen själva röra sig i närmiljön. Det handlar både om resor till och från skolan och resor för vardagliga fritidsaktiviteter, ärenden och besök hos vänner. Meningen med målet är inte att styra hur föräldrarna tar hand om sina barn. Målet är att öka barnens möjligheter att resa själva. Med barn avses här alla som inte fyllt 18 år.

Trafikverket har genomfört åtgärder riktade till barn och unga i åldern 6–15 år. De flesta av insatserna handlar om barns skolvägar och om gång- och cykelbanor. Det handlar ofta om informationsinsatser om aspekter på barn i vägtrafiken. Andra informationsinsatser vänder sig särskilt till lärare och elever. Moped är det

färdsätt som på senare år givit upphov till flest svårt skadade barn i trafiken. Kraven på körkort för att framföra klass 1-mopeder påverkade under 2010 för första gången alla som fyllde 15 år.

Trafikverket arbetar för att minska antalet olyckor som inträffar när barn korsar järnvägsspår. Det sker genom både kamerabevakning och bevakning av personal. Dessutom stängslar myndigheten in bangårdar, siktröjer och sätter upp varningsskyltar.

Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) har genomfört studier om barns säkerhet vid skolskjutsning. Syftet att få bättre kunskap om hur antalet olyckor kan minska, och hur man kan förmå trafikanter att sänka hastigheten vid passage av stillastående skolskjuts.

Kollektivtrafik, gång och cykel

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

Resultat

Trafikverket har under året fortsatt att arbeta med att förbättra infrastrukturen för kollektivtrafiken. Förutom att göra hållplatserna och bytespunkter användbara för personer med funktionsnedsättning har Trafikverket även vidtagit åtgärder för att öka säkerheten och kollektivtrafikens attraktivitet generellt. Trafikverket har bland annat genomfört ett stort antal mindre så kallade trimningsåtgärder för att öka trafikens punktlighet. Restiden för kollektivtrafikresor har minskat på de platser där åtgärder har gjorts på vägar och i järnvägens signalsystem.

Projektet Attraktiva stationer slutredovisades under 2009. Bakgrunden till det branschgemensamma projektet är den pågående avregleringen inom persontrafiken på järnväg. Aktörerna har gemensamt definierat ett antal prioriterade områden och åtgärder utifrån resenärernas behov. Åtgärderna har genomförts på åtta pilotstationer och rör exempelvis samordning av väktare, städning och förbättrad trafikinformation.

Under åren 2005–2009 har utbudet av kollektivtrafik som landets 21 trafikhuvudmän tillhandahåller ökat en aning. Det samma gäller för tågtrafik.

Ett flertal åtgärder har genomförts för att förbättra förutsättningarna att gå eller att cykla. Under 2010 har Trafikverket byggt 83 km nya gång- och cykelvägar och 19 planskilda korsningar för gång- och cykeltrafik. I Skåne har myndigheten byggt ett flertal cykelvägar för att knyta samman ett antal mindre orter. Därigenom har de oskyddade trafikanterna fått bättre förutsättningar att pendla till den större orten och skolbarn har fått ökad möjlighet att själva ta sig till skolan. De senaste åren har Trafikverket tagit fram kartor som visar på vilka tåglinjer det är möjligt att ta med cykeln. Där framgår att möjligheten att göra det har ökat. Allt fler trafikhuvudmän och järnvägsföretag tillåter cyklar ombord. Väl fungerande turistcykelleder skapar generellt goda förutsättningar för ökad cykling. Under året har Trafikverket även genomfört en inventering av vardagscyklisters förutsättningar för säker cykling längs vägar med 2+1 och 2+2 körfält.

3.5.2 Hänsynsmål: Säkerhet, miljö och hälsa

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.

Trafiksäkerhet

Precisering av målet: Antalet omkomna inom vägtransportssystemet halveras och antalet allvarligt skadade minskas med en fjärdedel mellan 2007 och 2020. Särskilt bör åtgärder som syftar till att förbättra barns trafiksäkerhet prioriteras. Antalet omkomna inom yrkessjöfarten och fritidsbåttrafiken minskar fortlöpande och antalet allvarligt skadade halveras mellan 2007 och 2020. Antalet omkomna och allvarligt skadade inom järnvägstransportområdet och luftfartsområdet minskar fortlöpande.

Resultat

Den trafikslagsövergripande målsättningen om en fortlöpande minskning av antalet dödade och allvarligt skadade har uppfyllts 2010. Antalet dödade minskade inom vägtrafiken, sjötrafiken och luftfarten, men ökade inom bantrafiken.

Den antalsmässigt största minskningen var inom vägtrafiken, där också de flesta dödsfallen sker.

Under 2010 har antalet omkomna i *vägtrafiken* minskat ytterligare jämfört med 2009, från 358 till 266 personer. Nytt från och med 2010 är att självmord inte räknas in i den officiella statistiken, utan redovisas separat. Sverige följer därmed den internationella definitionen för vägtrafikolyckor. Antalet självmord i vägtrafiken uppgick till 17 under 2010. Oavsett om självmord räknas in eller inte så innebär detta en kraftig minskning från en historiskt sett redan låg nivå. Antalet svårt skadade enligt polisens rapportering minskade under 2010 från 3 460 till 2 888, en minskning med 17 procent. Även bland allvarligt skadade syns en tydlig nedgång. Det publiceras dock ingen officiell statistik för allvarligt skadade i vägtrafiken. Metoden för att beräkna allvarligt skadade är inte färdigutvecklad. Som allvarligt skadad definieras den som med vägtrafikolycka erhållit en skada som ger minst 1 procent medicinsk invaliditet. Ca 4 700 beräknas ha skadats allvarligt under 2010 jämfört med cirka 5 500 år 2007.

Den historiskt kraftiga minskningen i dödstal och skadeantal förklaras sannolikt delvis av den stränga vintern 2010 som ledde till kraftigt minskade hastigheter och den ekonomiska konjunkturedgången som inleddes 2008. Trots att konjunkturen har vänt uppåt igen under 2010 har statistiken dock fortsatt att visa en minskning av antalet dödade och svårt skadade. Andra viktiga förklaringar till minskningen av antalet dödade och skadade är den successiva förbättringen av vägar och fordon samt lägre genomsnittlig hastighet. En av anledningarna till minskad hastighet anses vara en följd av de senaste årens stränga vintrar, men en tydlig minskning av medelhastigheten har även uppmätts under månaderna med barmark. De reformer som införts för säkrare förare i form av introduktionsutbildning vid privat övningskörning, utökad riskutbildning för B-körkort, och ny riskutbildning för motorcykelbehörigheterna, torde också ha haft betydelse för olycksutvecklingen.

Den enda trafikantkategorin där antalet omkomna 2010 översteg antalet 2009 var cyklister, 21 mot 20 personer. Även om det är stora årliga variationer för undergrupper kan det ändå vara värt att nämna ungdomar i mopedålder, 15–17 år. Antal omkomna per

100 000 invånare minskade för samtliga med 26 procent 2009–2010 men mest för 15–17-åringar, med 62 procent. Det kan sättas i samband med att 2010 var det första året då alla som fyllde 15 år påverkades av de nya kraven på körkort för klass 1-mopeder och förarbevis för moped klass II. Antalet nyregistrerade klass 1-mopeder minskade med 39 procent jämfört med 2009.

Arbetet mot etappmålet inom *sjöfarten* och fritidsbåttrafiken gav tillfredsställande resultat 2010. Både antalet omkomna och antalet allvarligt skadade minskade under året. Ingen enda person omkom eller skadades allvarligt inom yrkessjöfarten. Under året infördes samma promillegränser för sjöfylleri som gäller för rattfyllerister, vid körning med större och motorstarkare båtar. Kustbevakningen och polisen får därmed bland annat utföra slumpmässiga nykterhetskontroller till sjöss.

Inom bantrafiken beräknas antalet omkomna uppgå till 109 personer under 2010, vilket innebär en ökning med 26 personer jämfört med 2009. Antalet allvarligt skadade minskade med 7 personer. För de som reser med tågen är bantrafiken mycket säker. De flesta som förolyckas befinner sig i allmänhet utanför tågen. Obehörigt spårinträngande är det enskilt största problemet och Trafikverket arbetar för att minska det med både information, kameraövervakning och åtgärder i infrastrukturen.

Under 2010 dödades 2 personer vid *lufttransport*, vilket var oförändrat jämfört med året före. Målet med en årlig minskning uppfylldes alltså inte under 2010. Antalet allvarigt skadade var 14 under 2010. Det var en minskning med 1 allvarligt skadad, jämfört med 2009. Statistiken innehåller all form av flygning, även sportflyg, skärmflyg och hängflyg. Av de 14 skadade drabbades 12 personer vid skärmflyg eller hängflyg.

Begränsad klimatpåverkan

Precisering av målet: Transportsektorn bidrar till att miljökvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet fossilberoende. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen.

Resultat

Under 2010 har utsläppen av koldioxid från inrikes transporter ökat igen efter att tidigare ha minskat två år i följd. Preliminära beräkningar visar att utsläppen ökade med cirka 1 procent jämfört med 2009. Sedan 1990 har utsläppen ökat med cirka 10 procent. Totalt utgör utsläppen från inrikes transporter cirka 34 procent av de samlade i utsläppen av växthusgaser i Sverige.

Vägtrafikens utsläpp av koldioxid har under 2010 enligt preliminära beräkningar ökat med knappt 1 procent, detta trots aktuella styrmedel inom området samt andra åtgärder som Trafikverket bl.a. genomfört i samverkan med näringsliv och offentliga organisationer. Att utsläppen ökat, trots energieffektivare fordon och en ökad andel förnybar energi, torde i första hand bero på en stark konjunkturupphämtning under året, med ökande transporter som följd. Vägtrafiken svarar för cirka 30 procent av de svenska utsläppen av växthusgaser.

Energieffektiviteten bland nyregistrerade personbilar har förbättrats kontinuerligt de senaste åren. Förbättringen var särskilt markant under 2010. Nya personbilers bränsleförbrukning sjönk från 6,7 liter per 100 kilometer år 2009, till 6,2 liter per 100 kilometer år 2010. Det motsvarar en minskning av koldioxidutsläppen från 164 gram per kilometer till 153 gram per kilometer. Den ökade andelen dieslbilar är en viktig förklaring, andelen i nybilsförsäljningen uppgår nu till 51 procent, men även för bensinbilar och etanolbilar minskar koldioxidutsläppen. Andelen miljöbilar i nybilsförsäljningen ökade från 38 procent till 40 procent. Miljöbilarna domineras av bränslesnåla dieslbilar som under 2010 stod för 47 procent av de sålda miljöbilarna.

Andelen förnybara bränslen inom vägtransportsektorn fortsätter att öka något, från 5,4 procent 2009 till 5,7 procent 2010.

För luftfarten minskade koldioxidutsläppen från inrikes flygningar preliminärt med cirka 9 procent jämfört med föregående år enligt Transportstyrelsens beräkningar. De minskade utsläppen kan delvis förklaras med att transportarbetet med inrikes flyg har minskat något men beror i stor utsträckning också på effektiviseringar i flygtrafiksystemet med rakare flygvägar, bättre belägningsgrad i flygplanen och en ökad användning av gröna inflygningar.

Inrikes luftfart svarar för cirka 1 procent av de svenska utsläppen av växthusgaser.

Vid mötet i ICAO:s (International Civil Aviation Organization) generalförsamling i oktober 2010 antogs en första överenskommelse på sektornivå för att begränsa klimatpåverkan från internationell luftfart. Uppgåelsen innebär att ett kollektivt utsläppsmål sätts i form av ett tak på utsläppen av koldioxid år 2020 samtidigt som stater eller regioner såsom EU kan gå längre i sina ambitioner.

Förhandlingarna i IMO (International Maritime Organization) för att minska sjöfartens utsläpp av växthusgaser fortsatte under 2010. IMO tillsatte bl.a. en expertgrupp för att utvärdera de förslag till ekonomiska styrmedel som diskuteras inom ramen för IMO:s miljöskyddskommitté. Vid sitt möte i juli 2011 antog IMO:s miljöskyddskommitté tvingande krav på nya fartygs energieffektivitet genom ett s.k. Energy Efficiency Design Index (EEDI). I syfte att minska sjöfartens utsläpp av koldioxid och luftföroreningar bidrar Sjöfartsverket ekonomiskt till en studie inom ramen för EU:s Östersjöstrategi om förbättrad infrastruktur i Östersjöområdet för flytande naturgas (LNG).

Luftfartsverket medverkar i flygbranschens ansträngningar att minska bränsleförbrukningen, förkorta flygvägarna och minska utsläppen. Gröna inflygningar, raka flygvägar, gröna avgångar är viktiga steg mot ett klimatneutralt flyg. Luftfartsverket deltar aktivt i internationella samarbeten för att minska flygets miljöpåverkan.

Gröna inflygningar är nu etablerat som begrepp och arbetsmetod. På mindre flygplatser är gröna inflygningar numera mer regel än undantag. Varje grön inflygning minskar utsläppen av koldioxid med omkring 150 kg jämfört med en traditionell landning. Sedan starten 2006 har över 50 000 gröna inflygningar gjorts till Stockholm-Arlanda.

Gröna och raka flygvägar har införts genom konceptet FRAS, Free Route Airspace Sweden, vilket innebär att all överflygande trafik över 8 500 meter i svenskt luftrum har möjlighet att färdplanera sin flygning från en inpasseringspunkt direkt till en utpasseringspunkt. Allt fler brukare väljer nu denna möjlighet och flyger därmed en kortare väg vilket minskar utsläppen.

Luftfartsverket driver flera projekt med målet att minska flygets miljöpåverkan. VINGA,

Validation And Implementation of Next Generation Airspace, är ett samarbete mellan Göteborg-Landvetter, Novair, Airbus och Quovadis.

Målet för VINGA är att med bästa tillgängliga teknik minska utsläpp och buller i flygplatsens närhet. I projektet ingår bland annat användning av kurvade inflygningar för att förkorta flygvägen vid landning och undvika överflygning av bullerkänsliga områden.

Övriga miljö kvalitetsmål och minskad ohälsa

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

Resultat

Transportsektorn har en fortsatt positiv utveckling när det gäller utsläppen av svaveldioxid, kväveoxider och flyktiga organiska ämnen (VOC). De minskade utsläppen av kväveoxider från vägtrafiken är den främsta anledningen till att det nationella utsläppsmålet troligen uppnåddes under 2010. Inom andra områden har utvecklingen inom transportsektorn varit negativ eller för långsam vilket skapar sämre förutsättningar för att nå miljö kvalitetsmålen. De områden det gäller är framför allt emissioner av partiklar och kväveoxider från tätortstrafik, trafikbuller samt de barriär- och fragmenteringseffekter som transportsektorns infrastruktur orsakar.

Utsläppen av kväveoxider från vägtrafiken sjunker stadigt, om än i långsammare takt än tidigare. Att utsläppsminskningen av kväveoxider går långsammare än tidigare beror bland annat på en ökad andel dieselfordon och ökande halter av marknära ozon.

Luftkvaliteten i svenska tätorter har i allmänhet blivit bättre de senaste decennierna. Miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid och partiklar (PM10) överskrids dock fortfarande i flera tätorter i trafiknära miljöer.

För att minska halterna av partiklar (PM10) i belastade tätortsmiljöer krävs framför allt en minskad användning av dubbdäck på torra vägbanor. Från och med 2010 har därför tiden då dubbdäck är tillåtna minskats med två veckor på vintern. Sedan november 2009 är det också möjligt

för en kommun att införa förbud mot dubbdäck på en viss väg eller vägsträcka. Stockholms kommun beslutade med stöd av den nya bestämmelsen om dubbdäcksförbud på Hornsgatan från och med den 1 januari 2010. De första utvärderingarna visar att såväl dubbdäcksanvändning som partikelhalterna har minskat. Under året har även Göteborgs och Uppsala kommun infört dubbdäcksförbud på vissa gator. Trafikverkets årliga vinterdäcksundersökning visar att trenden med en ökad andel dubbfria vinterdäck fortsätter, ökningen är ungefär en procentenhet per år.

Regeringen har genom en ändring i svavelförordningen beslutat att den högsta tillåtna svavelhalten i de fartygsbränslen som efter den 1 augusti 2010 används i Östersjön och Nordsjön inklusive Engelska kanalen, ska sänkas från dagens 1,5 procent till 1,0 procent. Skärpningen, som föranleds av det beslut IMO fattade i oktober 2008, kommer att minska försurningen, framför allt i sydvästra Sverige, en del av landet som fortfarande har problem med surt regn. Från och med den 1 januari 2010 gäller dessutom att svavelhalten i det bränsle som fartyg använder i hamn inte får överskrida 0,1 viktprocent.

Mer än 2 miljoner människor beräknas utsättas för bullernivåer över fastställda riktvärden för utomhusbuller. Målet för buller är att antalet människor som utsätts för trafikbullerstörningar överstigande de riktvärden som riksdagen ställt sig bakom för buller i bostäder ska ha minskat med fem procent till 2010 jämfört med 1998. Det ska ske genom effektivaste reduktion av störningar och att de mest utsatta prioriteras. 1998 uppskattades över 1 miljon personer ha bullernivåer över riktvärdena inomhus i sina bostäder. Under perioden 1998–2010 har bullerskyddsåtgärder genomförts för cirka 200 000 personer längs vägar och järnvägar, varav mer än hälften fått bullernivåer som understiger riktvärdena inomhus. Under samma period har antalet personer som exponeras för vägtrafikbuller över riktvärdena ökat med cirka 220 000–250 000 personer. Ökningen av antalet bullerexponerade beror framför allt på ökad trafik, men även en ökad inflyttning till städer bidrar. Nettoeffekten är att antal utsatta som har bullernivåer över riktvärdena inomhus har ökat längs vägnätet. För järnvägstrafiken är bedömningen att målet till största delen har nåtts. För flygtrafiken

bedöms målet vara uppnått. Sammantaget är bedömningen att delmålet för buller inte har nåtts. Inriktningen att prioritera de mest bullerutsatta människorna har dock lett till stora förbättringar och att färre personer utsätts för de allra högsta bullernivåerna samtidigt som trafikökningen har inneburit ökat buller för de som exponeras vid nivåer strax över riktvärdena.

Infrastruktur och trafik har en negativ påverkan på den biologiska mångfalden huvudsakligen genom barriäreffekter och fragmentering av landskapet. Samtidigt har den statliga transportinfrastrukturen i många fall goda förutsättningar att hysa artrika miljöer och därmed ge ett viktigt bidrag till miljö kvalitetsmålet *Ett rikt växt- och djurliv*. Till exempel hyser de årligen slagna markerna cirka 300 rödlistade arter och i trädmiljöer finns ytterligare cirka 300 rödlistade arter. Kunskapsuppbyggnaden om problem och

möjliga åtgärder har hittills koncentrerats till att minska den barriärverkan som transportinfrastrukturen har för växt- och djurliv. Insatser som har genomförts i vägnätet gäller främst byggande av faunapassager för groddjur, utter och hjortdjur och undanröjande av vandringshinder för fisk. Åtgärdstakten är dock låg i förhållande till målen och har därtill minskat under 2010 jämfört med föregående år. Transportsystemet fortsätter sammantaget att påverka landskapet negativt.

3.5.3 Analys och slutsatser

Analys och slutsatser beträffande måluppfyllelsen för funktionsmålet om tillgänglighet samt hänsynsmålet om säkerhet, miljö och hälsa sammanfattas i tabellen nedan.

Tabell 3.3 Samlad målbedömning för transportområdet

Funktionsmålet	Analys och slutsatser	Trend jämfört med 2009
Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet. Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras.	Trots vissa positiva tendenser inom vissa områden är regeringens bedömning att preciseringarna för medborgarnas resor och näringslivets transporter inte kan anses ha uppfyllts under 2010. Framkomligheten och punktligheten har försämrats för både persontrafiken och godstrafiken på järnväg. Brister finns även inom trafikinformation. Andelen vägsträckor som inte uppfyller kraven för bärighet har ökat under året. Det är framförallt näringslivet som drabbas av tjalrestriktioner.	Negativ
Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder.	Tillgänglighetsförbättring har skett i termer av restid till nationellt centrum (Stockholm, Göteborg och Malmö). Utvecklingen skiljer sig dock åt mellan olika delar av landet. Den internationella tillgängligheten på väg och järnväg är i stort sett oförändrad. Det senaste året har dock antalet personer som fått längre restid till tätort och regioncentra ökat. Regeringens bedömning är att preciseringen endast delvis uppfyllts.	Oförändrat
Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.	Transportmyndigheterna har under året arbetat aktivt med jämställdhetsfrågor och med att uppnå en jämn könsfördelning i transportmyndigheternas styrelser och ledningsgrupper. Regeringen bedömer att detta har bidragit till en positiv utveckling inom transportsektorns olika delar.	Positivt
Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.	Mätningar av tillgänglighet för funktionsnedsatta indikerar en positiv utveckling under 2010. Anpassningen av hållplatser och järnvägsstationer i det prioriterade kollektivtrafiknätet har fortskridit under året och andelen tillgänglighetsanpassade kollektivtrafikfordon har ökat. Möjligheterna till ledsagning i samband med tågresor har också förbättrats. Det återstår samtidigt mycket arbete för att göra transportsystemet mer användbart för personer med funktionsnedsättning.	Positivt
Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer ökar.	Nya krav på mopedkörkort från 2009 påverkade alla mopedister som fyllde 15 år under 2010. Kravet minskar barnens rörlighet samtidigt som körkortsutbildningen sannolikt ökar dess säkerhet när de kör moped. Regeringens bedömning är dock att möjligheterna för barn att resa själv har ökat på grund av åtgärder för att förbättra barns skolväg.	Oförändrat
Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.	Gång- och cykelnätet har utökats något jämfört med föregående år. Vidare har verktyg för bättre utformning och skötsel av gång- och cykelvägar utvecklats. Utbudet av kollektivtrafik har ökat enligt officiell statistik. Möjligheterna att välja gång, cykel och kollektivtrafik bedöms därmed ha förbättrats under året.	Positivt

Hänsynsmål: Säkerhet, miljö och hälsa		
Antalet omkomna inom vägtransportområdet halveras och antalet allvarligt skadade minskar med en fjärdedel mellan 2007 och 2020.	Olycksstatistiken för 2010 uppvisar historiskt låga tal rörande dödade och skadade inom vägtrafiken, trots en förbättrad konjunktur. Regeringens bedömning är att statens insatser haft betydelse.	Positivt
Antalet omkomna inom yrkessjöfarten och fritidsbåtstrafiken minskar fortlöpande och antalet allvarligt skadade halveras mellan 2007 och 2020.	Olycksstatistiken för 2010 visar på färre omkomna och allvarligt skadade inom sjöfarten. Regeringens bedömning är att införandet av promillegränser och rätten för Kustbevakningens att genomföra alkoholtester utan misstanke har bidragit till denna positiva utveckling.	Positivt
Antalet omkomna och allvarligt skadade inom järnvägstransportområdet och luftfartsområdet minskar fortlöpande.	Olycksstatistiken för bantrafiken visar på ökat antal omkomna, medan antalet allvarligt skadade minskat. Inom luftfarten är situationen oförändrad. Regeringen gör den sammantagna bedömningen att målet inte uppfyllts för 2010.	Negativt
Transportsektorn bidrar till att miljö kvalitetsmålet <i>Begränsad klimatpåverkan</i> nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet beroende av fossila bränslen. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen.	Energieffektiviteten i nya fordon har förbättrats och användningen av förnybar energi inom transportsektorn har ökat. Trots detta har utsläppen av koldioxid från inrikes transporter ökat under 2010. Regeringens bedömning är därför att preciseringen endast uppfyllts delvis för 2010.	Negativt
Transportsektorn bidrar till att övriga miljö kvalitetsmål nås och till minskad ohälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska delmålen där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för att nå uppsatta mål.	Transportsektorns minskade utsläpp av kväveoxider är den främsta anledningen till att kväveoxidmålet under Bara naturlig försurning troligen uppnåddes under 2010. Inom andra områden har utvecklingen inom transportsektorn varit negativ eller för långsam vilket skapar sämre förutsättningar för att nå miljö kvalitetsmålen. De områden det gäller är framför allt emissioner av partiklar och kväveoxider från tätortstrafik, trafikbuller samt de barriär- och fragmenteringseffekter som transportsektorns infrastruktur orsakar.	Oförändrad

3.5.4 Särskilda resultatredovisningar

Särskilt om Trafikverkets resultat

Enligt riksdagens beslut med anledning av regeringens proposition Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt uppgår den trafikslagsövergripande statliga ramen för planeringsperioden 2010–2021 till 417 miljarder kronor i 2009 års priser (prop. 2008/09:35, bet. 2008/09:TU1, rskr. 2008/09:126 och bet. 2008/09:TU2, rskr. 2008/09:145). Den totala statliga finansieringsramen fördelas enligt riksdagens beslut på följande sätt.

- 136 miljarder kronor till drift och underhåll av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion av vägar och statlig medfinansiering till enskilda vägar,

- 64 miljarder kronor till drift och underhåll av det statliga järnvägsnätet,
- 217 miljarder kronor till den statliga ramen för utveckling av transportsystemet, som ska gå till åtgärder för statliga vägar och till åtgärder för det statliga järnvägsnätet, räntor och amorteringar m.m.

I direktiven för åtgärdsplaneringen den 19 december 2008 (N2008/8698/IR, N2008/8869/IR [delvis]) beslutade regeringen att den statliga ramen för utveckling av transportsystemet på 217 miljarder kronor ska delas upp i en del för utveckling av transportsystemet på nationell nivå på 183,9 miljarder kronor samt i en del på 33,1 miljarder kronor för länsplaner för regional transportinfrastruktur.

Den nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2010–2021 innehåller ett antal nya investeringar som delvis kommer att finansieras med inkomster från trängselskatt eller vägavgifter.

Den del av investeringarna som täcks av framtida skatte- eller avgiftsintäkter finansieras genom lån. Riksdagen beslutade med anledning av vårtilläggsbudgetpropositionen 2010 (prop. 2009/10:99, bet. 2009/10:FiU21, rskr. 2009/10:348) att planeringsramen för dessa investeringar för perioden 2010–2021 ska uppgå till 50 miljarder kronor i 2009 års prisnivå. Denna planeringsram utgör ett komplement till den statliga planeringsram för infrastrukturåtgärder för samma period på

417 miljarder kronor i 2009 års prisnivå som riksdagen tidigare har beslutat om (prop. 2008/09:35, bet. 2008/09:TU2, rskr. 2008/09:145).

År 2010 är det första året i de nationella och regionala trafikslagsövergripande planerna för utveckling av transportsystemet under perioden 2010–2021. Tabellen nedan redovisar en uppföljning av genomförda åtgärder 2010 i förhållande till fastställd ram.

Tabell 3.4 Uppföljning av den nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportinfrastruktur samt länsplanerna för regional transportinfrastruktur för perioden 2010–2021

Miljoner kronor

	Ram statliga medel 2010–2021	Kostnad 2010
Statlig ram för planeringsperioden 2010 – 2021	417 000	40 610
<i>Utveckling av transportsystemet</i>		
Utveckling väg	72 600	7 748
Utveckling järnväg	79 550	11 615
Länsplaner	33 100	2 437
Flygplatser ¹	1 200	103
Sjöfart	1 250	0
Ränta och amortering	29 300	775
Summa	217 000	22 678
<i>Drift, underhåll och bärighet</i>		
Drift och underhåll vägar	110 000	9 164
Bärighet vägar	14 000	1 331
Bidrag till enskilda vägar	12 000	912
Drift och underhåll järnväg	64 000	6 525
Summa	200 000	17 932
<i>Varav</i>		
Anslag	395 000	34 835
Lån i Riksgäldskontoret	22 000	5 775
Investeringar i vissa väg- och järnvägsprojekt som delvis kommer att finansieras med inkomster från trängselskatt eller vägavgifter	50 000	202
<i>Varav</i>		
Lån i Riksgäldskontoret	50 000	202
Summa	50 000	50 000
Total ram för planeringsperioden 2010–2021	467 000	40 812

¹ Bidragen utbetalades 2010 av Transportstyrelsen.

Under 2010 har 4 järnvägsobjekt och 6 vägobjekt öppnats för trafik. I nedanstående tabell redovisas en kostnadsuppföljning för de

större väg- och järnvägsobjekt som färdigställdes under 2010. En jämförelse görs mellan verklig kostnad och beräknad kostnad

enligt plan. Som huvudprincip jämförs den verkliga kostnaden med den beräknade kostnaden för respektive objekt då det för första gången togs upp i den nationella planen. För merparten av här redovisade objekt är den beräknade kostnaden enligt nationell plan för 2004–2015. Projektet Citytunneln bedrevs inledningsvis (fram till och med 2001) genom ett konsortium bildat av staten, SJ AB och regionala intressenter. Projektet finns omnämnt i nationell plan 1998–2007 med det då avtalade beloppet för statens del av finansieringen (1,9 miljarder kronor). Vid tiden för upprättande av den nationella planen för 1998–2007 pågick utredning av projektets

kostnadsnivå. Här redovisad beräknad kostnad är enligt nationell plan 2004–2015 och avser statens del av finansieringen. Botniabanan har byggts av Botniabanan AB enligt träffat avtal mellan staten och bolaget. Kostnadsjämförelse görs här med den beräknade kostnaden enligt ursprungligt avtal 1997.

För kostnadsjämförelsen prisomräknas såväl beräknad som verklig kostnad till 2010 års prisnivå. I tabellen redovisas en prisomräkning med dels nettoprisindex och dels det branschrelaterade index som Trafikverket använder i sin årsredovisning.

Tabell 3.5 Uppföljning av kostnader samt redovisning av kalkylerad samhällsnytta för objekt som öppnats för trafik under 2010

Miljoner kronor i prisnivå 2010

	Beräknad kostnad enligt plan uppräknad med branschindex	Verklig kostnad uppräknad med branschindex	Beräknad kostnad enligt plan uppräknad med nettoprisindex	Verklig kostnad uppräknad med nettoprisindex	Differens mellan verklig kostnad beräknad med branschindex respektive nettoprisindex	Beräknad NNK ¹ i plan	Uppföljd NNK ²
Järnväg							
Citytunneln	9 245	8 060	7 575	6 380	1 680	- 0,46	0,1
Bohusbanan; fjärrstyrt trafikstyrningssystem	334	303	240	287	16	0,1	0,2
Åstorp-Teckomatorp; hastighetsanpassning, mötesstation, fjärrblockering	248	144	230	140	4	3,4	-
Botniabanan	15 874 ³	19 111	9 151	15 200	3 911	0,54	0,45
Motorväg							
E6 Rabalshede –Pålen	499	499	392	482	17	-	-
E6 Lugnet – Skee	1 164	976	914	934	42	-	-
E18 Sagån – Enköping	992	908	779	877	31	3,0	3,4
Mötesfri väg och flerfältsväg i tätort							
Rv 34 St Alby – Glahytt	270	279	212	272	7	0,7	0,5
Rv 41 Förbi Veddinge och Veddinge-Järlöv	156	196	122	191	5	1,0	-0,8
Rv 73 Älgviken-Fors	1 327	1 835	1 073	1 811	24	0,6	-0,9

¹ Beräkningarna av NNK är i vissa fall behäftade med osäkerheter. För en fullständig redovisning hänvisas till Trafikverkets årsredovisning 2010.

² Beräkningarna av NNK är i vissa fall behäftade med osäkerheter. För en fullständig redovisning hänvisas till Trafikverkets årsredovisning 2010.

³ För Botniabanan har som branschindex använts det index som ingår i avtalet mellan staten och Botniabanan AB. Detta index överensstämmer i stort med det branschindex som använts för övriga projekt.

Nettoprisindex visar de genomsnittliga prisförändringarna för den inhemska privata konsumtionen och är till skillnad från

konsumentprisindex rensad från prispåverkande effekter av förändrade indirekta skatter och olika subventioner.

Det branschindex Trafikverket använder bygger på SCB:s entreprenadindex E84 och återspeglar den generella prisutvecklingen inom den del av entreprenadbranschen som avser väg- och järnvägsbyggande.

Som framgår av tabellen har prisutvecklingen inom branschen varit väsentligt högre än utvecklingen av nettoprisindex. Denna faktor påverkar starkt kostnadsjämförelsen för de enskilda objekten och särskilt gäller detta för objekt med lång tid mellan planvärde och färdigtidpunkt. I planering och genomförande av objekt är beaktande av prisutvecklingen av väsentlig betydelse. Det redovisade understryker också vikten en effektivisering av anläggningsbranschen och ett effektivt upphandlingsarbete.

I enlighet med den nationella planen har det gjorts investeringar för 21 181 miljoner kronor under 2010. Den nationella planen anger 21 448 miljoner kronor för investeringar i transportsystemet för 2010 och 162 512 miljoner kronor för hela planperioden 2010–2021. Det ger en uppfyllelse på 99 procent av planen för 2010 och 13 procent av den totala planen åren 2010–2021, se tabell 3.6. De större namngivna investeringarna och delar av åtgärderna för trimning och effektivisering var till stor del pågående från tidigare år och därför har en större andel av dessa åtgärder genomförts jämfört med andra åtgärdsområden.

Tabell 3.6 Uppföljning av åtgärdsområden i nationell plan

Kostnader i miljoner kronor, prisnivå 2010

	Större namngivna investeringar	Bärighet och tjälsäkring	Trimning och effektivisering	Miljöinvesteringar	Summa
Volym 2010 ¹	16 179	1 354	3 327	321	21 181
Summa plan 2010–2021	117 709	14 800	25 198	4 805	162 512
Andel av plan	13,7 %	9,1 %	13,2 %	6,7 %	13 %

¹ Kostnader för investeringsobjekt redovisas de år de genomförs, oavsett finansieringsform. Detta gäller också objekt där förskottering skett. Anslagsbelastningen sker de år som återbetalningen görs.

De olika typerna av investeringsåtgärder som genomförts under 2010 enligt Nationell plan och de regionala planerna, och hur kostnaderna fördelats mellan olika typer av åtgärder redovisas i tabell 3.7.

Tabell 3.7 Kostnader för investeringar per åtgärdskategori

Miljoner kronor i löpande prisnivå

Åtgärds kategorier	2008	2009	2010
Motorväg	3 142	3 841	4 623
Mötesfri landsväg m.fl.	1 854	2 394	3 270
Gång- och cykelväg	69	146	183
Dubbelspår eller flerspår			5 569
Kraftförsörjning			307
Tillgänglighetsanpassning av stationer			262
Övriga kapacitetsåtgärder Järnväg			4 942
Järnväg 2008 och 2009 ¹	9 765	11 733	
Övrigt ²	3 421	4 352	4 624
Totalt investeringar	18 251	22 466	23 780

¹ Järnvägens investeringskostnader finns inte uppdelade i dessa åtgärds kategorier för 2008 och 2009. Kostnadsuppgifterna är hämtade från Banverket.

² Övrigt innehåller endast kostnader för väg investeringar åren 2008 och 2009 inklusive väginvesteringarnas produktionsstöd.

Produktionstakten för de projekt som byggstartats är hög, trots att projekten i många fall är komplexa. Framdriften har dock varit lägre än förväntat i några av projekten, på grund av långdragna tillståndsprocesser och överklagade upphandlingar.

Nedan i tabell 3.8 finns en beskrivning av framdriften för de största investeringsprojekten som redovisar prognostiserad kostnad i förhållande till plan.

Tabell 3.8 Uppföljning och prognos för större investeringsprojekt i Nationell plan för transportsystemet 2010–2021

Kostnader i miljoner kronor, prisnivå 2009

Projekt	Väg – Bana	Byggstart	Öppnas för trafik	Total kostnad enligt plan inkl. ev. medfinansiering	Prognostiserad kostnad 2010-12-31	Prognostiserad kostnad i förhållande till Nationell plan	Utfall tom 2010-12-31
Citybanan	B	2009	2017	18 405	18 478	100 %	6 746
Förbifart Stockholm	V	Prel. 2012	Prel. 2020	27 669	27 601	100 %	380
Tomtebodavägen–Kallhäll, ökad kapacitet (Mälardalsbanan)	B	2011 (Yttre delen)	2016 och 2022	10 709	10 717	100 %	197
E20 Norra länken	V	2006	2015	11 925	11 191	94 %	6 013
E4 Tomtebodavägen–Haga södra (Norra station)	V	2010	2018	753	779	104 %	107
E18 Hjulsta–Kista	V	2009	2015	3 960	3 916	99 %	970
Kirunaprojektet	B	2009	2012	2 002	1 245	62 %	393
Bana väg Motala–Mjölby	V	2010	2013	1 655	1 618	98 %	234
	B	2006	2012	2 321	2 360	102 %	1 543
Hallandsås	B	omstart 2003 (1992)	2015	10 827	11 001	102 %	6 775
E4 Sundsvall	V	2011	2015	4 094	4 097	100 %	469
Ådalsbanan	B	2004	2011	6 957	7 266	104 %	6 650
Partihallsförbindelsen	V	2008	2011	1 779	1 678	94 %	1 182 ¹
Bana väg i väst	V	2004	2012	6 052	6 079	100 %	2 976
	B	2004	2012	7 117	7 618	107 %	4 875

¹Utfall till och med 2010-12-31 inkluderar ej förskottade medel, utan enbart statens kostnader för projektet.

Av tabellen framgår att för sju projekt ligger den prognostiserade kostnaden under plankostanden, medan den prognostiserade kostnaden överskrider för fem projekt. Den betydligt lägre prognosen i förhållande till plan för Kirunaprojektet (38 procent) beror på de innehålls- och kostnadsbesparingar som Trafikverket identifierat tillsammans med LKAB som bekostar projektet. Störst negativ avvikelse redovisas för Bana väg i väst, där den prognostiserade kostnaden överskrider plankostnaden med 7 procent för järnvägsprojektet, främst till följd av överklaganden tidigare år.

I tabell 3.9 nedan redovisas vilken typ av åtgärd som har genomförts enligt de regionala planerna och hur bidragen fördelat sig mellan olika typer av bidrag. I de namngivna investeringarna ingår såväl medel till vägar som till järnvägar. Under 2010 genomfördes åtgärder för totalt 2 437 miljoner kronor, vilket motsvarar 7,4 procent av tidsperioden 2010–2021. Fördelningen mellan de olika regionala planerna redovisas i tabell 3.10. Utfallets variation mellan länen är stor detta första år av planperioden, men detta ska jämnas ut över perioden 2010–2014.

Tabell 3.9 Uppföljning av åtgärdstyper i de regionala planerna

Kostnader i miljoner kronor, prisnivå 2009

	Namngivna investeringar	Trimning och effektivisering, miljö och övriga mindre åtgärder	Statlig medfinansiering till kommuner för trafiksäkerhet, miljö, transport-informatik och flygplats-anläggningar	Statlig medfinansiering till trafik huvudmän för kollektivtrafik väg, spår och sjöfart	Bidrag till enskilda vägar	Summa
Volym 2010	1 325	699	31	369	13	2 437
Volym 2010–2021	15 743	6 998	2 409	7 601	349	33 100
Andel av plan	8,4 %	10,0 %	1,3 %	4,9 %	3,7 %	7,4 %

Tabell 3.10 Uppföljning av de regionala planerna

Kostnader i miljoner kronor, prisnivå 2009

Län	Utfall 2010	Plan 2010–2021	Plan 2010–2014	Andel utfall 2010 av plan 2010–2021
Stockholm	284	7 851	2 484	3,6 %
Uppsala	159	1 518	480	10,5 %
Södermanland	47	917	290	5,1 %
Östergötland	62	1 342	425	4,6 %
Jönköping	36	1 236	391	2,9 %
Kronoberg	76	678	215	11,2 %
Kalmar	141	793	251	17,8 %
Gotland	33	205	65	16,1 %
Blekinge	41	487	154	8,4 %
Skåne	292	4 033	1 276	7,3 %
Halland	93	1 060	335	8,8 %
Västra Götaland	685	5 835	1 846	11,8 %
Värmland	39	877	277	4,4 %
Örebro	92	944	299	9,7 %
Västmanland	72	758	240	9,5 %
Dalarna	17	983	311	1,7 %
Gävleborg	57	873	276	6,5 %
Västernorrland	66	696	220	9,5 %
Jämtland	12	477	151	2,5 %
Västerbotten	52	794	251	6,5 %
Norrbotten	40	743	235	5,4 %
Centrala kostnader, ej fördelat på län	41	0	0	
Summa	2 437	33 100	10 473	7,4 %

År 2010 har inneburit stora utmaningar för drift och underhåll och problem med framkomlighet på både vägar och järnvägar. Att drift och underhåll fungerar bra är kritiskt för att transportsystemet ska vara tillgängligt, samtidigt som det ska klara stora påfrestningar och vara robust vid oväntade händelser. En

avgörande faktor för behovet av underhåll och reinvestering är anläggningarnas tillstånd. Behovet av åtgärder ökar beroende på hur mycket anläggningens tillstånd har kommit att förändras. Underhållsbehovet ökar progressivt vid långvarig nedbrytning utan korrigerande underhåll. I februari 2011 redovisade

Trafikverket en genomgång av väg- och järnvägsanläggningarnas tillstånd. Kortfattat är slutsatsen att tillståndet för väganläggningarna är stabilt, medan det försämrats under en lång följd av år för järnvägsanläggningarna.

Under perioden 2008–2010 har underhåll och reinvesteringar räknat i kronor per spårmeter (mäter längden på spåret) ökat mest i storstadsområden, där Trafikverket gjort en ökad satsning på de så kallade kraftsamlingsprojekten, se tabell 3.11. Kostnaden i förhållande till antalet

tågkilometer (mäter trafikvolymen) är högst för banor med mindre trafik och med ringa eller ingen trafik. En bana som hålls öppen för trafik kräver visst underhåll även om trafikvolymen är mycket låg. Under 2010 har 6 upphandlingar av drift och underhåll av järnväg genomförts. I genomsnitt har det inkommit 2,2 anbud per upphandling, vilket är under målet på 3 anbud. En orsak kan vara att det har genomförts fler upphandlingar än normalt.

Tabell 3.11 Underhåll och reinvesteringar per bantyp i förhållande till antalet tågkilometer och antalet spårmeter

	Tågkilometer	Andel	Spårkilometer	Andel	Kronor per tågkilometer 2010	Kronor per spårmeter 2008	Kronor per spårmeter 2009	Kronor per spårmeter 2010
Storstadsområden	26,9	20 %	1 185	9 %	37	736	833	849
Större stråk	60,1	44 %	4 416	33 %	29	366	352	401
Övriga viktiga gods- och resandestråk	36,2	27 %	3 924	30 %	35	257	241	320
Mindre trafik	11,3	8 %	2 497	19 %	50	211	271	225
Ringa eller ingen trafik	1,0	1 %	1 134	9 %	197	114	160	177
Bangårdar	0,6	0 %	103	1 %	-	2 015	2 430	4 040
Samtliga stråk	136,1	100 %	13 259	100 %	38	327	346	393

Omfattningen av beläggningsåtgärderna har ökat något jämfört med 2009 men minskat i omfattning sedan 2008. Satsningarna på belagd väg prioriteras till de mest trafikerade vägvägnitten, se tabell 3.12. Kostnaden för beläggningsunderhåll per vägmeter har varit lägre 2010 än 2009 för de allra flesta vägtyperna.

Under 2010 har en ökande del av anslaget förbrukats till vinterväghållning. Kostnaden för rastplatser och sidoområden har också ökat i omfattning till följd av att det är ett

prioriterat område. Överlag har driftskostnaderna ökat något under 2010, medan underhållsåtgärderna på väg har ökat kraftigt sedan 2006.

Under 2010 upphandlades 22 (23) baskontrakt. Anbudsgivarna var i genomsnitt 3,9 per kontrakt, med lägst 3 och högst 5 per kontrakt. En 12-årig funktionsentreprenad startades för beläggnings- och vägmarkeringsunderhåll i Jönköpings och Östergötlands län.

Tabell 3.12 Beläggningsunderhåll per vägtyp

Kronor, löpande prisnivå

	Väggilometer	Andel	Underhåll per vägm 2008	Underhåll per vägm 2009	Underhåll per vägm 2010
Storstadsområden	482	0,5 %	110	147	135
Övriga nationella stamvägar	8 221	8,4 %	84	81	66
Utpekade pendlings- och servicevägar	5 788	5,9 %	52	37	43
Övriga för näringslivet utpekade viktiga vägar	44 976	45,7 %	22	16	19
Lågtrafikerade vägar	38 933	39,6 %	8	6	7
	98 400	100,0 %	24	19	20

I propositionen Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt (prop. 2008/09:35) anger regeringen att en tvåprocentig produktivetsförbättring per år bör vara en realistisk förväntning på anläggningsmarknaden för perioden 2010–2021. En årlig tvåprocentig produktivetsförbättring utgör därefter en förutsättning för finansieringen av den fastställda nationella åtgärdsplanen för perioden 2010–2021. I syfte att löpande följa upp och analysera Trafikverkets agerande för att förbättra produktiviteten och innovationsgraden på anläggningsmarknaden har regeringen tillkallat Produktivitetskommittén (dir. 2009:92), som ska redovisa sitt uppdrag halvårsvis med en slutredovisning senast den 30 juni 2012. Vidare har regeringen gett Statskontoret i uppdrag att utveckla modeller och metoder för mätning av produktivitet och innovationsgrad på anläggningsmarknaden. Statskontoret har slutredovisat sitt uppdrag under hösten 2010 och resultatet utgör nu underlag i Trafikverkets arbete med att mäta produktiviteten.

Under 2010 har Trafikverket tagit initiativ till att öka produktiviteten och innovationsgraden i anläggningsbranschen och för att effektivisera Trafikverkets beställarroll samt att mäta produktiviteten. Utvecklingsarbetet har bland annat beaktat vad som framkommit genom Riksrevisionens granskningsrapport, Statskontorets rapport om mätning av produktivitet, erfarenheter och rekommendationer från Förnyelse i anläggningsbranschen (FIA) samt förslag från Produktivitetskommittén. Under slutet av 2010 och början av 2011 har Trafikverket genomfört en omfattande enkät i syfte att samla in data för att följa förändringsarbetet i Trafikverket. Insamlade data kommer att utgöra en första referens till kommande årliga insamlingar av data varefter produktivetsutvecklingen löpande kommer att kunna redovisas och förklaras.

Särskilt om resultat med anledning av transeuropeiska nätverk för transporter

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

TEN-T integrerar nationella infrastrukturnätverk och trafikslag, länkar perifera regioner till Centraleuropa och ökar säkerheten och effektiviteten i nätverket. För att kunna söka medel ur budgeten för TEN-T måste infrastrukturen återfinnas på de kartor som finns i riktlinjerna för TEN-T.

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

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

Medel till TEN-projekt fördelas i två olika bidragsprocesser: en flerårig (MAP), som avser de prioriterade projekten, och en ettårig bidragsprocess. Det fleråriga programmet innefattade tre olika utlysningar gällande Air Traffic Management/Functional Airspace Blocks (ATM/FABs), River Information Services (RIS) och Motorways of the Sea (MoS).

Tabell 3.13 Projekt som Sverige beviljats medel för i 2010 års utlysning

Miljoner euro

Projekttitel	
Haparandabanan.	3
Färdigställande av den dokumentation och överenskommelser (mellan berörda stater, tillsynsmyndigheter och flygtrafiktjänstutövare) som erfordras för att år 2012 upprätta ett Nordeuropeiskt luftrumsblock (NEFAB) i överensstämmelse med EUs SES II initiativ.	4
The Baltic Sea Hub and Spokes project mellan Göteborg, Århus och Tallin som bland annat syftar till förbättrade transportmöjligheter in och ut från Östersjöområdet.	24,8
Projektet Mona Lisa som innebär kvalitetssäkring av farleder i Östersjön samt andra sjösäkerhetshöjande åtgärder.	11,2
Summa	43

I den pågående revideringen av TEN-T kommer ett stamnät för transporter att pekas ut istället för dagens prioriterade projekt. Regeringen har i detta sammanhang framhållit vikten av att det kommande stamnätet förutom befintliga prioriterade projekt (Nordiska triangeln) även inkluderar förbindelser till norra Sverige (Botniska korridoren och Norra axeln). Stora delar av Europas råvaror kommer från norra Sverige. Utan järnmalm eller virket skulle EU:s utveckling påverkas och EU bli mindre konkurrenskraftigt. Det är därför viktigt med effektiva och välfungerande transporter som förbinder denna del av Europa med omvärlden.

Särskilt om Sjöfartsverkets resultat

Rörelseresultatet för 2010 uppgick till ett underskott på 106 miljoner kronor – en förbättring med 10 miljoner kronor jämfört med föregående år. Bortsett från effekten av den engångskostnad som belastat rörelseresultatet med 101 miljoner kronor till följd av ändrade beräkningsgrunder för pensionsskulden uppgår resultatförbättringen till 111 miljoner kronor.

Resultatet efter finansiella poster uppgår till minus 117 miljoner kronor och de främsta orsakerna till underskottet är ändrade beräkningsgrunder för pensionsskulden och

ökade kostnader i samband med den gångna vintern.

Rörelseintäkter

Sjöfartsverkets intäkter utgörs främst av farleds- och lotsavgifter men även intäkter från uthyrning av isbrytare, försäljning av sjökort samt uppdrag och tjänster som utförts åt statliga myndigheter, kommuner och hamnägare.

Farledsavgifter tas ut av fartyg som anlöper svensk hamn och baseras på fartygets storlek (bruttodräktighet) och lastat/lossat gods. Lotsavgiften baseras på fartygets storlek och lotsad tid. Sjöfartsverket får även anslag från staten som ersättning för sjöräddning och viss verksamhet för fritidsbåtssektorn, viss kanaltrafik samt viss internationell verksamhet.

Under året ökade rörelseintäkterna med 167 miljoner kronor eller 10 procent och uppgick därmed till 1 864 (1 697) miljoner kronor. Merparten av ökningen, 137 miljoner kronor, är hänförlig till intäkter för sjöfartsavgifterna som uppgick till 1 305 (1 168) miljoner kronor. Sjöfartsavgifterna andel av den totala omsättningen är cirka 70 (69) procent.

Farledsavgifterna ökade under året med cirka 64 miljoner kronor. Den fartygsbaserade delen ökade med 18 miljoner kronor medan den godsbaseade delen ökade med 46 miljoner kronor. Volymmässigt ökade godset med drygt 15 miljoner ton (10 procent) jämfört med föregående år.

Intäkterna från lotsavgifterna uppgår till 450 miljoner kronor och har ökat med 73 miljoner kronor jämfört med 2009. I ökningen ligger också en höjning av lotsavgifterna med i genomsnitt 10 procent från den 1 januari 2010. I antal räknat ökade lotsningarna med 2 843 eller drygt 8 procent till 38 207 medan det totala antalet anlöp minskade med 8 249 till totalt 109 811.

Övriga intäkter har ökat med knappt 30 miljoner kronor. Intäkter för uppdragsverksamhet har ökat med 45 miljoner kronor vilket i huvudsak avser ökade intäkter för delfinansiering av sjö- och flygräddning. Ökningen är en följd av förbättrad yttäckning i norra Sverige i kombination med ändrad finansieringsmodell där varje brukarkategori ska belastas med sin andel av kostnaderna. Intäkter för uthyrning av isbrytare och forskningsfartyg har ökat med 42 miljoner kronor. Erhållna skadestånd har minskat med 38 miljoner kronor

till följd av att Sjöfartsverket 2009 erhöll en ersättning från Internationella Oljeskadefonden för den saneringskostnad som uppstod i samband med fartyget Finnbirchs förlisning hösten 2007 med motsvarande belopp. Intäkter för fakturerade kostnader minskade med knappt 17 miljoner kronor till följd av att intäkter för Flygräddningscentralen, som den 1 januari 2009 övergick till Sjöfartsverket från Luftfartsstyrelsen och som finansieras via luftfartsavgifter, från och med 2010 klassificeras som intäkter av uppdragsverksamhet.

Rörelsekostnader

Rörelsekostnaderna ökade med knappt 157 miljoner kronor eller knappt 9 procent, och uppgick till 1 970 (1 813) miljoner kronor. En betydande del av ökningen avser personalkostnader som ökat med 100 miljoner kronor, varav 101 miljoner kronor kan hänföras till ändrade beräkningsgrunder för pensionsskulden. I övrigt har restriktivitet i kombination med att tjänster inte har återbesatts när tidigare innehavaren har slutat resulterat i minskade personalkostnader.

Övriga externa kostnader ökade med 58 miljoner kronor vilket motsvarar 7 procent. Ökningen beror främst på den strängare isvintern som inneburit ökade kostnader för inhyrning av fartyg och båtar med 38 miljoner kronor samt ökade kostnader för drivmedel med 33 miljoner kronor. Isvintern har även inneburit ökat slitage på båtar och medfört haverier vilket inneburit ökade kostnader för reparation och underhåll med 12 miljoner kronor. Även kostnader för extern bemanning, fastighetskostnader samt realisationsförluster ökade. Kostnader för sjömätningstjänster minskade med 20 miljoner kronor till följd av att ingen extern sjömätning upphandlades under 2010, kostnader för it-konsulter och övriga köpta tjänster minskade totalt med 21 miljoner kronor. Även kostnader för telekommunikation och post, it-utrustning och kostnader för resor och transporter hör till de kostnader som har minskat.

Särskilt om Statens väg- och transportforskningsinstituts resultat

Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) har till huvuduppgift att bedriva forskning

och utveckling som avser infrastruktur, trafik och transporter. VTI är den största transportforskningsmiljön i Sverige. VTI har tagit fram strategiska riktlinjer för miljö och klimatrelaterad FoU.

VTI:s ekonomiska resultat

VTI finansieras till 78 procent med uppdragsinstäkter och till 22 procent med anslag. Den största beställaren är Trafikverket som står för 45 procent av institutets uppdragsintäkter. Anslaget täcker framförallt kostnader för kompetensutveckling, tidig delfinansiering av EU-projekt, m.m.

Särskilt om Transportstyrelsens resultat

Den 1 januari 2010 övertog Transportstyrelsen ansvaret för körkortstillstånd från landets 21 länsstyrelser. Syftet med förändringen var i huvudsak att åstadkomma bättre service, ökad rättsäkerhet och lägre kostnader. Inledningsvis hade Transportstyrelsen stora problem med att få verksamheten att fungera på ett önskvärt sätt. Problemen gällde främst långa handläggningstider och svårigheter att komma i kontakt med myndigheten.

Problemen föranledde den 17 september 2010 Justitieombudsmannen (JO) att rikta kritik mot Transportstyrelsen för att inte tillräckligt ha beaktat de förvaltningsrättsliga krav som kan ställas på tillgänglighet, handläggningstid och hanteringen av överklaganden. JO:s bedömning var vidare att ansvaret för bristerna torde sträcka sig längre än till Transportstyrelsens åligganden och att det inträffade borde utvärderas även från andra synpunkter än rent rättsliga. I regleringsbrevet för 2011 gav regeringen Transportstyrelsen i uppdrag att redovisa en nulägesanalys av ärendehantering inom körkortsverksamheten samt ange den kvalitet som myndigheten bedömer långsiktigt bör gälla i den berörda verksamheten. Uppdraget redovisades den 1 april 2011.

För att komma till rätta med de långa väntetiderna vidtog Transportstyrelsen omfattande åtgärder under 2010. Under andra halvåret hade ärendebalansen minskat samtidigt som handläggningstider och svarstider i telefon också hade kortats betydligt. I början av 2011 uppgick den maximala handläggningstiden, där det inte krävs utredning, för körkortstillstånd

för personbil till ca 2 veckor och handledarskap till ca 3 veckor. Detta är en tydlig förbättring i förhållande till vad som gällde innan verksamheten fördes över till Transportstyrelsen. I slutet av 2015 bedömer Transportstyrelsen att målsättningen om besparingar på 50 miljoner kronor per år i förhållande till vad som gällde när Transportstyrelsen övertog verksamheten ska vara infriad. Regeringen anser att det bl.a. mot bakgrund av JO:s bedömning finns anledning att återkomma till frågan om utvärdering av förändringen utifrån ett bredare perspektiv.

Transportstyrelsen har även under 2010 arbetat aktivt med regelförenkling. I samband med ändring och framtagande av regler identifieras och kartläggs konsekvenserna av åtgärderna. Transportstyrelsen arbetar aktivt med att göra reglerna enklare, tydligare och mer förutsägbara. I Transportstyrelsen är en stor andel av den totala mängden regler tillkomna till följd av Sveriges åtaganden enligt internationella överenskommelser eller EU-rättsliga bestämmelser. Transportstyrelsen strävar dock efter att systematiskt arbeta med regelförenklingar. Redan innan ett föreskriftsarbete initieras ska det finnas ett första utkast till konsekvensutredning. Det ordnas även särskilda möten med företrädare för näringslivet där det diskuteras regelförenklingsåtgärder. De områden som företagen upplever vara mest betungande och irriterande och som företagen själva anser ska förändras eller förbättras prioriteras av Transportstyrelsen, även om områdena ur en kostnadssynpunkt inte innebär en stor administrativ börda.

Särskilt om Trafikanalys resultat

Trafikanalys inrättades den 1 april 2010. Till myndigheten övergick delar av verksamheten vid Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA), som upphörde vid samma tidpunkt. År 2010 har därför präglats av ett uppbyggnadsarbete.

Under 2010 har Trafikanalys inom området omvärldsanalys identifierat fyra fokusområden, infrastruktur, fordon och farkoster, transportefterfrågan, samt europeisk och internationell transportpolitik. Inom de tre senare områdena har projekt påbörjats.

Trafikanalys har under 2010 publicerat rapporten "Actions for an efficient European transport policy". I rapporten redovisas förslag som täcker flera styrmedelskategorier. Dessutom lyfts betydelsen av att utveckla europeiska stornät för transporter och att satsa på innovation och förnyelse fram. Myndigheten har även i samarbete med Produktivitetskommittén genomfört två seminarier om produktivitet i anläggningsbranschen och tagit initiativ till en kartläggning av utländska erfarenheter av innovativa upphandlingsformer av transportinfrastruktur.

Trafikanalys har vidare bistått Regeringskansliet bland annat med analyser i arbetet med EU-direktiv inom väg- och järnvägsområdet samt i uppföljningen av myndigheterna inom transportområdet.

Särskilt om Luftfartsverkets resultat

2010 års resultat efter finansiella poster blev -12 miljoner kronor. Som konsekvens av Luftfartsverkets (LFV) delning 1 april innehåller räkenskaperna för 2010 resultat från två delvis skilda verksamheter. Första kvartalet inkluderar resultatet från ett LFV som bedrev såväl flygplatsdrift som flygtrafiktjänst, medan resultatet från resterande del av året kommer från den verksamhet som enbart består av flygtrafiktjänst. Gemensamt för första kvartalet och resten av året är att resultatet, förutom intäkter och kostnader från den löpande verksamheten, också påverkats av faktorer av engångskaraktär. Dels poster till följd av själva delningen och bolagiseringen av flygplatsverksamheten, dels genom avräkningar och reserveringar till följd av beslut som LFV själva inte kunnat påverka.

Första kvartalets resultat uppgick till -44 miljoner kronor. Då ingår drygt 60 miljoner kronor i engångs- och omställningskostnader kopplade till delningen av LFV. Sådana kostnader avser t.ex. värdering av fastigheter och anläggningar, inventering och upprättande av överlåtelseavtal, analys av kapitalstruktur, skapandet av nya varumärken, fysisk delning av it-system, delning av arkiv, nya dokumenthanteringsrutiner, personalomställningsåtgärder m.m.

Exkluderas delningskostnaderna skulle första kvartalets resultat ha varit positivt. Efter 2009 års kraftiga nedgång i flygtrafiken och passagerar-

volymer inleddes 2010 med ökat passagerarantal. Under första kvartalet reste 4 procent fler passagerare till och från LfV:s flygplatser, vilket bidrog till ökade kommersiella intäkter, och förbättrad lönsamhet, t.ex. genom omsättningsbaserade hyror samt bilparkering.

Resultatet för perioden april – december blev 32 miljoner kronor, men inkluderar då ett flertal poster, såväl positiva som negativa, av engångskaraktär. Om inte särskilt anges avser kommentarerna fortsättningsvis denna period.

Rörelsens intäkter

LfV:s intäkter består till ca 75 procent av självkostnadsbaserade avgifter för, framför allt, flygtrafiktjänst en route. Minskad trafikvolym under årets fyra första månader har, tillsammans med kraftigt ökat behov av avsättningar för framtida pensioner, inneburit att de intäkter som flygtrafiken skapar inte täcker verksamhetens kostnader. Under 2010 har kostnaderna för att bedriva flygtrafiktjänst en route varit ca 315 miljoner kronor högre än intäkterna. Underskottet innebär en ökad fordran på LfV:s kunder och ett stort behov av prisökningar.

Transportstyrelsen har, efter revision av 2009 års kostnadsunderlag, inte godkänt LfV:s redovisning. Transportstyrelsen anser att LfV belastat en route-produkten med för höga kapitalkostnader och har beslutat minska LfV:s ersättning för 2009 med 100 miljoner kronor. LfV har överklagat beslutet. I avvaktan på slutligt ställningstagande reserverar LfV en intäktskorrigerings i enlighet med Transportstyrelsens beslut.

LfV:s intäkter består i övrigt av bl.a. ersättning för lokal flygtrafiktjänst för såväl civil som militär flygtrafik på sammantaget 37 orter i Sverige. Efter den avreglering som skedde 1 september i år, till följd av den nya luftfartslagen, bedrivs den civila verksamheten nu på en konkurrensutsatt marknad.

Intäkterna inkluderar också en realisationsvinst på 97 miljoner kronor som blev resultatet vid försäljningen av dotterbolag till Swedavia AB i samband med delningen av LfV. Resterande kommersiella intäkter består främst av försäljning av konsulttjänster, såväl inom affärsverkets egna verksamheter som via det helägda dotterbolaget LfV Aviation Consulting AB. Intäkterna innefattar också hyresintäkter samt intäkter för flygmätning och andra tekniska uppdrag. För 2010 ingår också, som en

konsekvens av delningen, ett antal intäktsposter som avser vidarefakturerade kostnader till Swedavia AB.

Rörelsens kostnader

LfV:s verksamhet är mycket personalintensiv. Av de totala rörelsekostnaderna utgörs ca 65 procent av personalkostnader. Lönekostnadsutvecklingen för operativ flygledningpersonal har under de senaste åren varit hög. Den 1 oktober 2010 inföll den sista höjningen av det löneavtal som slöts 2007.

Rörelsekostnaderna har ökat kraftigt, vilket beror på att den redovisade pensionsskulden har ökat som en följd av ändrade beräkningsgrunder. Statens tjänstepensionsverk, SPV, som ansvarar för beräkningen, tillämpar motsvarande beräkningsgrunder för affärsverken som gäller för icke-statliga arbetsgivare vid tryggnad av pensionsutfästelser utanför livförsäkringsbolag och tjänstepensionskassor. Det högsta tillåtna ränteantagandet har därvid sänkts i enlighet med utvecklingen på realränteobligationer. För LfV har de ändrade beräkningsgrunderna inneburit att personalkostnaderna har ökat med ca 60 miljoner kronor och att ytterligare ca 240 miljoner kronor har belastat de finansiella kostnaderna.

LfV:s rörelsekostnader i övrigt består till ca 25 procent av diverse externa kostnader och till ca 10 procent av avskrivningar på anläggningstillgångar. De externa driftkostnaderna består främst av kostnader för att säkerställa drift och underhåll av tekniska system för att upprätta nödvändig flygsäkerhet, kostnader för såväl administrativ som teknisk it, hyreskostnader mm. Under 2010 inkluderar utfallet vissa kostnader hänförliga till delningen av LfV, främst inom it och dokumentadministration samt kostnader som vidarefakturerats till Swedavia AB.

Effektiviseringar

För att balansera ekonomin, eliminera det ackumulerade underskottet i en routeverksamheten och förbättra kostnadsläget har ett effektiviseringsprogram bedrivits sedan 2009. Detta program förstärktes under sommaren 2010 och har resulterat i en sammantagen besparing på ca 100 miljoner kronor redan 2010. Ytterligare minst 100 miljoner kronor ska sparas under 2011.

Finansiellt netto

Summan av finansiella intäkter och kostnader uppgick för hela budgetåret till minus 190 miljoner kronor. Där ingår då ytterligare en realisationsvinst på 48 miljoner kronor vid försäljningen av intressebolag till Swedavia AB.

I övrigt avser -237 miljoner kronor den finansiella delen av årets pensionskostnader som påverkats av de ändrade beräkningsgrunderna för pensionsskulden.

I samband med delningen av LFV tillfördes LFV 3 miljarder kronor i likvida medel för reglering av de tillgångar som överfördes till Swedavia AB och den pensionsskuld som kvarstod i LFV. Detta har inneburit drygt 20 miljoner kronor i ränteintäkter på placeringar av likviditetsöverskottet. Delar av LFV:s likvida medel kommer under 2011 att användas till inlösen av del av pensionsskulden.

LFV Holding AB

I LFV-koncernens resultat ingår också resultaten från dotter- och intressebolag samlade i holdingbolaget LFV Holding AB.

LFV Holding AB bildades 1995 för att samordna och förvalta LFV:s bolagsverksamhet. 2010 omsatte bolagsverksamheten 49 miljoner kronor (125). Omsättningen sjönk kraftigt genom att merparten av bolagen såldes till Swedavia AB.

LFV Holding AB:s resultat före skatt var för helåret 157 miljoner kronor varav realisationsvinsten vid försäljning av dotter- och intressebolag utgör 145 miljoner kronor.

Efter 1 april består LFV Holding AB av moderbolaget, det helägda dotterbolaget LFV Aviation Consulting AB samt intressebolagen Entry Point North AB och NUAC HB.

Särskilt om Statens järnvägars resultat*Statens järnvägars avveckling av verksamhet*

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

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

Under året avvecklades ytterligare personal som formellt fanns kvar i affärsverket efter bolagiseringen. Vid ingången av 2001 uppgick antalet anställda till 1 211 personer. Vid utgången av 2010 var antalet sex personer, vilket innebar en minskning med fyra personer under året. Avtalet om bolagisering av Statens järnvägars verksamhet innebär att Statens järnvägar inte ska belastas med bolagens miljökostnader. Beträffande ansvaret för miljöskador som uppstått före bolagiseringen garanterar staten att de bolag som då bildades hålls skadeslösa. Trafikverket svarar för handläggningen av denna miljögaranti. Statens järnvägar handlägger miljöärenden endast i egenskap av tidigare verksamhetsutövare. I övrigt fortsätter Statens järnvägars avveckling av verksamhet.

Statens järnvägars förvaltning av leasingåtaganden

Statens järnvägar ska förvalta leasingavtal kostnadseffektivt och med en låg riskexponering. Statens järnvägar ska inte ingå några nya åtaganden annat än vad som är nödvändigt för förvaltningen av existerande leasingåtaganden. Verksamheten ska inriktas mot en avveckling av dessa åtaganden på ett affärsmässigt och effektivt sätt under beaktande av gällande reglering på respektive område.

Verksamheten består i att förvalta de leasingåtaganden avseende rullande materiel 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 2011 avser 7 (20) snabbtåg, 146 (146) personvagnar, 0 (13) ellok och 2 739 (2 739) godsvagnar. Sedan den 1 januari 2001 har drygt 4 300 fordon lösts ur leasingavtalen.

Under åren 2008–2010 har ett stort antal fordon frisläppts genom förtida lösen av leasingtransaktioner. Detta har också medfört att tidpunkten för när leasingavtalen förfaller till slutbetalning kortats ner från 2021 till 2016. Arbetet med att i förtid lösa transaktioner fortsätter och sannolikt kommer ytterligare transaktioner att lösas under 2011 med effekten att sluttidpunkten kan kortas ytterligare. Att det nu finns ett stort antal fordon som inte är bundna av leasingavtal minskar väsentligt riskerna i Statens järnvägars verksamhet. Kostnaderna för dessa leasingåtaganden täcks genom avtal med SJ AB och Green Cargo AB.

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

Trots nollresultatet avseende leasingadministrationen av järnvägsfordonen visade verksamhetsgrenen ett totalt överskott om 1,1 (4,7) miljoner kronor. Överskottet är hänförligt till vinster i samband med lösen och omstrukturering av leasingtransaktioner.

Statens järnvägars förvaltning av järnvägsfordon som används i statligt upphandlad trafik

Statens järnvägar ska på ett affärsmässigt och effektivt sätt förvalta och hyra ut järnvägsfordon till de av Rikstrafiken upphandlade operatörerna. Verksamheten ska över en konjunkturcykel visa en räntabilitet på sysselsatt kapital som motsvarar räntan på femåriga statsobligationer plus en procentenhet. I januari 2004 övertog Statens järnvägar en fordonsflotta om 121 fordon. Genom åren har 31 fordon sålts. Tidigare år har 25 fordon sålts och under 2010 såldes ytterligare 6 fordon. Det återstår därmed 90 fordon, varav 16 lok, 3 motorvagnsset och 71 personvagnar. Fordonen hyrs i första hand ut till de operatörer med vilka Rikstrafiken har trafikeringsavtal. Avkastningen, på i fordonen bundet kapital, överstiger de ekonomiska mål som är uppsatta för verksamheten. De sex fordon som såldes under året gav upphov till en realisationsvinst på 35,1 miljoner kronor.

Statens järnvägars ekonomiska resultat

Statens järnvägar uppvisar ett positivt rörelseresultat på 44,6 (29,9) miljoner kronor och ett positivt resultat efter finansiella poster på 45,7 (25,5) miljoner kronor. Resultatet 2010 uppdelat på verksamhetsgrenar framgår av tabell 3.14 nedan.

Tabell 3.14 Resultat efter finansnetto

Miljoner kronor

Projekttitel	2010	2009
Avveckling av verksamhet	- 1 900	1 500
Förvaltning av leasingåtaganden	1 100	4 700
Förvaltning av järnvägsfordon	46 500	19 400
Summa	45 700	25 600

Särskilt om Rederinämdens resultat

Rederinämden upphörde som myndighet den 31 december 2010. Verksamheten övergick i sin helhet till Trafikverket från och med den 1 januari 2011. Inom Trafikverket inrättades då motsvarande beslutande funktion med uppgift att pröva frågor om statligt bidrag till svensk sjöfart. Rederinämden har under 2010 behandlat 633 ansökningar, jämfört med 714 ansökningar året innan.

Sedan sjöfartsstödet infördes den 1 oktober 2001 har viss inflaggning skett till det svenska sjöfartsregistret. Bland annat som ett resultat av den tidigare konjunktur nedgången har den tydliga utflaggning som inleddes under 2009 fortsatt under 2010. Under 2010 har totalt 23 fartyg flaggats ut till andra register samtidigt som endast tre fartyg nyregistrerats i det svenska. Den svenskflaggade handelsflottan uppgick vid utgången av 2010 till totalt 206 fartyg. Av dessa var 158 stödberättigade. Rederinämden inger varje år i oktober en rapport om de svenska rederiernas ekonomiska situation till regeringen. Av den senaste rapporten som avser 2009 framgår att den ekonomiska situationen varierar mycket för de enskilda rederierna. Den ekonomiska situationen har generellt försämrats 2009 jämfört med 2008. Omsättningen har minskat i alla segment utom för torrlast och kusttank. Samtliga undersökta rederiföretag utom storrederierna visar total sett förlust om sjöfartsstödet exkluderas. Med stöd visar storrederierna, rororederierna och färjerederierna vinst, tankfartygs- och torrlastrederierna visar förlust. Betydelsen av det statliga stödet skiftar mellan de olika segmenten inom sjöfartssektorn.

Även om de svenska rederiernas ekonomiska situation generellt försämrats under 2009 har det statliga stödet fortfarande betydelse för de svenska rederiernas konkurrensförmåga och bidrar därmed till att fartygen fortsätter att vara svenskflaggade. Under 2010 har sjöfartsstöd om 1 819 miljoner kronor beslutats, jämfört med 1 926 miljoner kronor under 2009.

Särskilt om Rikstrafikens resultat

Rikstrafiken upphörde som myndighet den 31 december 2010. All verksamhet överfördes i sin helhet till Trafikverket från och med den 1 januari 2011. År 2010 kom därför att präglas av förberedelserna inför denna omställning. Under 2010 tecknade Rikstrafiken två nya trafikavtal. Det ena om ett basutbud på sträckorna Gävle-Borlänge-Örebro-Mjölby, Borlänge-Mora och Borlänge-Malung, och det andra om busstrafik för sträckan Sundsvall-Umeå-Haparanda.

Rikstrafikens transfereringskostnader för busstrafik var något lägre 2010 jämfört med 2009 (minus 4 procent) beroende på att ett nytt avtal börjat gälla för busstrafiken längs Norrlandskusten. Tre linjer har reducerats till en busslinje. Transfereringskostnaden för flygtrafik blev lägre än 2009 främst beroende på att ersättning för konkurrerande trafik inte blev lika hög 2010. Tågtrafikens transfereringskostnader 2010 minskade med 19 procent från föregående år. Rikstrafiken har successivt minskat sina insatser i västra och mellersta Sverige på grund av att dessa områden numera har en acceptabel tillgänglighet. Transfereringskostnaderna för färjetrafik till och från Gotland ökade med cirka 5 procent 2010 jämfört med 2009. Kostnadsökningen beror främst på oljeprisförändringar.

3.6 Politikens inriktning

Det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Regeringen anser att det krävs särskilt stora ansträngningar när det gäller transportsystemets bidrag till minskad klimat- och miljöpåverkan.

Robust infrastruktur och tillförlitliga transporter ska bidra till en god tillväxt för företag samt ett fungerande arbetsliv och vardag för människor. Varje trafikslag ska för sig kunna fungera väl men ännu hellre samverka för att hela resan eller transporten ska bli optimal.

Transportpolitiken är ett viktigt verktyg för att förbättra förutsättningarna för en mer differentierad arbetsmarknad och en ökad specialisering av näringsliv, arbetskraft och utbildning. Genom ökad tillgänglighet skapas regionintegrering och regionförstoring vilket har stor betydelse för tillväxten.

Transportpolitiken ska även bidra till ett jämställt samhälle. Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. utformas så att det likvärdigt tillgodoser både kvinnors och mäns resmönster och transportbehov.

Regeringens uppfattning är att statens roll och ansvar inom transportområdet fortsatt behöver förtydligas och myndigheternas verksamheter effektiviseras. Staten ska ansvara för att gällande regelverk är ändamålsenliga och väl avvägda samt att de resurser som satsas på infrastruktur och andra åtgärder i transportsystemet används på ett effektivt sätt. I det ligger att svenska trafikmyndigheter inte bör bedriva sådan verksamhet som andra aktörer kan bedriva.

För att skapa fungerande res- och transportkedjor för användarna är det viktigt att ha ett perspektiv som sträcker sig utanför Sveriges gränser. Hela Europa behöver ett robust, hållbart och samverkande transportsystem som stödjer hållbar tillväxt och sysselsättning. Svenska trafikregler och villkoren för den svenska transportnäringen följer i stor utsträckning av EU- och FN-rätten. För att kunna säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning behöver regelutvecklingen internationellt och inom EU prioriteras.

Öka genomslaget för användarnas olika behov och förutsättningar

Kraftfulla satsningar på ett robust transportsystem

Att resa med och att transportera gods på tåg är ett alternativ som fler och fler väljer. Tåg är ett transportmedel med låg klimatpåverkan. Särskilt i anslutning till och mellan de större tätorterna och längs andra stråk med stora godsmängder är det ett alternativ som behöver bidra med ökad

kapacitet när antalet passagerare och godsflöden ökar.

De statliga väg- och järnvägssystemen utgör en förutsättning för en fungerande arbetsmarknad och ett konkurrenskraftigt näringsliv i hela landet. Det blir särskilt tydligt i tider av ekonomisk oro. Åtgärder som syftar till att på kort sikt förbättra möjligheterna till arbetspendling och att förstärka näringslivets konkurrenskraft på en global marknad bör prioriteras. Förstärkta satsningar på drift och underhåll samt investeringar i infrastruktur är därtill ett stabiliseringspolitiskt verktyg som ger sysselsättningseffekt på relativt kort sikt.

I denna proposition föreslår regeringen att 2,6 miljarder kronor satsas på åtgärder i järnvägssystemet 2012, varav 800 miljoner kronor avser medel som belastat Trafikverkets anslagskredit under 2011. Satsningen riktas i första hand mot drift och underhåll, reinvesteringar och trimningsåtgärder. År 2013 satsas 1,8 miljarder kronor för samma ändamål.

På vägsidan har de senaste årens hårda vintrar inneburit att budgeten för drift och underhåll till stora delar har använts till vinterväghållning. Till följd av detta bedömer regeringen att det finns ett uppdämt behov av underhållsåtgärder som genomförs under årets snöfria perioder. Mot denna bakgrund föreslår regeringen en satsning på väghållning på 950 miljoner kronor 2012 och 450 miljoner kronor 2013. Satsningen riktas i första hand mot underhållsåtgärder, trafiksäkerhetshöjande åtgärder, miljöåtgärder samt trimningsåtgärder.

Åtgärderna i regeringens satsningar på ett robust transportsystem riktas mot de starkast trafikerade stråken i väg- och järnvägsnätet, däribland sträckor som är betydelsefulla för arbetspendling i storstadsområdena. Inriktningen ger även en möjlighet att prioritera viktiga godsstråk. De samhällsekonomiskt mest lönsamma väg- och järnvägssträckorna ska prioriteras.

De satsningar som genomförs 2012 och 2013 ska ses som en del i regeringens långsiktiga strategi för att skapa ett robust transportsystem. Regeringen kommer under mandatperioden att återkomma med förslag till ett nytt infrastrukturbeslut som syftar till att säkerställa de framtida behoven av åtgärder inom transportsystemet. Som ett led i denna process har regeringen gett Trafikverket i uppdrag att med utgångspunkt i nu gällande planer utreda

kapacitetsbrister i transportsystemet samt föreslå åtgärder på lösningar. Inom ramen för uppdraget ska olika alternativ för höjd hastighetsstandard redovisas. Uppdraget ska redovisas den 30 april 2012. Dessutom har Trafikanalys redovisat ett uppdrag avseende storstadspendlingens utveckling.

En av utgångspunkterna i uppdraget till Trafikverket är att analysera hur de olika trafiklagen kan samverka på bästa sätt i syfte att åstadkomma ett effektivare transportsystem. Trafikverket har även ett särskilt uppdrag att redovisa hur banavgifter som leder till effektivare kapacitetsutnyttjande kan utformas. En analys av olika åtgärders effekter på samhällsutvecklingen, t.ex. för pendlingsmöjligheter till utbildning och arbete, näringslivsutveckling och internationell konkurrenskraft, efterfrågan på godstransporter på järnväg och samverkan mellan trafikslag ska göras vilket även innefattar analys av följdinvesteringar som kan bli aktuella i andra trafikslag. I processen kommer dialogen med regional nivå utgöra en naturlig del.

Andra åtgärder för förbättrad kapacitet i transportsystemet

Näringslivets beroende av tillförlitliga och punktliga transporter är viktigt att poängtera. I den internationella konkurrensen är det svenska näringslivet beroende av att få tillgång till en järnvägsinfrastruktur av god kvalitet på kommersiella villkor. Gröna korridorer och inrättandet av internationella godskorridorer för ett Europeiskt järnvägsnät är högt prioriterat av regeringen för att främja långsiktigt hållbara transporter och inte minst för att stärka svenskt näringslivs konkurrenskraft.

En annan viktig fråga med bäring på transportsystemets kapacitet gäller möjligheten att upprätthålla beredskap för vissa samhällsviktiga flygtransporter. Trafikverket utreder på regeringens uppdrag möjligheten att skapa ett nationellt nät av flygplatser med beredskap dygnet runt. Målsättningen är att ett sådant nät ska vara på plats vid årets början 2012. Regeringen föreslår i denna proposition att 7 miljoner kronor årligen avsätts för det aktuella ändamålet.

Förutsättningarna för transporter är delvis annorlunda i landsbygder jämfört med i tätorter och städer och det är en utmaning att finna effektiva transportlösningar för människor och företag i våra landsbygdsområden. Underlagen är

mindre eftersom verksamheter och befolkning är mer utspridda. Vissa verksamheter som råvaruproduktion och bearbetning av dessa innebär exempelvis tunga transporter. Den växande turismsektorn ställer stora krav på tillgänglighet. Tätortsnära landsbygder kan dra stor nytta av ökad regionförstoring och regionintegrering. Sammantaget ställer förhållandena i landsbygderna därför krav på flexibla och samordnade kommunikationslösningar inte minst mellan olika transportslag. Därför satsar regeringen på en robust och tillgänglig infrastruktur med bra bärighet. Regeringen har i åtgärdsplanen exempelvis beslutat om att stärka kvaliteten på det finmaskiga vägnätet, bl.a. genom satsningar på bärighet och bidrag till enskilda vägar.

Stärkt konkurrenskraft för sjöfarten

Sverige är ett exportberoende land där i volymer räknat omkring 90 procent av utrikeshandeln sker med fartyg. Även om mycket av sjötransporterna sker med fartyg som seglar under annan flagg än svensk finns det ändå skäl som motiverar att Sverige bör ha en konkurrenskraftig inhemsk sjöfartsnäring. Regeringen avser att under 2012 presentera en sjöfartsstrategi. I strategin kommer åtgärder i syfte att främja sjöfarten och dess samverkan med andra transportslag att redovisas. Regeringen vill med detta se sjöfarten som en viktig del i ett sammanhängande maritimt kluster i samspel med andra närliggande verksamheter och näringar.

Inre vattenvägsutredningen har haft i uppdrag att analysera de konsekvenser som uppkommer om EU:s regelverk om inre vattenvägar genomförs i svensk rätt samt föreslå författningsändringar för ett sådant genomförande. Utredningen har lämnat betänkandet Genomförande av EU:s regelverk om inre vattenvägar (SOU 2011:4). Betänkande har remissbehandlats. Frågan om genomförande av EU:s regelverk om inre vattenvägar bereds för närvarande.

Enklare, säkrare och mer attraktivt att cykla

Cykeln ska vara ett attraktivt alternativ för hela eller delar av de resor människor företar. Två viktiga arbeten som ska stödja en ökad och säkrare cykling är nu igång. En särskild utredare ser över de regler som påverkar förutsättningarna för att cykla (dir. 2010:93).

Det är i första hand trafikreglerna för cykeltrafik samt bestämmelser som reglerar planering och utformning av trafikmiljön som ses över. Även förutsättningar för cykelparkering och möjligheterna att ta med cykel på tåg och buss ingår. Uppdraget kommer att redovisas i maj 2012. Trafikverket och Transportstyrelsen har vidare regeringens uppdrag att ta fram en strategi och handlingsplan för ökad och säker cykling. Detta görs i samarbete med kommunerna och andra berörda.

Effektivisera transportsystemet, dess verksamheter och användningen av resurser

Effektivitet genom samordning av nivåer och sektorer

För att öka bidraget till tillväxten behöver det skapas bättre förutsättningar för att integrera utvecklingen av transportsystemet med andra sektorsområden. En ökad samordning på såväl regional, nationell och internationell nivå, liksom mellan dessa nivåer krävs. Därigenom ökar synergierna av de satsningar som görs inom olika sektorer och på olika nivåer i samhället. Regeringen avser därför att fortsätta utveckla en transportpolitik som är mer samordnad med och väl integrerad i andra politiska områden.

Nya former för fysisk och ekonomisk planering

Infrastrukturplaneringen behöver effektiviseras så att transportinfrastrukturen snabbare kan utvecklas och möta samhällets behov och tar hänsyn till att utvecklingen av transportsystemet är en integrerad del i samhällsbyggandet på såväl lokal, regional som nationell nivå. Regeringen avser därför att under våren 2012 lämna en proposition om nya former för planering av transportinfrastruktur. I det arbetet kommer bl.a. Transportinfrastrukturkommitténs betänkande Effektivare planering av vägar och järnvägar (SOU 2010:57), de förslag de tidigare trafikverken lämnat i ärendet och Medfinansieringsutredningens slutbetänkande Medfinansiering av transportinfrastruktur (SOU 2011:49) att utgöra grund.

Bättre beslutsunderlag om drift och underhåll

I regeringens beslut om fastställelse av den nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2010–2021 redogjorde regeringen för sin avsikt att bl.a. mot bakgrund av Riksrevisionens

granskningar genomföra en grundlig genomlysning av Trafikverkets drift- och underhållsverksamhet. Trafikverket har därefter på eget initiativ inlett ett sådant arbete. Regeringskansliet kommer under hösten 2011 att med utgångspunkt i resultaten från Trafikverkets arbete gå vidare och ta fram modeller för styrning av Trafikverkets drift- och underhållsverksamhet. Syftet är att säkerställa bättre prioriteringsunderlag till riksdagen.

Tydligare gränsdragning mellan politik och marknad

Under de senaste åren har ett antal förändringar genomförts inom transportområdet med utgångspunkten att det behövs en tydligare gränsdragning mellan förvaltning, politik och marknad. För statens del är en koncentration på kärnuppgifterna angelägen. Konkurrensutsatt verksamhet bör av det skälet i normalfallet inte bedrivas i myndighetsform. Dessutom har nya marknader öppnats för konkurrens.

Den 1 oktober 2010 togs det sista steget i öppnandet av marknaden för persontrafik på järnväg och den 1 januari 2012 träder en ny lagstiftning inom kollektivtrafikområdet i kraft. Den nya lagen om kollektivtrafik innebär att bl.a. att kommuners och landstings ansvar för kollektivtrafik ska handhas av en förvaltning i stället för av bolag och att det blir tillåtet att bedriva kommersiell busstrafik även inom länsgränserna.

I mars 2011 fattade regeringen beslut om att ge Trafikanalys i uppdrag att utvärdera effekterna av öppnandet av dessa båda reformer. Resultaten av utvärderingen ska redovisas årligen och kommer att slutredovisas senast den 1 december 2014. Regeringen har för avsikt att, bl.a. med hjälp av denna utvärdering, identifiera åtgärder som ur ett resenärsperspektiv kan förbättra funktionaliteten på de aktuella marknaderna.

För att marknaden för persontrafik på järnväg ska fungera framöver behöver det t.ex. finnas rimliga förutsättningar för kommersiella järnvägsföretag att få tillgång till fordon. Det finns även ett antal samordningsfunktioner som behöver vara välorganiserade för att människors kollektivtrafikresor ska fungera tillfredställande. Exempel på sådana funktioner är järnvägsstationer och andra bytespunkter samt biljett- och informationssystem.

Sedan den 1 september 2010 kan den som driver en flygplats upphandla den lokala flygtrafiktjänsten för flygplatsen på marknaden. Det tidigare Luftfartsverket har delats upp så att driften av de statliga flygplatserna numera handhas av Swedavia AB, medan den kvarvarande delen av Luftfartsverket tillhandahåller flygtrafikledningstjänster. Transportstyrelsen ansvarar för tillståndsgivning och tillsyn beträffande de aktörer, inklusive Luftfartsverket, som erbjuder sina tjänster för lokal flygtrafiktjänst.

Sedan den 1 juli 2010 är fordonsbesiktningen i Sverige konkurrensutsatt. Det innebär att ackrediterade företag kan utföra besiktningar av personbilar, lastbilar, maskiner och andra fordon. Omregleringen av fordonsbesiktningen är en anpassning till den svenska huvudregeln om att oberoende och självständiga organ, i konkurrens, ska utföra provning och kontroll. Den konkurrensutsatta fordonsbesiktningen förutsätts skapa ett bredare utbud för kunderna. Dessutom bedöms positiva samhällsekonomiska effekter skapas av fler och växande företag, nya produkter och tjänster som ger ökad sysselsättning och ekonomisk tillväxt.

Omregleringen innebär en tydligare rollfördelning mellan myndigheter och de företag som utför besiktningar genom att det klargörs vad som ska vara statliga åtaganden i form av myndighetsuppgifter. Transportstyrelsen ansvarar för de regler som ska gälla för såväl besiktningsorgan och besiktningstekniker som för själva fordonsbesiktningen i sig. Transportstyrelsen svarar också för tillsynsansvaret att besiktningsverksamheten fungerar väl avseende trafiksäkerhet, miljö, prisutveckling, teknikutveckling och tillgänglighet.

Staten har ingått ett avtal med övriga ägare i Aktiebolaget Svensk Bilprovning som gör det möjligt för bolaget att förbereda en försäljning av delar av bolagets stationsnät. En viktig utgångspunkt för regeringen är att den föreslagna försäljningsstrukturen ska bidra till en väl fungerande marknad samtidigt som behovet av en god täckning avseende fordonsbesiktningar i hela landet beaktas.

Regionala luftrum för effektiviserad flygledning

Inom EU sammanläggs nationella luftrum till större regionala enheter för att uppnå effektiva flygledningstjänster till förmån för kortare

flygvägar, minskade restider, minskade bränslekostnader och minskad belastning på miljön. Sverige och Danmark sammanlägger sina luftrum och gemensam operativ drift av undervägstjänster (en-route) kommer att starta under 2012.

Effektiva verksamheter i myndigheterna

Trafikverket har inlett ett arbete med att långsiktigt effektivisera sin verksamhet. Arbetet fokuserar på tre områden, vilka samtliga har sin grund i motiven till bildandet av Trafikverket, nämligen en utvecklad trafikslagsövergripande planering och samordning, ökad intern effektivitet samt sänkta produktionskostnader i upphandlade entreprenader och bidrag till ökad produktivitet inom anläggningsbranschen.

Vad gäller den interna effektiviteten har Trafikverket identifierat en årlig bruttopotential för att skapa effektiviseringar som efter 2013 uppgår till 2–3 miljarder kronor. Potentialen baseras på 2009 års verksamhetsvolym. Myndighetsomorganisationen förväntas ge besparingar på 78 miljoner kronor respektive 150 miljoner kronor under åren 2011 och 2012. En del av denna besparing återförs till utgiftsområde 22 Kommunikationer och utgör ett tillskott till drift och underhåll av väg och järnväg. Tillskottet utgör 28 miljoner kronor respektive 50 miljoner kronor under 2011 och 2012. Regeringen kommer noggrant att följa Trafikverkets effektiviseringsarbete.

Även i Transportstyrelsens verksamhet kommer allt större krav att ställas på att befintlig verksamhet kan bedrivas till lägre kostnader. I juni 2010 redovisade Transportstyrelsen ett uppdrag från regeringen att redovisa en plan för hur myndigheten långsiktigt ska kunna anpassa sin verksamhet mot bakgrund av att verksamheten i sin helhet inte kommer kunna tillåtas expandera i takt med att nya uppgifter tillkommer. I sin redovisning gjorde Transportstyrelsen bedömningen att myndigheten kommer att genomföra omställningar från gammal till ny verksamhet på motsvarande mer än 100 miljoner kronor per år de kommande åren. I juni 2011 redovisade Transportstyrelsen ett annat uppdrag från regeringen bl.a. gällande ekonomisk uppföljning och uppföljning av effektiviteten i myndighetens verksamhet. Transportstyrelsen kommer i fortsättningen att lämna årliga redovisningar gällande detta.

Under 2010 intensifierade Sjöfartsverket det förändringsarbete som bedrivs inom verket där målsättningen är att inom 18 månader omvandla Sjöfartsverket till en än mer effektiv serviceorganisation med kundernas och övriga intressenters behov och förväntningar i fokus och till en myndighet med en ekonomi i balans. I början av 2011 infördes en ny organisation med affärsområden där balanserade styrkort används för att styra men också för att bättre åskådliggöra de olika verksamheterna. Målsättningen är att under en treårsperiod reducera kostnaderna med över 120 miljoner kronor. En del i effektiviseringsprogrammet är bättre utökat samarbete med Luftfartsverket avseende gemensamma servicefunktioner. Inriktningen är att den gemensamma funktionen ska omfatta bland annat växel, reception, resetjänst, registratur, arkiv, upphandling, och löneadministration. Målsättningen är att uppnå en 30-procentig besparing inom dessa funktioner. Samtliga verksamheter är eller har genomlysts i syfte att förbättra effektiviteten men också för att kunna genomföra nödvändiga kulturförändringar vilket förutom ekonomi även innefattar ledarskap, medarbetarskap, processer och kundfokus.

För att balansera ekonomin och minska det ackumulerade underskottet i en route-verksamheten bedrivs det sedan 2009 ett kostnadseffektiviseringsprogram i Luftfartsverket. Redan under 2009 och 2010 har Luftfartsverket kunnat göra besparingar motsvarande ca 100 miljoner kronor och i 2011 års plan ingår besparingar på ytterligare 100 miljoner kronor. Målsättningen är att t.o.m. 2014 spara minst 320 miljoner kronor. Besparingarna är också en förutsättning för att kunna infria målen i EU:s föreslagna prestationsplan för prissättning av en route-verksamheten som kommer att gälla fr.o.m. 2012.

Regeringen kommer utveckla tydligare styrning och uppföljning av forskning och innovation av de myndigheter inom transportområdet som berörs i syfte att få ännu effektivare användning av resurserna. I det arbetet kommer bl.a. Transportforskningsutredningens betänkande Mer innovation ur transportforskning (SOU 2010:74) ligga till grund tillsammans med fortsatt utveckling av effektivare användning av resurser.

I syfte att löpande följa upp och analysera Trafikverkets agerande för att förbättra produktiviteten och innovationsgraden på anläggningsmarknaden har regeringen tillsatt Produktivitetskommittén (dir. 2009:92) som ska redovisa sitt uppdrag halvårsvis med en slutredovisning senast den 30 juni 2012.

Vidare har Statskontoret redovisat ett uppdrag att utveckla modeller och metoder för mätning av produktivitet och innovationsgrad på anläggningsmarknaden. Resultatet utgör nu underlag i Trafikverkets arbete med att mäta produktivitet. Statskontorets förslag och Produktivitetskommitténs rapporteringar kommer att beredas vidare inom Regeringskansliet och utgöra underlag för en bedömning av vilka ytterligare åtgärder som regeringen ska vidta i syfte att förbättra produktiviteten i anläggningsbranschen.

I det sammanhanget bör det nämnas att regeringen tagit initiativ till förbättrad modellutveckling för godstransporter och persontransporter. Syftet är att systematiskt kunna prognostisera och jämföra tänkbara konsekvenser av olika åtgärdsalternativ inom såväl nyinvestering som drift och underhållsinsatser och andra alternativ som kan ligga som förslag, t.ex. vid tillämpning av den s.k. fyrstegsprincipen.

Regeringen har med anledning av Riksrevisionsens granskningsrapport Förvaltningen av samhällsekonomiska metoder inom infrastrukturområdet (RiR 2010:27) gett Trafikverket i uppdrag att redovisa hur myndigheten arbetar med utveckling och förvaltning av samhällsekonomiska metoder och modeller i syfte att säkerställa att modellerna utvecklas ändamålsenligt. Samtidigt har Trafikanalys fått ändrade instruktioner i syfte att följa den internationella utvecklingen på området och följa Trafikverkets uppdrag.

Regeringen har också gett Trafikanalys i uppdrag att årligen redovisa analyser av transportsektorns samhällsekonomiska kostnader i relation till skatte- och avgiftsuttag inom olika delar av den svenska och den europeiska transportsektorn.

Effektivitet och flexibilitet i besiktningen av fartyg under svensk flagg

Transportstyrelsen har på regeringens uppdrag sett över förutsättningarna att effektivisera och skapa större flexibilitet för besiktning av fartyg

som för svensk flagg. I redovisningen av uppdraget har Transportstyrelsen redogjort för sin avsikt att delegera viss tillsyn enligt bl.a. lagen om åtgärder mot förorening från fartyg och fartygssäkerhetslagen till s.k. erkända organisationer. Transportstyrelsen har vidare tagit fram ett förslag till ändring av lagen om sjöfartsskydd som skulle skapa ytterligare utrymme för delegering av tillsyn. I fråga om arbetsmiljö har myndigheten gjort bedömningen att det saknas nationella och för närvarande också internationella förutsättningar för en delegering av tillsynen inom området. Regeringen delar Transportstyrelsens bedömningar beträffande den fortsatta fördelningen mellan verksamhet som myndigheten själv bör bedriva respektive vilka uppgifter som bör delegeras. Regeringen avser att återkomma till frågan om ändringar i lagen om sjöfartsskydd.

Regeringen tar större ansvar för information och pådrivande insatser

I budgetpropositionen för 2010 meddelade regeringen sin avsikt att inte längre tillämpa begreppet sektorsansvar inom transportområdet samt att Trafikverkets samlade uppdrag och roll skulle preciseras och tydliggöras i instruktion och regleringsbrev.

I mars 2010 beslutade regeringen om en proposition gällande inriktningen för den offentliga förvaltningen (prop. 2009/10:175). Där redogjorde regeringen för sin bedömning att det inte bör vara en uppgift för myndigheter att bedriva opinionsbildning eller företräda särintressen inom sitt verksamhetsområde samt att den informationsverksamhet myndigheter bedriver bör ligga inom ramen för de uppgifter som regeringen har beslutat ska gälla för myndigheten. Inom transportområdet har myndigheterna med sektorsansvaret som grund bedrivit verksamhet som i delar har anknytning till detta ställningstagande. Det gäller t.ex. inom trafiksäkerhetsområdet.

I den mån det är befogat att Trafikverket eller någon av övriga myndigheter inom transportområdet bedriver informationsverksamhet som syftar till att påverka människors beteenden bör grunden för det klargöras i särskilda regeringsbeslut. Regeringens avsikt är att på detta sätt ta ett större ansvar för verksamheter av den aktuella karaktären samt att åstadkomma en ökad tydlighet i myndighetsstyrningen på området. I sam-

manhanget är det viktigt att påpeka att fyrstegsprincipen alltså bör utgöra ett viktigt led i planeringen av infrastruktur och att regeringen anser att det är en fördel att t.ex. Trafikverket genom särskilda regeringsbeslut kan ges tydligare mandat än hittills att vidta åtgärder som syftar till att påverka transportbehov och val av transportsätt. Inte heller i övrigt ska detta ställningstagande tolkas på något annat sätt än att de höga ambitionerna bakom transportpolitiken ligger fast.

Fördelarna med ett register för fritidsbåtar är inte tillräckligt stora

Riksdagen har vid ett flertal tillfällen uttryckt att regeringen bör överväga ett återinförande av ett statligt fritidsbåtsregister. Sjöfartsverket utredde på regeringens uppdrag frågan 2003. I redovisningen av uppdraget tog Sjöfartsverket inte ställning till ett registerinförande. Remissinstanserna var överlag kritiska till Sjöfartsverkets rapport. Regeringen anser inte att det är klarlagt att kostnaderna med införandet och upprätthållandet av ett register överväger nyttan med det. Mot denna bakgrund anser regeringen för närvarande att det inte är motiverat med ett återinförande av ett statligt fritidsbåtsregister.

Regeringen fick i juni 2011 en uppdragsredovisning från Naturvårdsverket avseende omhändertagande av uttjänta fritidsbåtar. Rapporten har remitterats och regeringen avser därefter ta ställning till förslagen som bland annat handlar om att införa ett producentansvar för fritidsbåtar

Verka för ett modernt, miljöanpassat och säkert transportsystem

Fortsatt framåt för fossiloberoende fordonsflotta

Regeringens insatser för en fossiloberoende fordonsflotta fortsätter. Generellt verkande styrmedel som sätter pris på utsläppen utgör grunden för arbetet med att nå målet om en fossiloberoende fordonsflotta. Sådana styrmedel behöver kompletteras med mer riktade styrmedel. Regeringen avser att från den 1 januari 2012 införa en ny supermiljöbilspremie om 40 000 kronor per bil till inköp av de bilar som släpper ut allra minst koldioxid. Miljöbilsdefinitionen bör skärpas från den 1 januari 2013 så att den femåriga befrielsen från for-

donsskatt alltid går till de mest miljöanpassade bilarna. Satsningarna för att stödja utvecklingen av ny teknik fortsätter, bl.a. genom programmet för demonstration och marknadsintroduktion av elbilar och laddhybrider samt demonstrationsanläggningar för andra generationens biodrivmedel.

Andra insatser för ett miljöanpassat transportsystem

Regeringen beslutade den 22 juni 2011 att ändra trafikförordningen (1998:1276) så att det blir möjligt att förbjuda dubbdäck på samtliga kommunala vägar inom ett område. Kommuner har därmed fått förbättrade möjligheter att minska halterna av större partiklar (PM10) i utsatta områden.

Luftfartsverket kommer att fortsätta samarbetet med flygbranschen och andra aktörer för att minska flygets miljöpåverkan. Gröna och raka flygvägar, gröna inflygningar och gröna avgångar är exempel på insatser som minskar utsläppen.

Flygets inträde i handelssystemet med utsläppsrätter från 2012 gör att möjligheten för miljödomstolarna att begränsa utsläpp av koldioxid från flygtrafiken vid en flygplats behöver tas bort. Naturvårdsverket har fått i uppdrag av regeringen att i samråd med Transportstyrelsen och Statens Energimyndighet genomföra en analys av hur utsläpp av koldioxid från flygverksamhet kan undantas från andra typer av regleringar än vad som följer av lagen (2004:1199) om handel med utsläppsrätter. Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet (Miljödepartementet) senast den 31 december 2011.

Tomma transporter är ett konkret exempel på bristande effektivitet i EU:s transportsystem och transportpolitik. I dag är 43 procent av Europas lastbilstransporter tomma och hälften av godstågens vagnar. Det är en viktig klimatfråga och handlar om ökad samverkan mellan grupper av köpare av transporter och transportföretag för bättre kapacitetsutnyttjande

Ett gränsöverskridande perspektiv

Ett väl fungerande transport- och infrastruktursystem inom samt till och från Östersjöområdet är av avgörande betydelse för Östersjöländernas utveckling men även för EU som helhet. EU:s strategi för Östersjöregionen syftar bl.a. till att i ett längre perspektiv skapa förutsättningar och ett än mer fördjupat

samarbete länderna emellan för att exempelvis genomföra funktionella nationsöverskridande infrastrukturprojekt. På så sätt skapas sammanhållna transportstråk runt samt till och från Östersjöregionen.

Den täta fartygstrafiken i bl.a. Östersjöområdet innebär risker för olyckor med svåra konsekvenser som följd. Det är därför angeläget att sjöfarten bedrivs så att riskerna för och eventuella konsekvenser av en olyckor blir så små som möjligt. Sjösäkerhetsarbetet bör inriktas mot detta vilket innebär att åtgärder kontinuerligt måste vidtas för att för att öka säkerheten och minska risken för olyckor. Regeringen anser därför att det är angeläget att svenska myndigheter tillsammans med motsvarande myndigheter runt Östersjön följer utvecklingen och vid behov vidtar åtgärder för att öka säkerheten till sjöss och skydda Östersjöns marina miljö.

Regeringen har tagit initiativ till att stärka samarbetet med Sveriges grannländer. Gemensamma kartläggningar av den gränsöverskridande infrastrukturen har skett tillsammans med Finland respektive Norge och det har resulterat i ett antal konkreta samarbetsprojekt som nu pågår. Avtal om gränsöverskridande taxitrafik har slutits med Norge och Finland. Vidare leder Näringsdepartementet en undersökning om behovet av och möjligheterna för en ny fast Öresundsförbindelse mellan Helsingborg och Helsingör för väg och järnväg. Sverige och Danmark har tillsatt en tjänstemannagrupp för kunskapsutbyte om, och för att följa de svenska undersökningarna.

Trafiksäkerhet fortsatt i fokus

I fjol dog 266 personer på de svenska vägarna. Det innebär att Sverige har det lägsta antalet döda i trafiken i förhållande till sin befolkning i världen. Regeringen fortsätter att satsa för ökad säkerhet och trygghet på vägarna. Det finns en rad områden där Sverige har varit framgångsrikt, exempelvis åtgärdande av farliga sträckor genom mittseparering, övervakningskameror och genom nya effektiva hastighetsgränser. Ambitionsnivån och tempot behöver skruvas upp ytterligare för att nå etappmålet för 2020 samt för att bidra till EU:s nyligen beslutade halveringsmål mellan 2010 och 2020. Den enskilt viktigaste åtgärden för att snabbt förbättra trafiksäkerheten är att minska

hastighetsöverträdelserna. Detta gäller inte minst yrkestrafikens överträdelser. Regeringen vill i detta sammanhang framhålla betydelsen av att arbetsgivare och transportbeställare tar ett ökat ansvar för trafiksäkerheten. Regeringen vill också ge särskild uppmärksamhet åt oskyddade trafikanter på två hjul, som har en förhöjd risk att dö eller skadas i trafiken jämfört med exempelvis bilburna trafikanter. Inom fordonsområdet ser regeringen positivt på utvecklingen av teknik som i ännu högre grad kan stödja föraren i en säker körning.

Minskat rattfylleri och färre påverkade förare

Alkohol är inblandat i cirka en femtedel av dödsfallen i vägtrafiken och rattfylleri på grund av narkotikaintag utgjorde 2010 drygt 40 procent av alla anmälda rattfylleribrott. Även körning då föraren är trött eller har nedsatt körförmåga av andra skäl orsakar många allvarliga olyckor. Det krävs därför att regeringen, ansvariga myndigheter och övriga aktörer fortsatt arbetar brett för att minska antalet förare som är påverkade av alkohol eller andra droger på våra vägar. Det är viktigt att ha en helhetssyn vad gäller påverkade förare, oberoende av orsakerna till detta, så att stödjande teknik och även metoderna för information, kontroll, påföljder och behandling utvecklas och samordnas.

Den 1 januari 2012 införs ett permanent och förbättrat system för alkolås till rattfyllerister. I det nya systemet sänks kostnaderna för att ha alkolås för den enskilde, bl.a. genom subventionering av de administrativa kostnaderna för hantering av alkolåsärenden hos Transportstyrelsen. Regeringen avser att låta Transportstyrelsen nyttja medel från Trafikverket för att möjliggöra subventioneringen. I sammanhanget kan nämnas att det sedan tidigare finns en bestämmelse om att de bilar som myndigheter under regeringen köper in i största möjliga utsträckning ska vara utrustade med alkolås.

Regeringen vill också stödja ett ökat frivilligt införande av alkolås och annan liknande teknik i förebyggande syfte. Billigare och mer användarvänlig framtida teknik bedöms inom några år ytterligare skynda på utvecklingen mot att alkolås och annan teknik som känner av och varnar om föraren är påverkad blir standard. Genom fordonsforskningsprogrammet stödjer staten i samarbete med näringslivet fortsatt

forskningsinsatser som syftar till att skapa sådana tekniska lösningar.

Ny teknik gör transportsystemet mer effektivt

Det långsiktiga arbetet att ta tillvara möjligheterna att använda it inom transportsystemet genom intelligenta transportsystem (ITS) fortgår. För att påskynda och samordna insatserna arbetar sedan juni 2010 ITS-rådet på regeringens uppdrag för att utveckla former för samarbete mellan myndigheter och näringsliv. Andra viktiga uppgifter är att ge råd i och påskynda Trafikverkets och andra aktörers arbete med att genomföra en handlingsplan för ITS samt att verka för ett ökat svenskt agerande i EU på ITS-området.

Europeiskt och internationellt samarbete

EU-kommissionen har redovisat sin framtida politik för transportområdet i en vitbok. Transporterna är en bas för vår ekonomi och vårt samhälle och utgör en viktig del i strategin EU 2020. En konkurrenskraftig transportsektor kräver en politik som ökar rörligheten och minskar utsläppen. Regeringen stöder målsättningen att minska utsläppen av växthusgaser från transportsektorn med 60 procent. En avgörande strategi för att lyckas kommer att vara att fullborda det gemensamma europeiska transportområdet.

För att Sverige ska kunna hävda sig internationellt är det viktigt att internationella samverkansformer bibehålls och utvecklas ytterligare. Medverkan i EU:s forskningsprogram, kunskapsutbyte med andra länder utanför EU samt ett aktivt följande av den internationella utvecklingen inom transportområdet är viktiga delar i detta.

3.7 Budgetförslag

3.7.1 1:1 Væghållning

Tabell 3.15 Anslagsutveckling

Tusental kronor				
2010	Utfall	20 249 645	Anslags-sparande	1 076 627
2011	Anslag	20 702 367 ¹	Utgifts-prognos	20 683 896
2012	Förslag	21 563 948		
2013	Beräknat	22 029 937 ²		
2014	Beräknat	21 788 090 ³		
2015	Beräknat	23 260 249 ⁴		

¹ Inklusive ändringsbudget till statens budget 2011 (prop. 2010/11:99, bet. 2010/11:FIU21) och förslag till ändringsbudget i samband med denna proposition.

² Motsvarar 21 627 195 tkr i 2012 års prisnivå.

³ Motsvarar 21 042 918 tkr i 2012 års prisnivå.

⁴ Motsvarar 22 071 018 tkr i 2012 års prisnivå.

Anslaget används för

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

När det gäller samhällets krisberedskap ingår Trafikverket i samverkansområde Transporter.

Budget för avgiftsbelagd verksamhet

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

- Försäljning av informationsuttag ur den nationella vägdatabasen.
- Försäljning av vägfärjetjänster (Färjerederiet).
- Tillhandahållande av fordon vid förarprov.
- Reservbromateriel.

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

Tabell 3.16 Intäkter som Trafikverket disponerar

Tusental kronor (löpande priser)

	2012	2013
Färjerederiet och VUC		
Intäkter	61 900	61 300
Kostnader efter finansnetto	61 900	61 300
Resultat efter finansnetto	0	0
Kostnadstäckning i procent	100	100
Övriga avgifter		
Intäkter	42 300	43 300
Kostnader	31 400	33 200
Resultat	10 900	10 100
Kostnadstäckning i procent	135	130
Offentligrättsliga avgifter		
Intäkter	317 000	317 000
Kostnader	307 000	307 000
Resultat	10 000	10 000
Kostnadstäckning i procent	103	103
Avgift Svinesundsförbindelsen		
Intäkter	70 000	70 000
Kostnader	70 000	70 000
Resultat	0	0
Kostnadstäckning i procent	100	100

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

Tabell 3.17 Intäkter som Trafikverket inte disponerar

Tusental kronor (löpande priser)

	2012	2013
Offentligrättsliga avgifter		
Intäkter	24 000	24 000
Kostnader	24 000	24 000
Resultat	0	0
Kostnadstäckning i procent	100	100

Investeringsplan

Trafikverkets investeringsvolym bestäms av anvisade anslag, de lån Trafikverket tar upp och de tillskott som erhålls via externa bidrag. Investeringarna omfattar de investeringar som fastställts av regeringen i den nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2010–2021 och

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

Tabell 3.18 Investeringsplan

Miljoner kronor

	Utfall 2010	Prognos 2011	Budget 2012	Beräknat 2013	Beräknat 2014	Beräknat 2015	Totalt
Investeringar i nationell plan inkl närtid ¹	7 692	10 566	8 831	7 729	9 575	9 350	53 743
Investeringar i regional plan inkl närtid	1 994	2 656	2 905	2 774	2 688	2 790	15 807
Bärighetshöjande åtgärder inkl närtid	1 331	1 156	1 562	1 383	1 256	1 441	8 129
Investeringar med överskott från trängselskatt i Stockholm	213	310	966	642	663	710	3 504
Investeringar med överskott från trängselskatt i Göteborg				925	933	1 119	2 977
Investeringar i anläggningstillgångar vägar	229	490	610	250	250	200	2 029
Summa investeringar	11 459	15 178	14 874	13 703	15 365	15 610	86 189
Anslag	9 033	10 283	10 946	10 918	10 977	11 585	63 742
Lån i Riksgäldskontoret	1 936	3 129	2 188	1 399	3 777	4 045	16 474
Medfinansiering, förskottering m.m.	490	1 766	1 740	1 386	611	-20	5 973
Summa finansiering	11 459	15 178	14 874	13 703	15 365	15 610	86 189

¹Inklusive medfinansiering, däribland TEN-medel.

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringen föreslår att riksdagen bemyndigar regeringen att under 2012 för ramanslaget 1:1 *Väghållning* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov om framtida anslag på högst 37 800 000 000 kronor under 2013–2040 (se tabell 3.19).

Den verksamhet som Trafikverket bedriver innebär ofta att myndigheten ingår avtal med externa parter om ekonomiska åtaganden för flera år framåt i tiden. Det gäller såväl avtal om investeringar som avtal gällande drift och underhåll av vägnätet. Trafikverket sluter fleråriga FoU-avtal och har i uppdrag att lämna bidrag till olika ändamål. Med hänsyn till det anförda bör regeringen ges bemyndigande att ingå sådana ekonomiska åtaganden. Detta bemyndigande bör avse all upphandlad verksamhet och bidrag där fleråriga avtal sluts, som inte faller under 6 kap. 2 § budgetlagen (2011:203), oavsett om avtalen avser Trafikverkets interna

resultatenheter eller externa leverantörer. Regeringen föreslår att bemyndigandet avser det totalbelopp som regeringen får ha bundit upp i avtal vid budgetårets utgång.

I beräkningarna av bemyndiganderamen inkluderas framtida räntekostnader på upptagna lån. Vidare har en kalkylränta på 4,5 procent använts i de fall lånen inte är bundna. Ramen föreslås vara något högre än bedömda åtaganden för att svara upp mot den variation som förekommer framför allt i de större projekten. En betydande del av åtagandena inom Trafikverkets bemyndiganderamen avser entreprenadkontrakt i investeringsprojekt. I aktuella planer ingår ett stort antal medelstora och stora byggprojekt, t.ex. Norra Länken. Avgörande för när ett åtagande inträffar (enligt gällande redovisningsregler) är när respektive kontrakt tecknas. De exakta tidpunkterna för kontraktstecknandet i de enskilda fallen kan vara svåra att förutse. Av detta följer att det behövs viss buffert i bemyndiganderamen. Om sådan saknas försämras möjligheterna till att

genomföra upphandlingar och därmed också byggandet på ett effektivt sätt. Exempelvis kan det bli nödvändigt att skjuta upp avslutet av en upphandling för att inte överskrida

bemyndiganderamen vilket försenar och fördröjar projektgenomförandet.

Tabell 3.19 Särskilt bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Tusental kronor

	Utfall 2010	Prognos 2011	Förslag 2012	Beräknat 2013	Beräknat 2014-
Ingående åtaganden	30 208 000	29 338 000	35 599 000	36 799 000	26 999 000
Nya åtaganden	11 719 000	20 200 000	12 400 000		
Infriade åtaganden	-12 589 000	-13 939 000	-11 200 000	-9 800 000	-26 999 000
Utestående åtaganden	29 338 000	35 599 000	36 799 000	26 999 000	
Erhållet/förslaget bemyndigande	31 000 000	41 200 000	37 800 000		

Låneram

Regeringen föreslår att riksdagen bemyndigar regeringen att besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 8 900 000 000 kronor för prioriterade vägprojekt m.m. för 2012.

Trafikverket har tagit upp lån för att finansiera anläggningstillgångar, broar som ersätter färjor, vissa prioriterade vägprojekt samt för investeringar i vissa vägprojekt där kapitalkostnaderna ska finansieras med inkomster från trängselskatt eller vägavgifter. Anläggningstillgångar ska enligt budgetlagen (2011:203) finansieras med lån i Riksgäldskontoret. Trafikverkets omsättningstillgångar finansieras över verkets räntekonto med därtill kopplad kredit. I det följande ges en närmare redovisning av vad de olika delposterna i tabell 3.20 (beräknad nettouplåning) innebär.

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

Den tidigare regeringen undertecknade 2002 ett avtal med den norska regeringen om 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 tilläggsbudgeten i samband med 2004 års ekonomiska vårproposition (prop. 2003/04:100, bet. 2003/04:FiU21, rskr. 2003/04:274) att regeringen får besluta om en låneram i Riksgälds-

kontoret för de prioriterade vägprojekten E 6 delen Rabbalshede–Hogdal, E 20 delen Tollerød–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 sammantaget 8 500 miljoner kronor i 2004 års prisnivå. Vägprojekten ska amorteras i 25 år efter färdigställande.

Den trafikslagsövergripande nationella planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2010–2021 innehåller även ett antal nya investeringar som delvis kommer att finansieras med inkomster från trängselskatt eller vägavgifter. Det gäller de objekt i Stockholms län som enligt Stockholmsöverenskommelsen delvis ska finansieras med inkomster från trängselskatt eller vägavgifter (inklusive Förbifart Stockholm och den vägavgiftsfinansierade bron över Skurusundet på väg 222), de objekt i Västra Götalands län som ingår i Västsvenska paketet och som delvis ska finansieras med trängselskatt (inklusive Marieholmstunneln och Västlänken), samt de vägavgiftsfinansierade broarna över Sundsvallsfjärden på väg E4 och över Motalaviken på riksväg 50. Den del av investeringarna som täcks av framtida skatte- eller avgiftsintäkter finansieras genom lån. Riksdagen beslutade med anledning av vårtilläggsbudgetpropositionen 2010 (prop. 2009/10:99, bet. 2009/10:FiU21, rskr. 2009/10:348) att planeringsramen för dessa investeringar för perioden 2010 – 2021 ska uppgå till 50 000 000 000 kronor i 2009 års prisnivå. Denna planeringsram utgör ett komplement till den statliga planeringsram för

infrastrukturåtgärder för samma period på 417 000 000 000 kronor i 2009 års prisnivå som riksdagen har beslutat om (prop. 2008/09:35, bet. 2008/09:TU2, rskr. 2008/09:145).

Låneramen 2012 för dessa ändamål föreslås sammanlagt uppgå till 8 900 000 000 kronor. Den ökade upplåningen avser planerat genomförande av de prioriterade vägprojekten och av projekt som delvis kommer att finansieras med inkomster från trängselskatt eller vägavgifter.

I tabell 3.20 redovisas nettoupplåningen med utgångspunkt från nu fattade beslut och förslag om anslag för amortering.

I tabell 3.21 redovisas Trafikverkets ackumulerade skuld 2010–2021, vilken är en konsekvens av den nettoupplåning som anges i tabell 3.20.

Tabell 3.20 Beräknad nettoupplåning för vägar åren 2010–2021

Miljoner kronor

Objekt	skuld 2010-12-31	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2021- 12-31
Broinvesteringar	101	-13	-13	-12	-8	-8	-8	-8	-7	-6	-2	-2	14
E6 Svinesunds- förbindelse	650	-40	-42	-44	-46	-49	-51	-54	-57	-59	-62	-65	81
E6 Svinesunds- förbindelse, Tullstation	72	-72											0
Prioriterade vägprojekt	3 482	1 658	538	-240	-240	-240	-240	-240	-240	-240	-240	-240	3 518
E4 Sundsvall	100	346	282	281	299	270	84	23	21	19	17	15	1 757
Rv 50 Motala–Mjölby	100	387	385	233	-8	-9	-42	-46	-50	-54	-58	-67	771
Västsvenska infrastrukturpaketet	2	248	230	101	311	233	274	205	662	271	130	64	2 731
Stockholms- överenskommelse	0		0	534	2 780	3 038	3 685	4 537	4 811	4 819	3 851	1 796	29 851
Skurubron	0	0	0	0	137	304	246	-22	-26	-30	-35	-39	535
Summa	4 507	2 514	1 380	853	3 225	3 539	3 948	4 395	5 114	4 720	3 601	1 462	39 258

Tabell 3.21 Beräknad låneskuld för vägar åren 2010–2021

Miljoner kronor

Objekt	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Broinvesteringar	101	88	75	63	55	47	39	31	24	18	16	14
E6 Svinesunds- förbindelse	650	610	568	524	478	429	378	324	267	208	146	81
E6 Svinesunds- förbindelse, Tullstation	72											
Prioriterade vägprojekt	3 482	5 140	5 678	5 438	5 198	4 958	4 718	4 478	4 238	3 998	3 758	3 518
E4 Sundsvall	100	446	728	1 009	1 308	1 578	1 662	1 685	1 706	1 725	1 742	1 757
Rv 50 Motala–Mjölby	100	487	872	1 105	1 097	1 088	1 046	1 000	950	896	838	771
Västsvenska infrastrukturpaketet	2	250	480	581	892	1 125	1 399	1 604	2 266	2 537	2 667	2 731
Stockholms- överenskommelse	0	0	0	534	3 314	6 352	10 037	14 574	19 385	24 204	28 055	29 851
Skurubron	0	0	0	0	137	441	687	665	639	609	574	535
Summa	4 507	7 021	8 401	9 254	12 479	16 018	19 966	24 361	29 475	34 195	37 796	39 258

Merparten av de lån som Trafikverket har tagit ska återbetalas genom att Trafikverkets anslag belastas med kostnader för räntor och

amorteringar. Ett undantag utgörs av lånen för nya Svinesundsförbindelsen som återbetalas med avgifter. I tabell 3.22 nedan redovisas det

beräknade årliga anslagsbehovet 2010–2021 för räntor och amortering av de lån som ska återbetalas genom att Trafikverkets anslag belastas med kostnader för räntor och amorteringen, vid en kalkylränta på 4,5 procent.

Tabell 3.22 Anslagsbehov för räntor och återbetalning av lån för åren 2010–2021

Miljoner kronor

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Lån i RGK												
Räntor	14	130	190	210	225	228	218	207	196	185	174	164
Amorteringar	0	47	108	240	240	240	240	240	240	240	240	240
Totalt anslagsbelastning	14	177	298	450	465	468	458	447	436	425	414	404

Regeringens överväganden

Kraftfull satsning på ett robust transportsystem

På vägsidan har de senaste årens hårda vintrar inneburit att budgeten för drift och underhåll till stora delar har använts till vinterväghållning. Till följd av detta bedöms det finnas ett uppdämt behov av underhållsåtgärder som genomförs under årets snöfria perioder. På flera vägar i landet bedöms det även finnas ett fortsatt behov av trafiksäkerhetshöjande åtgärder, miljöåtgärder samt trimningsåtgärder. Sådana satsningar är därtill ett stabiliseringspolitiskt verktyg som ger sysselsättningseffekt på relativt kort sikt. Mot denna bakgrund föreslår regeringen en satsning på väghållning på 950 miljoner kronor 2012 och 450 miljoner kronor 2013. Åtgärderna riktas mot de starkast trafikerade vägsträckorna, däribland sträckor som är av avgörande betydelse för arbetspendling i storstadsområdena. Inriktningen ger även en möjlighet att prioritera viktiga godsstråk. De samhällsekonomiskt mest lönsamma vägsträckorna ska prioriteras.

Trängselskatt i Göteborg

I enlighet med riksdagens beslut införs trängselskatt i Göteborg från och med den 1 januari 2013 (prop. 2009/10:189, bet. 2009/10:SkU39, rskr. 2009/10:294). För 2013 beräknas intäkterna från systemet uppgå till 925 miljoner kronor. Detta belopp ingår tills vidare beräkningsmässigt i väghållningsanslaget.

I dagsläget har både Trafikverket och Transportstyrelsen utgifter förknippade med systemets införande. Dessa belastar nu Trafikverkets låneram (Västsvenska infrastrukturpaketet). År 2013 avser regeringen att föreslå att ett särskilt anslag för

trängselskatten i Göteborg att förs upp på statens budget. Såväl kostnader som intäkter från systemet kommer att redovisas under det nya anslaget. Den planerade ordningen är i enlighet med riksdagens tillkännagivande i frågan (bet. 2009/10:FiU21, rskr. 2009/10:348) och följer samma princip som redovisningen av trängselskatt i Stockholm.

Subventionering av alkohol för rattfyllerister

Regeringen avser att låta Transportstyrelsen nyttja medel från Trafikverket för att möjliggöra subventionering av de administrativa kostnaderna för hantering av alkohol för rattfyllerister. Subventioneringen av de administrativa kostnaderna föreslås införas från den 1 januari 2012 och beräknas uppgå till 15 miljoner kronor per år.

Stakning av vinterled till Holmön

Med anledning av att regeringen vill säkerställa en fungerande transportlösning under vintrar med kraftig isläggning till Holmön föreslås att ändamålet för anslag 1:1 *Väghållning* utökas till att även omfatta stakning av vinterled till Holmön.

Böter till följd av försenad implementering av EU-direktiv

Inom transportområdet finns direktiv som inte kommer att vara genomförda i tid. Det finns även risk för att direktiv inte kommer att bli genomförda i tid i framtiden. Detta kan leda till vitesförelägganden från kommissionen. Ändamålet för väghållningsanslaget föreslås därför utökas till att även omfatta böter till följd av försenad implementering av EU-direktiv.

Förslag och beräkningar 2012–2015

Mot bakgrund av ovanstående föreslår regeringen att 21 563 948 000 kronor anvisas under anslag 1:2 *Väghållning* för 2012. För 2013, 2014 och 2015 beräknas anslagen till 22 029 937 000 kronor, 21 788 090 000 kronor

respektive 23 260 249 000 kronor. Regeringens preliminära beräkning av anslagets fördelning på poster redovisas i tabellen nedan. Det ankommer dock på regeringen att slutligt besluta om medlens fördelning på poster.

Tabell 3.23 Anslag 1:1 Väghållning fördelning på anslagsposter och delposter

Tusental kronor

	Utfall 2010	Budget 2011	Prognos 2011	Förslag 2012	Beräknat 2013	Beräknat 2014	Beräknat 2015
Myndighetsutövning	146 667	145 000	142 843	152 000	155 000	157 000	161 000
Invest. i nationell plan	5 535 246	6 017 000	6 455 215	5 743 000	5 144 000	5 297 000	5 275 000
Invest. i regional plan ¹	1 954 097	2 802 000	2 405 794	2 675 000	2 824 000	2 828 000	3 040 000
Drift och underhåll	9 164 174	9 139 265	8 857 970	9 780 782	9 774 731	9 449 849	9 928 491
Räntor och återbetalning av lån	13 981	157 000	177 000	298 000	450 000	465 000	468 000
Bärrighet, tjälsäkring och rekonstruktion	1 330 502	1 127 000	1 155 678	1 562 000	1 383 000	1 256 000	1 441 000
Bidrag för drift av enskild väg	911 902	1 011 000	1 046 348	1 040 000	1 057 000	1 078 000	1 098 000
Vissa bidrag till trafiksystem			136 789				
Bidrag i regionala planer ²	482 579						
Trängselskatt i Göteborg					925 000	933 001	1 119 478
Övriga insatser för effektivisering av transportsystemet	495 082	302 000	304 157	311 000	315 000	322 000	727 000
Swedacs disposition	450						
Kammarkollegiets disposition	1 861	2 102	2 102	2 166	2 206	2 240	2 280
Summa³	20 036 541	20 702 367	20 683 896	21 563 948	22 029 937	21 788 090	23 260 249

¹ Investeringar i regional plan från omfattar inte enbart väginvesteringar. Länsramarna används även för andra trafikslag, särskilt för spårbinden trafik.

² Anslagsposterna Bidrag i regionala planer och Investeringar i regional plan slogs samman 2011.

³ Beloppet för 2010 är exklusive nyttjande av överskott från trängselskatt i Stockholm som ingick i 1:1 *Väghållning* under 2010. Utfall gällande överskott från trängselskatten redovisas under 1:11 Trängselskatt i Stockholm.

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

Tabell 3.24 Härledning av anslagsnivån 2012–2015, för 1:1 Väghållning

Tusental kronor

	2012	2013	2014	2015
Anvisat 2011¹	20 702 367	20 702 367	20 702 367	20 702 367
<i>Förändring till följd av:</i>				
Pris- och löne- omräkning ²	646 052	1 043 602	1 402 042	1 796 348
Beslut	-364 457	-42 125	-767 203	1 028 010
Överföring till/från andra anslag	579 986	326 093	481 046	-235 775
Övrigt			-30 161	-30 700
Förslag/ beräknat anslag	21 563 948	22 029 937	21 788 090	23 260 249

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2010 (bet. 2010/11:FIU10). Beloppet är således exklusive beslut på ändringsbudget under innevarande år.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2011 års budget för staten. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed pris- och löneomräkningen. Pris- och löneomräkningen är preliminär och kan komma att ändras.

3.7.2 1:2 Banhållning**Tabell 3.25 Anslagsutveckling**

Tusental kronor				
2010	Utfall	15 040 805	Anslags- sparande	318 550
2011	Anslag	12 824 814	Utgifts- prognos	13 999 190
2012	Förslag	14 730 543		
2013	Beräknat	14 413 834		
2014	Beräknat	12 472 458		
2015	Beräknat	15 147 283		

¹ Inklusive ändringsbudget till statens budget 2011 (prop. 2010/11:99, bet. 2010/11:FIU21) och förslag till ändringsbudget i samband med denna proposition.

² Motsvarar 14 236 603 tkr i 2012 års prinsnivå.

³ Motsvarar 12 135 976 tkr i 2012 års prinsnivå.

⁴ Motsvarar 14 515 719 tkr i 2012 års prinsnivå.

Anslaget används för

- myndighetsutövning, främst fastställelse av tågplan och järnvägsplan,

- bidrag till Inlandsbanan enligt avtalet mellan staten och Inlandsbanan AB,
- Trafikverkets kostnader för trafikavgifter enligt avtalet om Öresundsförbindelsen,
- bidrag till anläggningar i anslutning till det kapillära bannätet i enlighet med tidigare riksdagsbeslut,
- investeringar i statliga järnvägar,
- drift och underhåll av statliga järnvägar samt trafikledning,
- andra insatser, utöver banhållning och bidragsgivning, som syftar till att uppnå de transportpolitiska målen,
- räntor och återbetalning av lån för järnvägsändamål upptagna i Riksgäldskontoret,
- kostnader för ett eventuellt infriande av betalningsutfästelser avseende villkorade aktieägartillskott till Svensk-Danska broförbindelsen SVEDAB Aktiebolag,
- kostnader för ett eventuellt infriande av kapitaltäckningsgarantin till Arlandabanan Infrastructure AB,
- handläggning av och kostnader för åtgärder förknippade med den av staten utställda miljögarantin i avtalet om bolagisering av Statens järnvägar samt
- eventuella böter till följd av försenad implementering av EU-direktiv.

Budget för avgiftsbelagd verksamhet

Trafikverket får enligt järnvägslagen (2004:519) ta ut avgifter av operatörerna för trafik på statligt ägd och förvaltd järnvägsinfrastruktur och för tjänster som utförs i samband med trafiken. För 2012 beräknas intäkterna av avgifterna uppgå till 855 miljoner kronor. Intäkterna används för finansiering av drift, underhåll och kvalitetshöjande insatser i järnvägsinfrastrukturen samt produktionskostnader för tjänsterna.

Trafikverket bedriver ett kontinuerligt arbete för att vidareutveckla formerna för uttag av banavgifter. Detta bedöms, i enlighet med den intäktsprognos som dåvarande Banverket gjorde inför upprättandet av den trafikslagsövergripande nationella planen för utveckling av transportsystemet 2010–2021, leda till successivt ökade avgiftsnivåer under de kommande åren. De ökade intäkterna utgör ytterligare tillskott till finansieringen av banhållningen, vilket leder till bättre

framkomlighet, tillförlitlighet och säkerhet för resenärer och transportköpare.

Av tabell 3.26 framgår kostnader och intäkter för den avgiftsbelagda verksamheten inom Trafikverket avseende järnväg.

Tabell 3.26 Intäkter som Trafikverket disponerar

Tusental kronor (löpande priser)

	2012	2013
Järnvägsutbildning		
Intäkter	56 500	58 000
Kostnader efter finansnetto	51 800	53 200
Resultat efter finansnetto	4 700	4 800
Kostnadstäckning i procent	109	109
Övriga avgifter		
Intäkter	3 394 900	3 617 900
Kostnader	3 210 500	3 405 700
Resultat	184 400	212 200
Kostnadstäckning i procent	106	106
Offentligrättsliga avgifter		
Banavgifter m.m.	855 000	1 000 000

Investeringsplan

Trafikverkets investeringar omfattar de investeringar som fastställts i den nationella planen för transportsystemet 2010–2021. Investeringarna finansieras med anslag och i vissa fall med lån i Riksgäldskontoret. Därutöver gör Trafikverket investeringar i el- och teleanläggningar som finansieras med lån. Trafikverket beräknar att under 2012 genomföra investeringar för cirka 10 297 miljoner kronor (tabell 3.27). I medfinansieringen ingår bl.a. de medel som Trafikverket erhållit i bidrag från EU (TEN-bidrag).

Tabell 3.27 Investeringsplan

Miljoner kronor

	Utfall 2010	Prognos 2011	Budget 2012	Beräknat 2013	Beräknat 2014	Beräknat 2015	Totalt
Investeringar i järnvägar enligt nationell plan ¹	11 972	12 358	9 566	8 197	5 659	7 294	55 046
El- och teleinvesteringar	963	929	651	414	336	295	3 588
Investeringar i anläggningstillgångar järnvägar	235	460	560	510	510	200	2 475
Summa investeringar	13 170	13 747	10 777	9 121	6 505	7 789	61 109
Anslag	7 502	6 259	5 043	5 131	4 063	6 398	34 396
Lån i Riksgäldskontoret	4 505	5 904	4 516	2 594	1 458	564	19 541
Medfinansiering, förskottering m.m.	1 163	1 584	1 218	1 396	984	827	7 172
Summa finansiering	13 170	13 747	10 777	9 121	6 505	7 789	61 109

¹ Inklusive medfinansiering, däribland TEN-medel.

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringen föreslår att riksdagen bemyndigar regeringen att under 2012 för ramanslaget 1:2 *Banhållning* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov om framtida anslag på högst 73 600 000 000 kronor under 2013–2050.

Den verksamhet som Trafikverket bedriver innebär ofta att myndigheten ingår avtal med externa parter om ekonomiska åtaganden för flera år framåt i tiden. Det gäller såväl avtal om investeringar som avtal gällande drift och underhåll av vägnätet. Trafikverket sluter fleråriga FoU-avtal och har i uppdrag att lämna bidrag till olika ändamål. Med hänsyn till det anförda bör regeringen ges bemyndigande att ingå sådana ekonomiska åtaganden. Detta bemyndigande bör avse all upphandlad verksamhet och bidrag där fleråriga avtal sluts, som inte faller under 6 kap. 2 § budgetlagen (2011:203), oavsett om avtalen avser Trafikverkets interna resultatenheter eller externa leverantörer. Regeringen föreslår att bemyndigandet avser det totalbelopp som regeringen får ha bundit upp i avtal vid budgetårets utgång.

För 2012 föreslår regeringen en bemyndiganderam om 73 600 000 000 kronor, i enlighet med tabell 3.28. I beräkningarna av bemyndiganderamen inkluderas framtida räntekostnader på upptagna lån. Vidare har en kalkylränta på 4,5 procent använts i de fall lånen inte är bundna. Från 2010 sker redovisningen av bemyndigandet enligt samma principer som inom väghållning. Detta innebär att räntekostnader redovisas som ett åtagande inom bemyndiganderamen först då lån upptagits. Den

stora differensen mellan utestående åtaganden och bemyndiganderam 2010 beror huvudsakligen på den förändrade redovisningsprincipen.

Ramen föreslås vara något högre än bedömda åtaganden för att svara upp mot den variation som förekommer framför allt i de större projekten. En betydande del av åtagandena inom Trafikverkets bemyndiganderam avser entreprenadkontrakt i investeringsprojekt. I aktuella planer ingår ett stort antal medelstora och stora byggprojekt, t.ex. Citybanan. Avgörande för när ett åtagande inträffar (enligt gällande redovisningsregler) är när respektive kontrakt tecknas. De exakta tidpunkterna för kontraktstecknandet i de enskilda fallen kan vara svåra att förutse. Av detta följer att det behövs viss buffert i bemyndiganderamen. Om sådan saknas försämras möjligheterna till att genomföra upphandlingar och därmed också byggandet på ett effektivt sätt. Exempelvis kan det bli nödvändigt att skjuta upp avslutet av en upphandling för att inte överskrida bemyndiganderamen vilket försenar och fördröjar projektgenomförandet.

Tabell 3.28 Särskilt bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Tusental kronor

	Utfall 2010	Prognos 2011	Förslag 2012	Beräknat 2013	Beräknat 2014–
Ingående åtaganden	76 882 000	67 936 000	70 700 000	72 600 000	64 000 000
Nya åtaganden	9 924 000	14 700 000	10 800 000	0	0
Infriade åtaganden	-18 869 000	-11 936 000	-8 900 000	-8 600 000	-64 000 000
Utestående åtaganden	67 936 000	70 700 000	72 600 000	64 000 000	0
Erhållet/förslaget bemyndigande	78 000 000	80 000 000	73 600 000	-	-

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

Låneram

Regeringen föreslår att riksdagen bemyndigar regeringen att besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 16 900 000 000 kronor för prioriterade järnvägsprojekt m.m. för 2012.

Riksdagen har begärt en redovisning av i vilken utsträckning statens budget är in-tecknad för att betala framtida räntor och återbetalning av lån m.m. När det gäller omsättningstillgångar och anläggningstillgångar ska dessa enligt budgetlagen (2011:203) finansieras med lån eller krediter i Riksgäldskontoret. Dessa redovisas samlat i volym 1, Förslag till statens budget för 2012, finansplan och skattefrågor, i denna proposition. Inom Trafikverket finns särskilda lån upptagna för att finansiera Trafikverkets investeringar i eldrifts- och teleanläggningar, telenätsutrustning samt för statens andel av vissa investeringar i Stockholmsområdet i enlighet med avtal från 1983 mellan Statens järnvägar, Stockholms läns landsting och staten.

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

Låneramen 2012 för dessa ändamål föreslås sammanlagt uppgå till 16 900 000 000 kronor.

Av den totala låneramen avser 13 494 miljoner kronor låneram för investeringar under 2012 för de prioriterade järnvägsprojekten Hallsberg–Degerön, Mjölby–Motala, Trollhättan–Göteborg samt järnvägsprojekt i Stockholmsområdet. De olika lånedelarna avseende de prioriterade projekten ska återbetalas i jämn takt under 25 år med start vid tidpunkten när respektive banprojekt färdigställs.

Den ökade upplåningen avser planerat genomförande av de prioriterade järnvägsprojekten och av investering i el- och teleanläggningar.

Botniabanan

Regeringen föreslår att riksdagen bemyndigar regeringen att besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 16 500 000 000 kronor till Botniabanan AB (publ) för 2012.

Regeringens förslag är i enlighet med det beräknade ackumulerade kreditbehovet vid slutet av 2012 (se tabell 3.30).

Tabell 3.29 Beräknad nettoupplåning för järnvägar åren 2010–2021

Miljoner kronor

Objekt	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2021-12-31
Eldrifts-anläggningar	1 175	759	461	211	201	159	150	141	131	122	113	104	3 727
Tele-anläggningar	417	65	60	55	-24	-34	-35	-36	-38	-39	-40	-42	309
Prioriterade järnvägsprojekt	5 907	4 423	3 164	1 581	208	-277	-277	-622	-622	-622	-622	-622	11 618
Västsvenska infrastrukturpaketet bana		92	141	89	127	69	68	55	662	633	681	998	3 615
Summa	7 499	5 339	3 826	1 937	512	-82	-93	-463	132	93	131	438	19 269
Botniabanan	16 803	-429	-429	-429	-429	-429	-429	-429	-429	-429	-429	-429	12 084

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

I tabell 3.30 nedan redovisas Trafikverkets ackumulerade skuld samt skulden för järnvägsprojekt som hanteras utanför Trafikverket för perioden 2010–2021. Skulden är en konsekvens av nettoupplåningen ovan.

Tabell 3.30 Beräknad låneskuld för järnvägar åren 2010–2021

Miljoner kronor

Objekt	Skuld 2010	Skuld 2011	Skuld 2012	Skuld 2013	Skuld 2014	Skuld 2015	Skuld 2016	Skuld 2017	Skuld 2018	Skuld 2019	Skuld 2020	Skuld 2021
Eldriftsanläggningar	1 175	1 934	2 395	2 606	2 807	2 966	3 116	3 257	3 388	3 510	3 623	3 727
Tele-anläggningar	417	482	543	598	574	540	505	468	431	391	351	309
Prioriterade järnvägsprojekt	5 907	10 330	13 494	15 075	15 283	15 006	14 730	14 107	13 485	12 862	12 240	11 618
Västsvenska infrastrukturpaketet bana	0	92	233	322	449	519	587	642	1 303	1 936	2 617	3 615
Summa	7 499	12 838	16 665	18 601	19 113	19 031	18 937	18 474	18 606	18 700	18 831	19 269
Botniabanan	16 803	16 374	15 945	15 516	15 087	14 658	14 229	13 800	13 371	12 942	12 513	12 084

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

De lån som Trafikverket har tagit upp i Riksgäldskontoret ska återbetalas genom att Trafikverkets anslag belastas med kostnader för räntor och återbetalning av lån. I tabell 3.31 redovisas det årliga anslagsbehovet 2010–2021 för räntor och återbetalning av dessa lån. Enligt avtalet om byggande av Botniabanan (prop. 1997/98:62, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266) ska Trafikverket betala hyra för anläggningen när den färdigställts och öppnats för trafik. Anslagsbehovet för denna hyra, som bl.a. inkluderar Botniabanan AB:s kostnader för ränta och avskrivningar, framgår också av nedanstående tabell.

Tabell 3.31 Anslagsbehov för räntor och återbetalning av lån för järnvägar åren 2010–2021

Miljoner kronor

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Lån i RGK												
Räntor	135	278	511	694	785	837	829	814	791	767	742	717
Amorteringar	70	105	130	147	436	447	457	813	824	834	845	855
Ränta Arlandabanan Villkorslån	33	36	42	42	43	45	45	45	45	45	45	45
Teleanläggningar	130	140	140	140	140	140	140	140	140	140	140	140
Hyra matarledning	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
Hyra Botniabanan	350	890	1 003	1 068	1 090	1 109	1 090	1 071	1 051	1 032	1 013	993
Totalt räntor och amorteringar	738	1 469	1 846	2 111	2 514	2 598	2 581	2 903	2 871	2 838	2 805	2 770

Regeringens överväganden

Kraftfull satsning på ett robust transportsystem

Regeringen föreslår i denna proposition att 2,6 miljarder kronor satsas på åtgärder för i första hand drift och underhåll, reinvesteringar och trimningsåtgärder, varav 800 miljoner kronor avser medel som belastat Trafikverkets anslagskredit under 2011. År 2013 satsas 1,8 miljarder kronor i samma syfte. Sådana åtgärder krävs både i närtid för att tillgodose nuvarande efterfrågan och på längre sikt för att kunna möta en förväntad efterfrågeökning på järnvägstransporter. Förstärkta satsningar på drift och underhåll, reinvesteringar och trimningsåtgärder är därtill ett stabiliseringspolitiskt verktyg som ger sysselsättningseffekt på relativt kort sikt. Åtgärderna riktas mot de starkast trafikerade järnvägsstråken, däribland stråk som är av avgörande betydelse för arbetspendling i storstadsområdena. Inriktningen ger även en möjlighet att prioritera viktiga godsstråk. De samhällsekonomiskt mest lönsamma järnvägssträckorna ska prioriteras.

Böter till följd av försenad implementering av EU-direktiv

Inom transportområdet finns direktiv som inte kommer att vara genomförda i tid. Det finns även risk för att direktiv inte kommer att bli genomförda i tid i framtiden. Detta kan leda till vitesförelägganden från kommissionen.

Ändamålet för banhållningsanslaget föreslås därför utökas till att även omfatta böter till följd av försenad implementering av EU-direktiv.

Förslag och beräkningar 2012–2015

Mot bakgrund av de överväganden som redovisats ovan föreslår regeringen att 14 730 543 000 kronor anvisas under anslaget 1:2 *Banhållning* för 2012. För 2013, 2014 och 2015 beräknas anslaget till 14 413 834 000 kronor, 14 472 458 000 kronor respektive 15 147 283 000 kronor. Regeringens preliminära beräkning av anslaget fördelning på poster redovisas i tabellen nedan. Det ankommer dock på regeringen att slutligt besluta om medlens fördelning på poster.

Tabell 3.32 Anslag 1:2 Banhållning fördelning på anslagsposter

Tusental kronor

	Utfall 2010	Budget 2011	Prognos 2011	Förslag 2012	Beräknat 2013	Beräknat 2014	Beräknat 2015
Myndighetsutövning	2 439	5 000	5 116	5 200	5 200	5 300	5 300
Bidrag till Inlandsbanan och Öresundsbro Konsortiet	407 563	411 000	411 000	411 000	417 000	426 000	431 000
Investeringar i nationell plan	7 502 418	5 498 000	6 258 737	5 043 000	5 131 000	4 063 000	6 398 000
Drift, underhåll och trafikledning	6 198 567	5 237 814	5 776 580	7 321 343	6 645 634	5 359 158	5 456 983
Räntor och återbetalning av lån	760 950	1 572 000	1 443 000	1 846 000	2 111 000	2 514 000	2 598 000
Övriga insatser för effektivisering av transportsystemet	168 868	101 000	104 757	104 000	104 000	105 000	258 000
Summa	15 040 805	12 824 814	13 999 190	14 730 543	14 413 834	12 472 458	15 147 283

Tabell 3.33 Härledning av anslagsnivån 2012–2015, för 1:2 Banhållning

Tusental kronor

	2012	2013	2014	2015
Anvisat 2011 ¹	12 824 814	12 824 814	12 824 814	12 824 814
<i>Förändring till följd av:</i>				
Pris- och löne- omräkning ²	392 439	556 981	758 901	967 508
Beslut	2 093 276	1 354 553	-617 122	1 131 282
Överföring till/från andra anslag	-579 986	-322 513	-476 957	241 121
Övrigt			-17 178	-17 442
Förslag/ beräknat anslag	14 730 543	14 413 834	12 472 458	15 147 283

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2010 (bet. 2010/11:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på ändringsbudget under innevarande år.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2011 års budget för staten. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed pris- och löneomräkningen. Pris- och löneomräkningen är preliminär och kan komma att ändras.

3.7.3 1:3 Trafikverket

Tabell 3.34 Anslagsutveckling

Tusental kronor

2010	Utfall	1 123 576	Anslags- sparande	31 131
2011	Anslag	1 532 046 ¹	Utgifts- prognos	1 514 968
2012	Förslag	1 458 089		
2013	Beräknat	1 488 173 ²		
2014	Beräknat	1 516 620 ³		
2015	Beräknat	1 555 398 ⁴		

¹ Inklusivt ändringsbudget till statens budget 2011 (prop. 2010/11:99, bet. 2010/11:FiU21) och förslag till ändringsbudget i samband med denna proposition.

² Motsvarar 1 458 088 tkr i 2012 års prisnivå.

³ Motsvarar 1 456 041 tkr i 2012 års prisnivå.

⁴ Motsvarar 1 456 041 tkr i 2012 års prisnivå.

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

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

Anslaget får även användas för modellutveckling och analys inom transportområdet samt för verksamhet rörande den långsiktiga infrastrukturplaneringen och riksintressen som bedrivs inom sjöfartsområdet. Anslaget får vidare användas för verksamhet rörande den långsiktiga infrastrukturplaneringen och riksintressen inom luftfarten samt administration av drift- och investeringsbidrag till icke statliga flygplatser.

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

Regeringens överväganden

Som framgår av avsnitt 3.7.6 föreslår regeringen en satsning på ett system med beredskapsflygplatser. Anslag 1:6 *Driftbidrag till icke statliga flygplatser* ökas därför med 7 000 000 kronor samtidigt som Trafikverkets anslag minskas med motsvarande belopp. Som framgår av avsnitt 3.7.9 föreslår regeringen en satsning på

det nationella transportforskningsbiblioteket BIC. Anslag 1:9 *Statens väg- och transportforskningsinstitut* ökas därför med 3 300 000 kronor samtidigt som Trafikverkets anslag minskas med motsvarande belopp.

Mot bakgrund av ovanstående föreslår regeringen att 1 458 089 000 kronor anvisas under anslaget 1:3 *Trafikverket* för 2012. För 2013, 2014 och 2015 beräknas anslaget till 1 488 173 000 kronor, 1 516 620 000 kronor respektive 1 555 398 000 kronor.

Tabell 3.35 Härledning av anslagsnivån 2012–2015, för 1:3 Trafikverket

Tusental kronor					
	2012	2013	2014	2015	
Anvisat 2011¹	1 532 046	1 532 046	1 532 046	1 532 046	
<i>Förändring till följd av:</i>					
Pris- och löne- omräkning ²	14 714	46 628	79 067	120 261	
Beslut	-85 371	-87 132	-88 923	-91 197	
Överföring till/från andra anslag	-3 300	-3 368	-3 437	-3 525	
Övrigt			-2 133	-2 188	
Förslag/ beräknat anslag	1 458 089	1 488 173	1 516 620	1 555 398	

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2010 (bet. 2010/11:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på ändringsbudget under innevarande år.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2011 års budget för staten. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed pris- och löneomräkningen. Pris- och löneomräkningen är preliminär och kan komma att ändras.

3.7.4 1:4 Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål m.m.

Tabell 3.36 Anslagsutveckling

Tusental kronor					
2010	Utfall	143 308	Anslags- sparande	800	
2011	Anslag	143 308 ¹	Utgifts- prognos	143 308	
2012	Förslag	143 308			
2013	Beräknat	143 308			
2014	Beräknat	143 308			
2015	Beräknat	143 308			

¹ Inklusivt ändringsbudget till statens budget 2011 (prop. 2010/11:99, bet. 2010/11:FiU21) och förslag till ändringsbudget i samband med denna proposition.

Anslaget är avsett att finansiera tjänster inom Sjöfartsverkets ansvarsområde, bl.a. för fritidsbåtssektorn, som inte finansieras via handelssjöfarten. Vidare ingår kostnader för sjöräddnings- och farledsverksamhet, samt vissa övriga

kostnader för fritidsbåtstrafiken och yrkesfisket m.m., vilka inte ska belasta handelssjöfarten. Anslaget får även användas till utredningar med anknytning till fritidsbåtsverksamheten.

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

Regeringens överväganden

Regeringen föreslår att 143 308 000 kronor anvisas under anslaget 1:4 *Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål m.m.* för 2012. För 2013, 2014 och 2015 beräknas anslaget till 143 308 000 kronor för respektive år.

Tabell 3.37 Härledning av anslagsnivån 2012–2015, för 1:4 Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål m.m.

Tusental kronor					
	2012	2013	2014	2015	
Anvisat 2011¹	143 308	143 308	143 308	143 308	
<i>Förändring till följd av:</i>					
Beslut					
Överföring till/från andra anslag					
Övrigt					
Förslag/ beräknat anslag	143 308	143 308	143 308	143 308	

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2010 (bet. 2010/11:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på ändringsbudget under innevarande år.

3.7.5 1:5 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.

Tabell 3.38 Anslagsutveckling

Tusental kronor					
2010	Utfall	62 284	Anslags- sparande	0	
2011	Anslag	62 284 ¹	Utgifts- prognos	62 284	
2012	Förslag	62 284			
2013	Beräknat	62 284			
2014	Beräknat	62 284			
2015	Beräknat	62 284			

¹ Inklusivt ändringsbudget till statens budget 2011 (prop. 2010/11:99, bet. 2010/11:FiU21) och förslag till ändringsbudget i samband med denna proposition.

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

Regeringens överväganden

Regeringen föreslår att 62 284 000 kronor anvisas under anslaget 1:5 *Ersättning till viss kanaltrafik m.m.* för 2012. För 2013, 2014 och 2015 beräknas anslaget till 62 284 000 kronor för respektive år.

Tabell 3.39 Härledning av anslagsnivån 2012–2015, för 1:5 Ersättning till viss kanaltrafik

Tusental kronor				
	2012	2013	2014	2015
Anvisat 2011¹	62 284	62 284	62 284	62 284
<i>Förändring till följd av:</i>				
Beslut				
Överföring till/från andra anslag				
Övrigt				
Förslag/ beräknat anslag	62 284	62 284	62 284	62 284

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2010 (bet. 2010/11:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på ändringsbudget under innevarande år.

3.7.6 1:6 Driftbidrag till icke statliga flygplatser

Tabell 3.40 Anslagsutveckling

Tusental kronor				
År	Slagslag	Belopp	Anslags-sparande	Utgifts-prognos
2010	Utfall	103 013		0
2011	Anslag	103 013 ¹		103 013
2012	Förslag	110 013		
2013	Beräknat	110 013		
2014	Beräknat	110 013		
2015	Beräknat	110 013		

¹ Inklusive ändringsbudget till statens budget 2011 (prop. 2010/11:99, bet. 2010/11:FiU21) och förslag till ändringsbudget i samband med denna proposition.

Anslaget används till att finansiera delar av driftunderskotten vid kommunala och privata trafikflygplatser som nyttjas av flygtrafik som upphandlas av staten samt kostnader för att hålla

beredskap för samhällsviktiga insatser på vissa flygplatser.

Anslaget används även till åtgärder enligt de regionala infrastrukturplanerna.

Regeringens överväganden

Bidraget till icke statliga flygplatser är av stor betydelse

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.

En del av driftbidraget kommer att fördelas till de regionala planerna

I behandlingen av regeringens proposition Framtidens resor och transporter – infrastruktur för en hållbar tillväxt har riksdagen godkänt att användningen av driftbidraget ska ändras på några väsentliga punkter (prop. 2008/09:35, bet. 2008/09:TU2, rskr. 2008/09:145). Beslutet innebär att villkoren för driftbidraget ändras fr.o.m. 2012. Delar av tidigare avsatta medel för driftbidrag ska från 2012 överföras till de regionala infrastrukturplanerna. De på så sätt överförda medlen får användas för bl.a. driftbidrag till regionala flygplatser inom ramen för de transportpolitiska prioriteringar som regionen gör. Återstoden av tidigare avsatta medel ska ges till de flygplatser där Trafikverket upphandlar transportpolitiskt motiverad flygtrafik.

Uppskattningsvis kommer 40 procent av aktuella medel tillföras de regionala ramarna och 60 procent till flygplatser som har upphandlad flygtrafik. Regeringen avser att fatta beslut om den exakta fördelningen under hösten 2011 samt hur de regionala medlen ska fördelas mellan de län eller regioner inom vilka kommunala eller privata flygplatser är belägna som hittills varit berättigade till bidrag.

Ett system med beredskapsflygplatser införs

I en rapport den 12 mars 2009 redovisade Transportstyrelsen ett uppdrag från regeringen att lämna förslag på ett system som skapar en tillgänglighet för luftfartyg som utför akuta eller av annat skäl prioriterade sjuktransporter, räddningsinsatser, uppdrag av betydelse för krisberedskap eller annan samhällsviktig

verksamhet till flygplatser på tider då dessa normalt inte är öppna. Transportstyrelsen föreslog att det bör finnas en beredskap om högst en timmes inställetid dygnet runt för att vid behov kunna öppna trafikflygplatser på tio orter i Sverige. Transportstyrelsen föreslag innebar att riksdagen i luftfartslagen skulle bemyndiga regeringen att föreskriva vilka flygplatser som ska upprätthålla en sådan beredskap.

Regeringen delar Transportstyrelsens uppfattning att det är angeläget att det tydliggörs en grundläggande beredskap till flygplatser för vissa samhällsviktiga insatser. Liksom Transportstyrelsen anser regeringen att en ordning som innebär att flygplatser genom lag och förordning ges ett ansvar att hålla nödvändig beredskap har flera fördelar. Samtidigt finns det vissa aspekter på en sådan lösning som regeringen anser bör utredas ytterligare innan ett eventuellt förslag kan lämnas till riksdagen. Mot den bakgrunden gav regeringen den 31 maj 2011 Trafikverket i uppdrag att utreda möjligheten att genom frivilliga överenskommelser säkerställa att det finns ett nationellt nät av flygplatser som dygnet runt håller beredskap enligt ovan (N2009/2970/TE m.fl.).

Den 5 augusti 2011 har Trafikverket lämnat en redovisning i ärendet (N2011/4843/TE). Trafikverket bedömer att ett beredskapsnät av flygplatser kan vara i drift fr.o.m. 2012. Trafikverkets bedömning är att 7 000 000 kronor per år behöver avsättas på statens budget för att ett sådant nät ska kunna upprätthållas. Regeringens avsikt är att från den 1 januari 2012 ge Trafikverket i uppgift att genom frivilliga överenskommelser säkerställa ett sådant nät.

Regeringen föreslår mot denna bakgrund att medel tillförs det aktuella anslaget för att täcka berörda flygplatsers merkostnader. Anslaget bör därför ökas med 7 000 000 kronor fr.o.m. 2012. Ökningen finansieras med en motsvarande minskning av anslag 1:3 *Trafikverket*.

Förslag och beräkningar 2012–2015

Regeringen föreslår att 110 013 000 kronor anvisas under anslaget 1:6 *Driftbidrag till icke statliga flygplatser* för 2012. För 2013, 2014 och 2015 beräknas anslaget till 110 013 000 kronor per år.

Tabell 3.41 Härledning av anslagsnivån 2012–2015, för 1:6 Driftbidrag till icke statliga flygplatser

Tusental kronor				
	2012	2013	2014	2015
Anvisat 2011¹	103 013	103 013	103 013	103 013
<i>Förändring till följd av:</i>				
Beslut	7 000	7 000	7 000	7 000
Överföring till/från andra anslag				
Övrigt				
Förslag/ beräknat anslag	110 013	110 013	110 013	110 013

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2010 (bet. 2010/11:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på ändringsbudget under innevarande år.

3.7.7 1:7 Trafikavtal

Tabell 3.42 Anslagsutveckling

Tusental kronor				
År	Slagslag	Beräknat	Anslags-sparande	Utgifts-prognos
2010	Utfall	819 455		0
2011	Anslag	831 000 ¹		813 611
2012	Förslag	831 000		
2013	Beräknat	831 000		
2014	Beräknat	831 000		
2015	Beräknat	831 000		

¹ Inklusive ändringsbudget till statens budget 2011 (prop. 2010/11:99, bet. 2010/11:FiU21) och förslag till ändringsbudget i samband med denna proposition.

Anslaget används för statens trafikavtal rörande transportpolitiskt motiverad interregional kollektivtrafik. 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.

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringen föreslår att riksdagen bemyndigar regeringen att under 2012 för ramanslaget 1:7 *Trafikavtal* ingå ekonomiska åtaganden i samband med tjänstekoncessioner, avtal om trafikjänst baserat på allmän trafikplikt, samverkansavtal och upphandling av transportpolitiskt motiverad kollektivtrafik som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 3 500 000 000 kronor under 2013–2022.

Vissa trafikavtal rörande transportpolitiskt motiverad interregional kollektivtrafik, främst

flygavtal och avtal om färjetrafik till och från Gotland, innehåller rörliga ersättningsvillkor. Framför allt handlar det om förändringar av t.ex.

oljepris. Förslag till bemyndigande behöver således ta hänsyn till denna rörliga komponent.

Tabell 3.43 Särskilt bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Tusental kronor

	Utfall 2010	Prognos 2011	Förslag 2012	Beräknat 2013	Beräknat 2014	Beräknat 2015–2022
Ingående åtaganden		2 996 149	2 827 981			
Nya åtaganden		656 000	1 356 000			
Infriade åtaganden		-824 168	-824 751	-833 366	-847 130	-1 678 734
Utestående åtaganden	2 996 149	2 827 981	3 359 230			
Erhållet/förslaget bemyndigande	3 500 000	3 500 000	3 500 000			

Regeringens överväganden

I propositionen Vårändringsbudget för 2011 föreslog regeringen att statens åtagande att upprätthålla flygtrafik mellan Östersund och Umeå ska upphöra. Riksdagen beslutade dock att inte följa regeringens förslag (prop. 2010/11:99, bet. 2010/11:FiU21, rskr. 2010/11:321). Beslutet innebär att den aktuella sträckan inte får prövas i förhållande till annan transportpolitiskt motiverad interregional kollektivtrafik.

Regeringen bedömer att nuvarande anslagsnivå kommer att vara tillräckligt för åren 2012–2015, under förutsättning att det inte sker kraftiga avvikelser från de antaganden som regeringen gör gällande framtida oljepriser och valutakurser. Regeringen följer noga utgiftsutvecklingen för trafikavtalen och avser dessutom att inom kort inleda en översyn gällande vilka förutsättningar som framgent ska gälla för transportpolitiskt motiverad interregional kollektivtrafik.

Regeringen föreslår att 831 000 000 kronor anvisas under anslaget 1:7 *Trafikavtal* för 2012. För 2013, 2014 och 2015 beräknas anslaget till 831 000 000 kronor per år.

Tabell 3.44 Härledning av anslagsnivån 2012–2015, för 1:7 Trafikavtal

Tusental kronor

	2012	2013	2014	2015
Anvisat 2011¹	831 000	831 000	831 000	831 000
<i>Förändring till följd av:</i>				
Beslut				
Överföring till/från andra anslag				
Övrigt				
Förslag/ beräknat anslag	831 000	831 000	831 000	831 000

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2010 (bet. 2010/11:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på ändringsbudget under innevarande år.

3.7.8 1:8 Viss internationell verksamhet

Tabell 3.45 Anslagsutveckling

Tusental kronor

År	Utfall	2010	2011	2012	2013	2014	2015
2010	Utfall	27 368	Anslags-sparande	0			
2011	Anslag	25 085 ¹	Utgifts-prognos	24 560			
2012	Förslag	25 085					
2013	Beräknat	25 085					
2014	Beräknat	25 085					
2015	Beräknat	25 085					

¹ Inklusive ändringsbudget till statens budget 2011 (prop. 2010/11:99, bet. 2010/11:FiU21) och förslag till ändringsbudget i samband med denna proposition.

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

Regeringens överväganden

Regeringen föreslår att 25 085 000 kronor anvisas under anslaget 2012. För 2013–2015 beräknas anslaget till 25 085 000 kronor för respektive år.

Tabell 3.46 Härledning av anslagsnivån 2012–2015, för 1:8 Viss internationell verksamhet

Tusental kronor

	2012	2013	2014	2015
Anvisat 2011¹	25 085	25 085	25 085	25 085
<i>Förändring till följd av:</i>				
Beslut				
Överföring till/från andra anslag				
Övrigt				
Förslag/ beräknat anslag	25 085	25 085	25 085	25 085

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2010 (bet. 2010/11:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på ändringsbudget under innevarande år.

3.7.9 1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut

Tabell 3.47 Anslagsutveckling

Tusental kronor

År	Slagslag	Beläknat	Anslags-sparande	Utgifter-prognos
2010	Utfall	40 387		0
2011	Anslag	40 509 ¹		39 661
2012	Förslag	44 135		
2013	Beräknat	45 016 ²		
2014	Beräknat	45 871 ³		
2015	Beräknat	47 022 ⁴		

¹ Inklusive ändringsbudget till statens budget 2011 (prop. 2010/11:99, bet. 2010/11:FiU21) och förslag till ändringsbudget i samband med denna proposition.

² Motsvarar 44 136 tkr i 2012 års prisnivå.

³ Motsvarar 44 079 tkr i 2012 års prisnivå.

⁴ Motsvarar 44 078 tkr i 2012 års prisnivå.

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

Tabell 3.48 Uppdragsverksamhet i VTI

Tusental kronor

Uppdragsverksamhet	Intäkter	Kostnader	Resultat (intäkt - kostnad)
Utfall 2010	144 464	143 477	987
(varav tjänsteexport)	7 146	6 189	957
Prognos 2011	125 165	125 165	0
(varav tjänsteexport)	7 000	7 000	0
Budget 2012	130 000	130 000	0
(varav tjänsteexport)	7 000	7 000	0

Regeringens överväganden

Regeringen anser att det finns ett behov av att säkerställa utveckling och drift av det nationella transportforskningsbiblioteket BIC som ingår i Statens väg- och transportforskningsinstitutets (VTI) verksamhet. VTI har tidigare fått finansiering av Verket för innovationssystem m.fl. för uppbyggnad av olika funktioner i BIC. I dag finns en osäkerhet gällande bibliotekets långsiktiga utveckling. Vissa år har extern finansiering av biblioteket helt uteblivit. Mot den bakgrunden föreslår regeringen att VTI:s anslag ökas med 3 300 000 kronor fr.o.m. 2012. Ökningen bör finansieras genom en motsvarande minskning av anslag 1:3 *Trafikverket*.

Regeringen föreslår att 44 135 000 kronor anvisas under anslaget 1:9 *Statens väg- och transportforskningsinstitut* för 2012. För 2013 beräknas anslaget till 45 016 000 kronor, för 2014 till 45 871 000 kronor och för 2015 till 47 022 000 kronor.

Tabell 3.49 Härledning av anslagsnivån 2012–2015, för 1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut

Tusental kronor

	2012	2013	2014	2015
Anvisat 2011¹	40 509	40 509	40 509	40 509
<i>Förändring till följd av:</i>				
Pris- och löne- omräkning ²	326	1 141	1 987	3 053
Beslut				
Överföring till/från andra anslag	3 300	3 366	3 434	3 520
Övrigt			-59	-60
Förslag/ beräknat anslag	44 135	45 016	45 871	47 022

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2010 (bet. 2010/11:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på ändringsbudget under innevarande år.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2011 års budget för staten. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed pris- och löneomräkningen. Pris- och löneomräkningen är preliminär och kan komma att ändras.

3.7.10 1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk

Tabell 3.50 Anslagsutveckling

Tusental kronor

År	Utfall	536 488	Anslags- sparande	313 560
2010	Utfall	536 488	Anslags- sparande	313 560
2011	Anslag	348 500 ¹	Utgifts- prognos	648 206
2012	Förslag	348 500		
2013	Beräknat	348 500		
2014	Beräknat	348 500		
2015	Beräknat	348 500		

¹ Inklusive ändringsbudget till statens budget 2011 (prop. 2010/11:99, bet. 2010/11:FiU21) och förslag till ändringsbudget i samband med denna proposition.

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

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

Regeringens överväganden

Kommissionen har inlett arbetet med att revidera riktlinjerna för TEN-T. Sverige

fortsätter samarbetet med de nordisk-baltiska länderna i syfte att kunna ta gemensamma initiativ. Den viktigaste utgångspunkten för Sverige i revideringen är att TEN-T bidrar till skapandet av ett gemensamt europeiskt transportsystem som är viktigt för näringslivets och medborgarnas transporter samt att det ger ett mervärde till EU:s konkurrenskraft och hållbar tillväxt. En viktig aspekt är att revideringen fångar upp viktiga stråk som gynnar svenska varuföden i Europa då vi är ett litet exportberoende land. Arbetet med revideringen kommer att fortsätta under 2011. Kommissionen har föreslagit i sin fleråriga budgettram från 2014 en fond vid namn Connecting Europe Facility för energi, it och transporter och därmed upphör från 2014 en specifik TEN-T budget.

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

Kommissionen har under 2011 gjort utlysningar i det fleråriga programmet. Sverige kommer att ansöka om medel ur budgeten för TEN-T för ett antal projekt och studier.

Förslag och beräkningar 2012–2015

Regeringen föreslår att 348 500 000 kronor anvisas under anslag 1:10 *Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk* för 2012. För 2013, 2014 och 2015 beräknas anslaget till 348 500 000 kronor för respektive år.

Tabell 3.51 Härledning av anslagsnivån 2012–2015, för 1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk

Tusental kronor

	2012	2013	2014	2015
Anvisat 2011¹	348 500	348 500	348 500	348 500
<i>Förändring till följd av:</i>				
Beslut				
Överföring till/från andra anslag				
Övrigt				
Förslag/ beräknat anslag	348 500	348 500	348 500	348 500

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2010 (bet. 2010/11:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på ändringsbudget under innevarande år.

3.7.11 1:11 Trängselskatt i Stockholm

Tabell 3.52 Anslagsutveckling

Tusental kronor				
2010	Utfall	261 700	Anslags- sparande	25 767
2011	Anslag	832 523 ¹	Utgifts- prognos	563 160
2012	Förslag	1 239 885		
2013	Beräknat	916 000		
2014	Beräknat	937 000		
2015	Beräknat	984 000		

¹ Inklusive ändringsbudget till statens budget 2011 (prop. 2010/11:99, bet. 2010/11:FiU21) och förslag till ändringsbudget i samband med denna proposition.

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

Regeringens överväganden

Uppföljning av överskott i förhållande till avsatta medel

Tilldelningen av medel från trängselskatteinkomster till väginvesteringar

utgår från en prognos av hur stort överskott trängselskattesystemet förväntas generera det kommande året, dvs. hur stort nettot av inbetald trängselskatt och kostnaderna för att administrera systemet förväntas bli. I fastställandet av de medel som avsätts till väginvesteringar tas hänsyn till hur väl tidigare beräknade överskott och avsatta medel har stämt överens. I tabell 3.53 nedan finns en sammanställning av inbetald trängselskatt, kostnaderna för administration samt avsatta medel till väginvesteringar under perioden 2007–2010. Som framgår av tabellen var den ackumulerade differensen mellan överskott och avsatta medel minus 12 464 000 kronor vid utgången av 2010. Detta belopp dras från det beräknade överskottet 2012, se vidare nedan.

Kostnaderna för driften av trängselskattesystemet har med ökad erfarenhet kunnat sänkas. Ett kontinuerligt arbete pågår i syfte att effektivisera driften.

Tabell 3.53 Trängselskatt i Stockholm – uppföljning av överskott i förhållande till avsatta medel till väginvesteringar 2007–2010

Tusental kronor					
	2007	2008	2009	2010	Totalt 2007-2010
Intäkter från inbetald trängselskatt	339 461	674 230	770 602	781 388	2 565 681
Kostnader för administration	434 488	394 207	289 050	261 700	1 379 445
Överskott	-95 027	280 023	481 552	519 688	1 186 236
Avsatt till väginvesteringar (på anslagspost i regleringsbrev)	0	222 000	566 700	410 000	1 198 700
Differens mellan överskott och avsatta medel	-95 027	58 023	-85 148	109 688	-12 464
Akkumulerad differens	-95 027	-37 004	-122 152	-12 464	

Uppföljning av avsatta medel och hur de har använts

Enligt den s.k. Stockholmsöverenskommelsen ska överskottet från trängselskatten huvudsakligen finansiera Förbifart Stockholm. Därutöver ska överskottet användas till andra väganknutna projekt i Stockholmsregionen för 5 miljarder kronor. Fram till den 3 mars 2011 har sammanlagt 484 miljoner kronor avsatts för det senare ändamålet.

Det bör understrykas att beräkningen av de medel som avsätts till väginvesteringar endast är avsedd att spegla de överskott som trängselskattesystemet genererar och därmed inte hur stor del av överskottet som används till investeringar. Medel till väginvesteringar som inte används enskilda år överförs i stället som anslagssparande till kommande år. Som framgår av tabell 3.54 nedan hade ett anslagssparande på

dryga 377 miljoner kronor ackumulerats vid utgången av 2010.

Genom beslut den 20 januari 2011 om ändring av regleringsbrev för Trafikverket avseende budgetåret 2010 beslutade regeringen att omdisponera 324 miljoner kronor från anslagsposten för användning av trängselskatt till anslagsposten för investeringar i nationell plan. Omdisponeringen avsåg åtgärder som enligt Stockholmsöverenskommelsen ska avräknas

överskottet från trängselskatten men som redan avräknats anslagsposten för investeringar i nationell plan. Dessa medel är inkluderade i tabellen nedan men följdriktigt inte i Vägverkets och Trafikverkets respektive anslagsredovisningar av anslagsposten för användning av trängselskatt i Stockholm för 2010.

Tabell 3.54 Trängselskatt i Stockholm – uppföljning av hur avsatta medel har använts 2007–2010

Tusental kronor

	2007	2008	2009	2010
Avsatt till väginvesteringar (på anslagspost i Vägverkets/Trafikverkets regleringsbrev)	0	222 000	566 700	410 000
Ingående anslagssparande	0	0	65 681	504 453
Summa tillgängliga medel	0	222 000	632 381	914 453
Användning (kostnader för genomförda väginvesteringar)	0	156 319	127 928	537 103
Utgående anslagssparande	0	65 681	504 453	377 350

Beräkning av medel som ska avsättas till investeringar

Av tabellen nedan framgår att nettoöverskottet från inbetalad trängselskatt beräknas uppgå till 601 600 000 kronor 2012. I beräkningen av hur stort belopp som ska avsättas till väginvesteringar för 2012 tas hänsyn till den ackumulerade differensen mellan överskott och avsatta medel t.o.m. 2010 på minus 12 464 000 kronor.

I beräkningen av tilldelade medel för 2012 görs dessutom ett redovisningsmässigt avsteg från ovan nämnda princip att ackumulerade överskott från väginvesteringar förs över till kommande år som anslagssparande. Bakgrunden är att ett nytt anslag 1:11 *Trängselskatt i Stockholm* fördes upp på statens budget den 1 januari 2011. I och med detta tilldelas från 2011 medel till väginvesteringar som härrör från överskott från trängselskatt i Stockholm inte längre under anslag 1:1 *Väghållning* utan i stället under det nya anslaget. Mot den bakgrunden föreslår regeringen att det sparande på 377 350 000 kronor som vid utgången av 2010 hade ackumulerats under anslag 1:1 *Väghållning* nu tillförs det nya anslaget. Regeringen har genom beslut dragit in motsvarande belopp. Fördelen med förslaget är att allt trängselskatteöverskott till väginvesteringar

fortsättningsvis kan avräknas det nya anslaget. En nackdel är att 377 350 000 kronor som redan avsatts till ändamålet i formell mening tilldelas en gång till, vilket inte är i enlighet med hur avsatta medel har beräknats tidigare och hur regeringen avser att beräkna dessa medel framgent.

Med beaktande av beräknat överskott för 2012, differens mellan överskott och avsatta medel t.o.m. 2010 samt ackumulerat anslagssparande t.o.m. 2010 avser regeringen att avsätta 965 885 000 miljoner kronor till väginvesteringar i Trafikverkets regleringsbrev för 2012, se tabell 3.55 nedan.

Tabell 3.55 Trängselskatten i Stockholm – beräkning av medel som avsätts till investeringar 2012–2015

Tusental kronor

	Beräknat 2012	Beräknat 2013	Beräknat 2014	Beräknat 2015
Intäkter från trängselskatt	866 600	908 000	929 000	976 000
Kostnader för administration	-265 601	-265 650	-265 900	-266 250
Överskott	600 999	642 350	663 100	709 750
Justering för ackumulerad differens	-12 464			
Överföring av anslagssparande från anslag 1:1 Väghållning	377 350			
Till väginvesteringar (avsätts på anslagspost i Trafikverkets regleringsbrev)	965 885	642 350	663 100	709 750

Beräkning av anslagsnivån

Som framgått ovan avser regeringen att avsätta 965 885 000 kronor till väginvesteringar 2012. Dessutom avser regeringen att avsätta sammanlagt 274 000 000 kronor för administrationskostnader. Det sammanlagda anslagsbehovet för 2012 blir därmed 1 239 885 kronor vilket också är regeringens förslag. Från 2011 har Trafikverket 40 miljoner kronor i kostnader för administration som tidigare har belastat Transportstyrelsens

anslag, de sammanlagda kostnader ökar inte till följd av denna förändring.

Det kan noteras att beräknade kostnader för administration är knappa 10 miljoner kronor lägre än de anslagsmedel regeringen avser att avsätta. Förklaringen är att regeringen bedömer att kostnadsprognosernas osäkerhet gör det olämpligt att årligen korrigera den del av anslaget som avser administrationen av systemet.

Tabell 3.56 Anslag 1:11 Trängselskatten i Stockholm – fördelning på anslagsposter

Tusental kronor

	Beräknat 2012	Beräknat 2013	Beräknat 2014	Beräknat 2015
Trafikverket: väginvesteringar	965 885	642 000	663 000	710 000
Trafikverket: administration	40 000	40 000	40 000	40 000
Transportstyrelsen	210 200	210 200	210 200	210 200
Kronofogdemyndigheten	2 300	2 300	2 300	2 300
Domstolsverket	10 000	10 000	10 000	10 000
Skatteverket	11 500	11 500	11 500	11 500
Summa	1 239 885	916 000	937 000	984 000

Förslag och beräkningar 2012–2015 i sammanfattning

Regeringen föreslår att 1 239 885 000 kronor anvisas under anslag 1:11 *Trängselskatt i Stockholm* för 2012. För 2013, 2014 och 2015 beräknas anslaget till 916 000 000, 937 000 000 respektive 984 000 000 kronor för respektive år.

Tabell 3.57 Härledning av anslagsnivån 2012–2015, för 1:11 Trängselskatt i Stockholm

Tusental kronor

	2012	2013	2014	2015
Anvisat 2011¹	832 523	832 523	832 523	832 523
<i>Förändring till följd av:</i>				
Beslut	364 885			
Överföring till/från andra anslag				
Övrigt	42 477	83 477	104 477	151 477
Förslag/ beräknat anslag	1 239 885	916 000	937 000	984 000

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2010 (bet. 2010/11:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på ändringsbudget under innevarande år.

3.7.12 1:12 Transportstyrelsen

Tabell 3.58 Anslagsutveckling

Tusental kronor				
År	Utfall		Anslags- sparande	
2010		533 295		686
2011	Anslag	2 257 705 ¹	Utgifts- prognos	1 967 019
2012	Förslag	1 984 773		
2013	Beräknat	2 059 052 ²		
2014	Beräknat	2 152 308 ³		
2015	Beräknat	2 204 620 ⁴		

¹ Inklusive ändringsbudget till statens budget 2011 (prop. 2010/11:99, bet. 2010/11:FiU21) och förslag till ändringsbudget i samband med denna proposition.

² Motsvarar 2 008 861 tkr i 2012 års prisnivå.

³ Motsvarar 2 058 606 tkr i 2012 års prisnivå.

⁴ Motsvarar 2 058 607 tkr i 2012 års prisnivå.

Anslaget används till de delar av Transportstyrelsens verksamhet som inte finansieras med avgifter som myndigheten disponerar, andra anslag eller övriga intäkter. Anslaget används till vissa transfereringar och medlemsavgifter för Sveriges deltagande i internationella organisationer m.m. Anslaget får därutöver användas till att betala eventuella böter till följd av försenad implementering av EU-direktiv.

Budget för avgiftsbelagd offentligrättslig verksamhet

Stora delar av Transportstyrelsens verksamhet finansieras med offentligrättsliga avgifter. Av tabellen nedan framgår intäkter och kostnader för huvuddelen av Transportstyrelsens avgiftsbelagda offentligrättsliga verksamhet. Att storleken på de intäkter som myndigheten inte disponerar ökar kraftigt från 2011 har sin förklaring i reformeringen av Transportstyrelsens finansiering och övergången till bruttoredovisning, se vidare regeringens överväganden nedan.

Tabell 3.59 Offentligrättslig verksamhet i Transportstyrelsen

Tusental kronor

Offentlig- rättslig verksamhet	Intäkter till inkomsttitel (som inte får disponeras)	Intäkter som får disponeras	Kostnader	Resultat (intäkt - kostnad)
Utfall 2010	27 794	1 409 269 ¹	1 303 424	133 639
Prognos 2011	1 463 403 ²	27 258	1 440 510	50 151
Budget 2012	1 512 578 ³	35 542	1 433 529	114 591

¹ Varav 142 597 tkr avser Transportstyrelsens del av intäkter från farledsavgiften.

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

³ Varav 10 000 tkr avser Transportstyrelsens del av intäkter från farledsavgiften.

Före 2009 sköttes de uppgifter Transportstyrelsens sjöfartsavdelning i dag svarar för av dåvarande Sjöfartsinspektionen som ingick som en del i Sjöfartsverket. Som en konsekvens av den tidigare organiseringen finansieras Transportstyrelsen alltjämt delvis från de farledsavgifter Sjöfartsverket debiterar handelssjöfarten. För 2011 och 2012 beräknas Transportstyrelsen disponera 16,5 respektive 10 miljoner kronor av sådana intäkter. År 2013 planeras denna finansiering att vara helt utfasad. Utfasningen sker som en konsekvens av de nya principer för Transportstyrelsens finansiering som gäller från 2011 och som bl.a. innebär att myndighetens finansiering ska utgöras av skattefinansierat anslag och direkta avgifter, se vidare nedan.

Av följande tabell framgår hur budgeterade kostnader i den avgiftsbelagda offentligrättsliga verksamheten för 2012 fördelas mellan trafikslag och Transportstyrelsens fyra verksamhetsområden regelgivning, tillsyn, tillstånd och registerhållning. En annan av de principer som gäller för Transportstyrelsens finansiering fr.o.m. 2011 är att regelgivning inte finansieras med avgifter. Som framgår av tabellen finansieras alltjämt en stor del av regelgivningen inom luftfartsområdet med avgifter. Från och med 2014 är målsättningen att Transportstyrelsens avgiftsfinansiering av regelgivning ska vara helt urfasad. Detta med viss finansiering via den europeiska luftrumsorganisationen Eurocontrol undantagen.

Tabell 3.60 Offentligrättslig verksamhet i Transportstyrelsen 2012 – fördelning av budgeterade kostnader på verksamhetsområden och trafikslag

Tusental kronor

	Väg	Järnväg	Sjöfart	Luffart	Summa
Regelgivning	0	0	0	67 277	67 277
Tillsyn	113 567	32 222	60 838	132 868	339 495
Tillstånd	174 151	16 747	16 717	95 474	303 089
Registerhållning	703 791	2 727	11 548	5 602	723 668
Summa	991 509	51 696	89 103	301 221	1 433 529

Inom luftfartsområdet finns viss offentligrättslig verksamhet som inte självklart låter sig sorteras i Transportstyrelsens huvudsakliga verksamhetsområden regelgivning, tillsyn, tillstånd och registerhållning. Denna verksamhet innefattar bl.a. den s.k. undervägsavgiften till Eurocontrol samt den gemensamma avgiften för säkerhetskontroll (GAS). Dessa verksamheter som i stora delar är av transfereringskaraktär redovisas i tabellen nedan.

Tabell 3.61 Offentligrättslig verksamhet i Transportstyrelsen – vissa avgifter inom luftfartsområdet

Tusental kronor

Offentlig-rättslig verksamhet	Intäkter till inkomsttitel (som inte får disponeras)	Intäkter som får disponeras	Kostnader	Resultat (intäkt - kostnad)
Utfall 2010	0	869 613	779 481	90 132
Prognos 2011	16 653	809 496	805 870	20 279
Budget 2012	16 653	817 981	826 678	7 956

Budget för avgiftsbelagd uppdragsverksamhet

Av tabellen nedan framgår intäkter och kostnader i den uppdragsverksamhet Transportstyrelsen bedriver. All denna verksamhet hör till vägtrafikområdet och omfattar följande tjänster.

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

Tabell 3.62 Uppdragsverksamhet i Transportstyrelsen

Tusental kronor

Uppdragsverksamhet	Intäkter som disponeras	Kostnader	Resultat (intäkt - kostnad)
Utfall 2010	129 717	93 843	35 874
Prognos 2011	120 203	84 238	35 965
Budget 2012	88 445	88 250	195

Regeringens överväganden

Riksdagen beslutade den 2 december 2010 i enlighet med regeringens förslag om nya finansieringsprinciper för Transportstyrelsens verksamhet (prop. 2010/11:30, bet. 2010/11:TU6, rskr. 2010/11:58 och 2010/11:59). Det innebär att Transportstyrelsens verksamhet i huvudsak ska finansieras på ett enhetligt sätt oberoende av trafikslag och att fördelningen mellan avgiftsfinansiering och finansiering via skatt således ska ske enligt enhetliga principer. Mer specifikt innebär det att verksamhet inom Transportstyrelsen som avser regelgivning ska finansieras via skattekollektivet medan verksamhet som avser tillstånd eller annan ärendehantering, tillsyn och registerhållning i huvudsak ska finansieras med avgifter.

En annan ny finansieringsprincip fr.o.m. 2011 är att Transportstyrelsens avgiftsintäkter från offentligrättslig verksamhet i huvudsak bruttoredo visas, dvs. redovisas under inkomsttitel på statens budget. Transportstyrelsen disponerar således inte avgiftsintäkterna i dessa delar av verksamheten.

I samband med budgetpropositionen för 2011 stod inte alla förhållanden gällande Transportstyrelsens nya finansiering klara. I beräkningen av Transportstyrelsens anslag för

2011 ingick den s.k. undervägsavgiften, dvs. avgiften för flygtrafiktjänster, trots att den är av transfereringskaraktär. I budgetpropositionen för 2011 förklarades samtidigt att avgifter av transfereringskaraktär inom luftfartsområdet även fortsatt ska disponeras av myndigheten. Mot den bakgrunden har för 2011 motsvarande belopp avdelats till Kammarkollegiets disposition villkorat av regeringens framtida beslut om hantering av medlen. Ett beslut om indrag av dessa medel planeras under hösten 2011.

Eftersom Transportstyrelsen även fortsatt bör disponera intäkterna från denna avgift bör anslaget liksom utgiftstaket justeras ner med motsvarande 144 000 000 kronor i 2011 års priser vilket motsvarar 146 073 000 kronor i 2012 års priser.

Från och med 2012 kommer Statens haverikommission att få ökade kostnader till följd av implementeringen av det tredje sjösäkerhetspaketet. Det under utgiftsområde 6 Försvar och samhällets krisberedskap uppförda anslaget 2:8 *Statens haverikommission* föreslås därför ökas med 2 miljoner kronor samtidigt som Transportstyrelsens anslag minskas med motsvarande belopp.

I syfte att förstärka Rymdstyrelsens insatser för att samordna det svenska deltagandet i det europeiska satellitnavigeringssystemet Galileo ökas det under utgiftsområde 16 Utbildning och universitetsforskning uppförda anslaget 3:5 *Rymdstyrelsen* med 1 miljon kronor från 2012. Ökningen finansieras med en motsvarande minskning av Transportstyrelsens anslag.

Inom transportområdet finns direktiv som inte kommer att vara genomförda i tid. Det finns även risk för att direktiv inte kommer att bli genomförda i tid i framtiden. Detta kan leda till vitesförelägganden från Kommissionen. Ändamålet för Transportstyrelsens anslag föreslås därför utökas till att även omfatta böter till följd av försenad implementering av EU-direktiv.

Regeringen föreslår sammanfattningsvis att 1 984 773 000 kronor anvisas under anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* för 2012. För 2013, 2014 och 2015 beräknas anslaget till 2 059 052 000 kronor, 2 152 308 000 kronor respektive 2 204 620 000 kronor.

Tabell 3.63 Härledning av anslagsnivån 2012–2015, för 1:12 Transportstyrelsen

Tusental kronor				
	2012	2013	2014	2015
Anvisat 2011¹	2 257 705	2 257 705	2 257 705	2 257 705
<i>Förändring till följd av:</i>				
Pris- och löneomräkning ²	26 538	83 610	130 510	188 555
Beslut	-296 470	-279 187	-229 564	-235 143
Överföring till/från andra anslag	-3 000	-3 075	-3 137	-3 213
Övrigt			-3 206	-3 284
Förslag/beräknat anslag	1 984 773	2 059 052	2 152 308	2 204 620

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2010 (bet. 2010/11:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på ändringsbudget under innevarande år.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2011 års budget för staten. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed pris- och löneomräkningen. Pris- och löneomräkningen är preliminär och kan komma att ändras.

3.7.13 1:13 Trafikanalys

Tabell 3.64 Anslagsutveckling

Tusental kronor				
År	Typ	Belopp	Notering	Belopp
2010	Utfall	35 984	Anslags-sparande	9 016
2011	Anslag	60 468 ¹	Utgifts-prognos	60 524
2012	Förslag	61 165		
2013	Beräknat	62 664 ²		
2014	Beräknat	63 835 ³		
2015	Beräknat	65 398 ⁴		

¹ Inklusive ändringsbudget till statens budget 2011 (prop. 2010/11:99, bet. 2010/11:FiU21) och förslag till ändringsbudget i samband med denna proposition.

² Motsvarar 61 165 tkr i 2012 års prisnivå.

³ Motsvarar 61 079 tkr i 2012 års prisnivå.

⁴ Motsvarar 61 080 tkr i 2012 års prisnivå.

Anslaget används till Trafikanalys administrationskostnader samt till statistik-, utvärderings- och analysverksamhet inom transportområdet.

Regeringens överväganden

Regeringen föreslår att 61 165 000 kronor anvisas under anslaget 1:13 *Trafikanalys* för 2012. För 2013, 2014 och 2015 beräknas anslaget till 62 664 000 kronor, 63 835 000 kronor respektive 65 398 000 kronor.

Tabell 3.65 Härledning av anslagsnivån 2012–2015, för 1:13 Trafikanalys

Tusental kronor

	2012	2013	2014	2015
Anvisat 2011¹	60 468	60 468	60 468	60 468
<i>Förändring till följd av:</i>				
Pris- och löne- omräkning ²	697	2 196	3 456	5 021
Beslut				
Överföring till/från andra anslag				
Övrigt			-89	-91
Förslag/ beräknat anslag	61 165	62 664	63 835	65 398

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2010 (bet. 2010/11:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på ändringsbudget under innevarande år.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2011 års budget för staten. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed pris- och löneomräkningen. Pris- och löneomräkningen är preliminär och kan komma att ändras.

3.7.14 Sjöfartsverket

Sjöfartsverkets ekonomiska mål

Sjöfartsverket ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås. Detta ska ske på ett företagsekonomiskt sätt och inom ramen för en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning. Sjöfartsverket har ett räntabilitetskrav (som räknas på resultatet efter skattemotsvarighet) för perioden 2012–2014 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.

Sjöfartsverkets ekonomiska resultat har ännu inte helt återhämtat sig efter den senaste nedgången i världskonjunkturen. De två senaste vintrarna har ur ett isbrytarperspektiv inte heller varit lika milda som tidigare år, vilket ytterligare bidragit till verkets negativa resultat. Sjöfartsverkets bedömning är dock att återhämtningen fortsätter under 2011 för att därefter följa en mer normal tillväxt. För 2011 beräknas rörelseresultatet bli en förlust på cirka 100 miljoner kronor. Styrelsen för Sjöfartsverket har tagit fram och fastställt en ekonomisk handlingsplan som syftar till att under de kommande tre åren ska resultatet förbättras med minst 120 miljoner kronor.

Finansiella befogenheter

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

För att säkerställa en väl fungerande sjö- och flygräddningsverksamhet avser regeringen att under hösten 2011 lämna en proposition till riksdagen med förslag innebärande att riksdagen godkänner att staten genom Sjöfartsverket förvärvar samtliga aktier i Scandinavian Helicopter Invest AB till ett belopp om 28 miljoner kronor. Därigenom förvärfvas även bolagets dotterbolag Norrlandsflyg AB. Regeringen avser vidare i propositionen föreslå att regeringen, eller den myndighet regeringen bestämmer, bemyndigas att under 2011–2012 lämna bolaget kapitaltillskott om högst 97 miljoner kronor samt att avyttra eller avveckla bolaget. Kostnaderna för förvärvet och kapitaltillskottet avses finansieras genom Sjöfartsverkets avgiftsintäkter.

Regeringen kommer också föreslå att Sjöfartsverket bemyndigas att överta de derivatkontrakt som finns i berörda bolag. Värdet för dessa beräknas uppgå till ca 200 miljoner kronor.

Investeringsplan för Sjöfartsverket

Investeringarna uppgick 2010 till 238 miljoner kronor. Finansieringen skedde helt med egna medel. Likvida medel uppgick vid årets slut till 528 miljoner kronor vilket innebär en ökning med 94 miljoner kronor jämfört med föregående år.

Sjöfartsverket planerar investeringar för 465 miljoner kronor för perioden 2012 till 2014. Arbetet med att förlänga livstiden för isbrytare i Atle-klassen fortsätter och kommer totalt att kosta cirka 200 miljoner kronor. Syftet med investeringarna är att isbrytarna ska kunna utnyttjas fram till 2030.

Investeringar i Trollhätte kanal avser åtgärder som bland annat syftar till att säkerställa dammsäkerheten.

Tabell 3.66 Investeringsplan för Sjöfartsverket

Miljoner kronor

	Totala utgifter under perioden 2012-2014	Utfall 2010	Prognos 2011	Budget 2012	Beräknat 2013	Beräknat 2014
1. Farleder/utmärkning	239,7	134,9	126,7	90,4	85,8	63,5
2. Isbrytning	56,0	60,7	71,5	29,0	27,0	0,0
3. Sjötrafikinformation (VTS)	9,0	4,4	1,2	3,0	3,0	3,0
4. Sjögeografisk information (Sjökortsproduktion)	8,5	0,7	1,6	3,0	2,5	3,0
5. Lotsning	51,0	15,1	9,1	27,0	22,0	2,0
6. Flyg- och sjöräddning	41,0	0,4	1,9	32,0	7,0	2,0
7. Övriga myndighetsuppgifter	15,0	1,6	2,4	5,0	5,0	5,0
8. Gemensamma funktioner	45,0	20,4	17,5	15,0	15,0	15,0
Summa investeringar	465,2	238,4	231,9	204,4	167,3	93,5
Lån	-	-	-	-	-	-
Egna medel	465,2	238,4	231,9	204,4	167,3	93,5
Summa finansiering	465,2	238,4	231,9	204,4	167,3	93,5

Regeringens överväganden

Regeringen anser att nuvarande räntabilitetskrav om 3,5 procent räknat på resultatet efter skattemotsvarighet över en konjunkturcykel fortfarande är motiverat som ett långsiktigt mål. Mot bakgrund av den ökande pensionsskulden anser regeringen det motiverat att soliditetsmålet ligger kvar på 25 procent under de närmaste åren för att på sikt återgå till det tidigare gällande målet på 30 procent.

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

Regeringen föreslår att bemyndigande ges så att Sjöfartsverket kan uppta lång- och kortfristiga lån inom en total ram av 335 miljoner kronor inom eller utanför Riksgäldskontoret under 2012. Vidare föreslår regeringen att Sjöfartsverket får sätta in kassamässigt överskott på räntebärande konto i Riksgäldskontoret eller affärsbank.

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

3.7.15 Luftfartsverket

Luftfartsverkets ekonomiska mål

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

Flyget fortsätter att utvecklas starkt. Sedan maj 2010 har det varit en stadig tillväxt av antalet rörelser i svenskt luftrum som uppgår till omkring 5–6 procent. Under det första halvåret 2011 ökade rörelserna med drygt 10 procent jämfört med motsvarande halvår förra året. Prognosen pekar på en tillväxt för 2011 på cirka 4,5 procent. Trots den kraftiga trafikutvecklingen är ekonomin i Luftfartsverket ansträngd bl.a. genom det ackumulerade underskottet i en route-verksamheten på drygt 400 miljoner kronor. För att komma tillrätta med detta underskott kommer kraftfulla åtgärder att krävas. Från och med 2012 införs också ett nytt avgiftssystem där man går från kostnadsbaserade avgifter till ett incitamentsbaserat system som ställer krav på fortlöpande effektiviseringar. För att möta denna utveckling genomförs ett omfattande effektiviseringsprogram.

För perioden 2012–2015 prognostiserar Luftfartsverket att resultatet före skattemotsvarighet ökar från 41 miljoner kronor

till 50 miljoner kronor mot slutet av perioden. Soliditeten förväntas vid periodens slut ligga på 17 procent.

Regeringens överväganden

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

Beträffande utdelningskravet anser regeringen att detta bör vara 15 procent av vinsten, räknat som resultatet efter skattemotsvarighet. Utdelning och skattemotsvarighet som ska inbetalas till inkomsttitel fastställas slutligt av regeringen i samband med bokslutet.

Tabell 3.67 Prognos för Luftfartsverkets resultat 2011–2015

Miljoner kronor där ej annat anges

	2011	2012	2013	2014	2015
Resultat efter skattemotsvarighet	37	30	33	36	37
Räntabilitet på eget kapital efter skattemotsvarighet (%)	5	5	5	5	5
Soliditet (%)	17	17	17	17	17
Beräknad skattemotsvarighet	13	11	12	13	13
Beräknad utdelning	0	5	5	5	5

Luftfartsverkets finansiella befogenheter

Luftfartsverkets investeringar har finansierats med internt tillförda medel. Verket har under 2011 ett bemyndigande att ta upp lån inom en total ram av 1 500 miljoner kronor.

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

I Luftfartsverkskoncernen ingår LFV Holding AB som bildades 1995 för att samordna och förvalta Luftfartsverkets bolagsverksamhet. Luftfartsverket har även ett bemyndigande att teckna borgensförbindelser för krediter till förmån för dotterbolaget LFV Holding AB inom en total ram på 60 miljoner kronor.

Under större delen av 2011 kommer Luftfartsverket att ha ett betydande likviditetsöverskott främst föranlett av flygplatsbolaget Swedavia AB:s ersättning för den del av flygtrafiktjänstens pensionsskuld som efter delningen inte längre motsvaras av anläggningstillgångar. Under 2011 har Luftfartsverket löst in en del av pensionsskulden som avser pensionärer, fribrev och livräntor.

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

Regeringens överväganden

Regeringen föreslår att riksdagen bemyndigar regeringen att under 2012 låta Luftfartsverket ta upp lån i och utanför Riksgäldskontoret inom en total ram på 1 500 miljoner kronor. Luftfartsverket föreslås lämna likvid säkerhet vid utställandet av derivatinstrument. En ram för utställandet av sådana säkerheter på 2 000 miljoner kronor bör fastställas för 2012.

Luftfartsverkets investeringsplan

Luftfartsverkets investeringsplan för perioden 2011–2015 uppgår sammantaget till 777 miljoner kronor. Det är en minskning jämfört med föregående års investeringsplan. Med hänsyn till den finansiella situationen är utrymmet för investeringar begränsat, och varje enskild investering kommer att prövas med stor restriktivitet.

För att fullt ut kunna nyttja flygtrafikledningssystemets kapacitet genomför Luftfartsverket fortlöpande uppgraderingar under de närmaste åren av såväl det tekniska systemet som arbetsmetodiken. Under perioden genomförs också insatser avseende underhålls och ersättningsinvesteringar. Syftet är att höja flygsäkerheten, säkerställa kapacitet och regularitet samt att reducera de totala kostnaderna för flygtrafiktjänst. Utvecklingen av så kallade fjärrstyrda torn kan komma att innebära att ett betydande tekniskifte för flygtrafikledning vid flygplatser inleds under

perioden. De största investeringarna i planen är följande:

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

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

RTC (Remote Tower Center), ett system för att effektivisera driften av flygtrafiktjänst vid små- och medelstora flygplatser genom fjärrstyrda torn för att leda och övervaka trafik utan att flygledare är placerade i flygplatsernas tornbyggnader.

Övriga investeringar innefattar bl. a en ersättning av ett nationellt nätverk för kommunikation mellan olika operativa enheter och anläggningar såsom radarstationer, radio och navigationsutrustningar. Nätverket ska även kunna nyttjas för administrativa ändamål. Investeringen är en konsekvens av att flygplatsverksamheten bolagiserats att det befintliga nätverket kommer att stanna inom Swedavia. Till följd av delningen sker även en del andra investeringar inom it-området.

En betydande investering under perioden är utbyte av gamla radioanläggningar inom Sverige inklusive vissa behov av utökad täckning inom sektorer med hög trafikbelastning. Investeringar i byggnader sker huvudsakligen i form av ersättningsinvesteringar för att vidmakthålla befintliga anläggningar inklusive utbyte av system såsom kraftmatning och ventilation. Vidare investeras i olika skyddsåtgärder som skalskydd etc. Vissa insatser görs även för att uppdatera och ersätta produktionsverktyg för AIP-produktion, flygmätning samt för digitalisering av data. Luftfartsverket planerar också att genomföra åtgärder för att öka redundansen och förmågan att vidmakthålla en viss kapacitet i luftrummet även vid störningar i enskilda anläggningar.

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.

3.7.16 Statens järnvägar

Statens järnvägar ska avveckla viss verksamhet (personal, arkiv, m.m.), förvalta leasingåtaganden samt förvalta och hyra ut fordon i första hand till järnvägsföretag med vilka staten ingår trafikeringsavtal. Verksamheterna rörande avveckling av verksamhet och förvaltning av leasingåtaganden har inget avkastningskrav medan verksamheten som omfattar förvaltning av järnvägsfordon över en konjunkturcykel ska ge en räntabilitet på sysselsatt kapital⁷ som minst motsvarar räntan på femåriga statsobligationer plus en procentenhet. Statens järnvägar ger i sin verksamhetsplan för åren 2012–2014 följande prognos för resultaten per verksamhet. Prognosen utgår från antaganden om externa räntor på 2,5 – 3,0 procent under perioden.

I årsredovisningen för Statens järnvägar redovisas verksamhetsgrenen *Avveckling av verksamhet* exklusive nettot av den externa finansverksamheten för att ge en tydligare bild av rörelseresultatet i avvecklingsverksamheten. I tabellen nedan ingår dock det externa finansnettot i resultatet för verksamhetsgrenen *Avveckling av verksamhet*.

Tabell 3.68 Resultatutveckling för Staten järnvägar

Tusental kronor

	Prognos 2011	Prognos 2012	Prognos 2013	Prognos 2014
Avveckling av verksamhet	10 900	15 600	23 100	24 600
Förvaltning av leasingåtaganden	0	0	0	0
Förvaltning av järnvägsfordon	4 100	-800	3 100	8 300

⁷ Räntabilitet på sysselsatt kapital: Resultat efter finansiella poster plus finansiella kostnader i procent av genomsnittligt sysselsatt kapital. I Statens järnvägar används det i fordonen bundna kapitalet som sysselsatt kapital.

Tabell 3.69 Uppdragsverksamhet i Statens järnvägar

Tusental kronor

Uppdragsverksamhet	Intäkter	Kostnader	Resultat (intäkt - kostnad)
Utfall 2010	81 248	65 315	15 933
Prognos 2011	70 500	61 000	9 500
Budget 2012	71 100	65 900	5 200

Tabell 3.70 Offentligrättslig verksamhet i Statens järnvägar

Tusental kronor

Offentligrättslig verksamhet	Intäkter till inkomsttitel	Intäkter som får disponeras	Kostnader	Resultat (intäkt - kostnad)
Utfall 2010		1 601	1 601	0
Prognos 2011		1 600	1 600	0
Budget 2012		1 600	1 600	0

Finansiella befogenheter m.m.

Statens järnvägar förvaltar finansiella tillgångar och skulder till betydande belopp. Dessa härrör från de tidigare leasingåtaganden som Statens järnvägar har förvaltat och som genom förtida lösen upphörde i maj 2011. Genom de genomförda förtida lösentransaktionerna har skulderna till de tidigare leasegivarna ersatts med lån från Riksgäldskontoret. Återbetalningen av lånen är finansierad genom innehav i obligationer som ursprungligen hade till syfte att finansiera återbetalningar av leasingkulden. Löptiden i den finansiella portföljen är fram till december 2021. Likvidflödena är matchade och kräver inget ytterligare tillskott av likvida medel för att hanteras till slutförfallodagen.

Statens järnvägar är således inte längre leasetagare i någon leasingtransaktion. Ännu återstår dock ett avtal där Statens järnvägar pantsatt fordon för ett lån inom den tidigare leasingverksamheten. Fordonen är uthyrda i enlighet med det underuthyrningsavtal som tecknades vid årsskiftet 2000 med förfallodag i oktober 2012. Vid denna tidpunkt upphör enligt nuvarande plan leasingverksamheten inom Statens järnvägar.

Genom att Statens järnvägar är en del av staten ansvarar staten för dessa tillgångar och skulder. 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 4 700 miljoner kronor.

Regeringen föreslår att Statens järnvägar bemyndigas att ikläda sig långfristiga skulder inom en total låneram av 5 000 miljoner kronor under 2012.

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

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

Regeringens överväganden

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

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

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

Regeringen avser att avveckla Statens järnvägar. Verksamheten har minskat i sådan omfattning att de uppgifter som återstår bedöms kunna överföras till annan myndighet. Eftersom tidpunkt för avveckling inte är fastställd bedömer regeringen att myndigheten budgetåret 2012 behöver finansiella befogenheter i enlighet med tidigare år.

Investeringsplan

Statens järnvägar får tillhandahålla lok och vagnar i första hand till järnvägsföretag med vilka staten ingår trafikeringsavtal samt, efter samråd med Trafikverket, även till andra järnvägsföretag.

Vissa intervallstyrda revisioner av ellok och motorvagnar kommer att genomföras under perioden och Statens järnvägar avser att finansiera detta inom ramen för intäkterna från fordonsuthyrningen.

Statens järnvägar genomförde under 2010 tillsammans med Rikstrafiken ett regeringsuppdrag i syfte att identifiera brister i

den fordonsflotta som tillhandahålls för uthyrning till järnvägsföretag i den av staten upphandlade trafiken. Analysen visade på behov av investeringar i restaurangvagnar, handikappanpassning av sovvagnar samt installation av utrustning för signalsystemet ERTMS i ellok med därtill kopplade säkerhetsinvesteringar i personvagnar.

Bedömningen är att investeringarna uppgår till 158 miljoner kronor under åren 2012–2015. Investeringarna finansieras fullt ut av egna medel hos Statens järnvägar.

Tabell 3.71 Investeringsplan för Statens järnvägar

Miljoner kronor

	Prognos 2011	Budget 2012	Beräknat 2013	Beräknat 2014	Totalt 2011-2014
Handikappanpassning sovvagnar	2	3	0	0	5
Säkerhetsanpassning personvagnar	2	4	0	0	6
ERTMS-installation	0	12,5	12,5	0	25
Restaurangvagnar	0	16,0	20,0	0	36,0
Uppgradering sovvagn	0	20,0	0,0	0,0	20,0
Upprustning vagnar	0,6	5,0	25,0	35,0	65,6
Summa investeringar	4,6	60,5	57,5	35,0	157,6
Lån i Riksgäldskontoret	0	0	0	0	0
Egna medel	4,6	60,5	57,5	35,0	157,6
Summa finansiering	0	60,5	57,5	35,0	157,6

3.8 Bolagsförvaltningen

3.8.1 Arlandabanan Infrastructure AB

Arlandabanan, järnvägen Rosersberg – Stockholm Arlanda Airport – Odensala med tillhörande station och plattform på Stockholm Central, invigdes i november 1999. Genomförandet av projektet föregicks av flera utredningar där bl.a. förutsättningarna att få privata intressenter att delta belystes. Arlandabanan Infrastructure AB bildades av staten för att sköta upphandlingen av Arlandabanan och för att hantera statens rättigheter och skyldigheter i projektet (prop. 1993/94:39, bet. 1993/94:TU6, rskr. 1993/94:74).

Bolaget äger anläggningarna, övervakar driften av Arlandabanan och svarar för att rättigheter och skyldigheter i avtalen följs. Arlandabanan har anlagts av A-Train AB som också svarar för

att finansiera anläggningen med privat kapital och för att driva anläggningen. Anläggningen överläts av A-Train AB till Arlandabanan Infrastructure AB när den var färdigställd. Som ersättning för detta har A-Train AB dels fått ensamrätt att fram till 2040 bedriva snabbtågstrafik mellan Stockholms central och Arlanda flygplats, dels nyttjanderätt till hela anläggningen till 2040 med vissa skyldigheter att upplåta den för genomgående tågtrafik via Arlanda flygplats. Snabbtågspendeln bedrivs under namnet Arlanda Express. A-Train AB är infrastrukturförvaltare för Arlandabanan vilket innebär att bolaget fördelar kapacitet, leder trafiken och tar ut avgifter för trafiken på banan.

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

Ett nära samarbete pågår mellan bolaget och Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB Aktiebolag för att fullfölja intentionerna om en förbättrad styrning och samordning i budgetpropositionen för 2011 (prop. 2010/11:1).

3.8.2 Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB Aktiebolag

Uppgiften för Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB Aktiebolag är att direkt eller via Öresundsbrokonsortiet äga och förvalta den svenska 50-procentiga ägarandelen i Öresundsbron och de svenska landanslutningarna till bron. Sverige bildade Svedab 1991 och på motsvarande sätt bildade Danmark samma år A/S Øresund (prop. 1990/91:158, bet. 1990/91:TU31, rskr. 1990/91:379). Bolagen sattes upp för att bygga och driva den fasta förbindelsen mellan Malmö och Köpenhamn. Svedab och A/S Øresund bildade därefter det samägda Öresundsbrokonsortiet. Konsortiet byggde och finansierade den 16 km långa Öresundsbron. Broförbindelsen är avgiftsfinansierad och omfattar både väg- och järnvägstrafik mellan de två länderna. Öresundsbron utgör idag en viktig länk i ett internationellt infrastruktursystem som knyter samman Öresundsregionen och Sverige med övriga Europa.

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

Ett nära samarbete pågår mellan bolaget och Arlandabanan Infrastructure AB för att fullfölja intentionerna om en förbättrad styrning och samordning i budgetpropositionen för 2011 (prop. 2010/11:1).

3.8.3 Botniabanan AB (publ)

Staten, Kramfors, Örnsköldsviks, Nordmalings och Umeå kommun, Landstinget i Västernorrland 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 (publ) bildades den 1 juli 1998 för byggandet av banan och ägs till 91 procent av staten, medan Kramfors, Örnsköldsviks, Nordmalings och

Umeå kommun äger 2,25 procent vardera (prop. 1997/98:150, bet. 1997/99:FiU20, rskr. 1997/98:318).

Den 15 augusti 2010 överlämnades den tredje och sista etappen av Botniabanan till Trafikverket. Den officiella invigningen av banan ägde rum den 28 augusti samma år. Bolaget har tecknat ett hyresavtal med Trafikverket fram till 2050. Från halvårsskiftet 2011 har projektverksamheten avvecklats och bolagets förvaltningsverksamhet har tagit vid.

Botniabanan är färdigbyggd och invigd och överlämnad till Trafikverket. Bolaget har därmed gått från en projektverksamhet till en förvaltningsverksamhet vilket förändrar förutsättningarna vad gäller kommunernas engagemang och bolagets förvaltning. Kommunernas delägarskap motsvarar 9 procent av aktiekapitalet som uppgår till 1 000 000 kronor.

Regeringens överväganden

För att uppnå en mer anpassad ägarstyrning föreslår regeringen att riksdagen bemyndigar regeringen att förvärva de aktier i Botniabanan AB (publ) som ägs av Kramfors kommun, Örnsköldsviks kommun, Nordmalings kommun och Umeå kommun till ett belopp om 90 000 kronor. Förvärvet finansieras med medel från Trafikverkets anslag. Det bör överlåtas till parterna att avgöra när förvärvet bör ske. Regeringen föreslår vidare att riksdagen godkänner att förvaltningen av aktierna i Botniabanan AB (publ) övergår från Regeringskansliet till Trafikverket. Regeringen föreslår slutligen att riksdagen godkänner att Botniabanan AB (publ) därefter avvecklas.

3.8.4 Ny organisation för Swedish National Road Consulting AB och LFV Aviation Consulting AB

I samband med beslutet om statens budget för 2011 fick regeringen bemyndiganden av riksdagen för att samordna tjänsteexporten inom väg och luftfart (prop. 2010/11:1, utg.omr. 22, bet. 2010/11:TU1, rskr. 2010/11:138).

Frågorna bereds för närvarande i Regeringskansliet.

4 Politiken för informationssamhället

4.1 Omfattning

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

Inom politiken för informationssamhället vidtas åtgärder som syftar till att skapa goda förutsättningar för väl fungerande marknader och effektiv konkurrens. Politiken omfattar även åtgärder som syftar till att Sverige ska bli ett hållbart informationssamhälle för alla. E-förvaltningspolitiken syftar till att det ska vara så enkelt som möjligt för så många som möjligt att utöva sina rättigheter och fullgöra sina skyldigheter samt ta del av förvaltningens service. Den övergripande e-förvaltningspolitiken redovisas även under utgiftsområde 2 Samhällsekonomi och finansförvaltning.

Åtgärder vidtas för att Sverige ska ha bredband i världsklass samt att hushåll och företag ska ha goda möjligheter att använda sig av elektroniska samhällstjänster och service via bredband. Hushåll och företag ska ha tillgång till effektiv, robust och säker infrastruktur och bästa möjliga utbud av kommunikationstjänster.

Därutöver ska det finnas en posttjänst av god kvalitet i hela landet och alla i samhället ska ha tillgång till grundläggande betaltjänster till rimliga priser.

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

4.2 Utgiftsutveckling

Tabell 4.1 Utgiftsutveckling inom område politiken för informationssamhället

Miljoner kronor

	Utfall 2010	Budget 2011 ¹	Prognos 2011	Förslag 2012	Beräknat 2013	Beräknat 2014	Beräknat 2015
<i>Politiken för informationssamhället</i>							
2:1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter	38	25	26	21	21	21	22
2:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade	130	149	150	147	145	145	145
2:3 Grundläggande betaltjänster	49	49	49	37	37	37	37
2:4 Informationsteknik: Telekommunikationer m.m.	5	18	20	40	40	40	25
2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	113	120	197	185	185	185	120
2:6 Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse ²	-	-	-	28	29	3	3
Summa politiken för informationssamhället	335	361	442	458	457	432	352

¹ Inklusive ändringsbudget till statens budget 2011 (prop. 2010/11:99, bet. 2010/11:FiU21) och förslag till ändringsbudget i samband med denna proposition.

² För åren 2010-2011 se anslag 1:17 inom utgiftsområde 2, Samhällsekonomi och Finansförvaltning.

År 2010 uppgick de totala utgifterna inom politiken för informationssamhället till 335 miljoner kronor. Prognosen för 2011 avseende de totala utgifterna uppgår till 442 miljoner kronor. Huvudorsaken till ökningen är att medel omfördelats till området och anslaget för driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation (prop. 2010/11:1, utgiftsområde 22, bet. 2010/11:TU1, rskr. 2010/11:138.). Regeringens förslag till anslag 2012 för politiken för informationssamhället uppgår till sammanlagt 458 miljoner kronor. För 2013, 2014 och 2015 beräknas anslagen till sammanlagt 457 miljoner kronor, 432 miljoner kronor respektive 352 miljoner kronor.

4.3 Mål

Målet för politiken för informationssamhället är säkra, robusta och lättillgängliga kommunikationer som i första hand tillhandahålls genom effektivt fungerande marknader. Det ska finnas ett stort utbud av tjänster som underlättar vardagen för hushåll och företag i hela landet (prop. 2008/09:100, bet. 2008/09:TU1, rskr. 2008/09:154).

Utöver detta övergripande mål har riksdagen beslutat om mål för it-politiken, för statlig förvaltning, för sektorn elektronisk kommunikation, för postmarknaden samt för

grundläggande betaltjänster. Dessa redovisas nedan.

It-politik

Regeringens förslag: Det tidigare målet för it-politiken, *Sverige ska vara ett hållbart informationssamhälle för alla*, ersätts med målet *Sverige ska vara bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter*.

De två tidigare delmålen it ska bidra till att förbättra livskvalitet och till att förbättra och förenkla vardagen för människor och företag samt it ska användas för att främja hållbar tillväxt upphävs.

Skälen för regeringens förslag:

Målet för it-politiken bör vara att Sverige ska vara bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter. Det nya målet innebär att Sverige bättre ska tillvarata digitaliseringens möjligheter ur ett brett perspektiv. Målet ska i första hand nås genom marknadens försorg.

I samband med att ett nytt mål föreslås, finns inte längre behov av de två delmålen att *it ska bidra till att förbättra livskvalitet och till att förbättra och förenkla vardagen för människor och företag* samt att *it ska användas för att främja*

hållbar tillväxt. Innebörden av dessa delmål inkluderas i det övergripande målet och i de områden som föreslås ingå i en digital agenda (se avsnitt 4.5 Politikens inriktning.)

Utvecklingen inom it-området har de senaste åren varit snabb och förändrat förutsättningarna för både den offentliga och privata sektorn samt för enskilda. Det krävs en ny sammanhållen strategi och nya mål för området som i större utsträckning möter denna utveckling. Regeringen arbetar därför i dialog med berörda aktörer med att ta fram en digital agenda under 2011.

Elektronisk förvaltning

Det övergripande målet för den statliga förvaltningspolitiken är en innovativ och samverkande statsförvaltning som är rättssäker och effektiv, har väl utvecklad kvalitet, service och tillgänglighet och som därigenom bidrar till Sveriges utveckling och ett effektivt EU-arbete (prop. 2009/10:175, bet. 2009/10:FiU38, rskr. 2009/10:315). Elektronisk förvaltning ska bidra till detta mål. I den nämnda propositionen framgår att regeringens övergripande mål för e-förvaltning är att arbetet ska leda till att det ska vara så enkelt som möjligt för så många som möjligt att utöva sina rättigheter och fullgöra sina skyldigheter samt att ta del av förvaltningens service. Det gemensamma arbetet bör inriktas mot tre målbilder: En enklare vardag för företag och privatpersoner, En öppnare och smartare förvaltning som stödjer innovation och delaktighet samt En effektivare offentlig verksamhet. Den övergripande e-förvaltningspolitiken redovisas även under utgiftsområde 2 Samhällsekonomi och finansförvaltning.

Elektronisk kommunikation

Riksdagen har beslutat följande mål för sektorn för elektronisk kommunikation (prop. 2002/03:110, bet. 2002/03:TU6, rskr. 2002/03:228). Enskilda, företag och myndigheter ska få tillgång till effektiva och säkra elektroniska kommunikationer. De elektroniska kommunikationerna ska ge största möjliga utbyte när det gäller urvalet av 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.

Post

Riksdagen har beslutat följande mål för postsektorn (prop. 1997/98:127, bet. 1997/98:TU13, rskr. 1997/98:304). Det ska finnas en posttjänst av god kvalitet i hela landet som innebär att alla kan ta emot brev och andra försändelser som väger högst 20 kilogram. Det ska finnas möjlighet för alla att få sådana försändelser befordrade till rimliga priser. Dessutom ska enstaka försändelser befordras till enhetliga priser. Det ska finnas möjlighet att försäkra försändelser och få kvitto från mottagaren på att försändelsen har tagits emot.

Grundläggande betaltjänster

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

4.4 Resultatredovisning

Resultatredovisningen följer den målstruktur som gäller för budgetåret 2011.

4.4.1 Omvärldsanalys

Sverige har en fortsatt stark position vad gäller it-användning och bredband. Sverige toppar flera internationella listor där man jämför olika länders it-utveckling. I 2011 års Connectivity Scorecard (www.connectivityscorecard.org) ligger Sverige på första plats. Detta beror på en väl utbyggd infrastruktur samt en spridd användning inom samtliga sektorer: konsumenter, företag och offentlig sektor. I Digital Economy Rankings, utförd av The Economist Intelligence Unit (www.eiu.com), hamnar Sverige på första plats vad gäller it-utvecklingen 2010. De områden där Sverige presterar sämre i rankingen gäller områdena rättsliga villkor (16:e plats) och företagens förutsättningar (8:e plats).

I The Global Information Technology Report 2010/2011 från World Economic Forum

(www.weforum.org) placeras Sverige i topp för andra året och bland de tio främsta för sjunde gången. Indexet visar att det finns ytterligare möjligheter till digital utveckling inom statlig förvaltning och till att förbättra för marknads förutsättningar på området. Även övriga nordiska länder hamnar högt i dessa jämförelser.

I EU:s Digital Agenda Scorecard beskrivs hur EU-länder utvecklas i relation till målen för flaggskeppsinitiativet En digital agenda för Europa (KOM(2010) 245). Bland EU-länderna har Sverige den näst högsta andelen och frekvensen av internetanvändare, och den minsta andel som aldrig använt internet (7 procent).

Tabell 4.2 Indikatorer på målpuppfyllelse

	2007	2008	2009	2010
Mål: It ska användas för att främja hållbar tillväxt				
Andel företag med minst 10 anställda som använder datorer	96 %	96%	96%	97%
Andel företag med 1-9 anställda som använder datorer	i.u.	85%	85%	88%
Andel företag med minst 10 anställda med tillgång till bredband	87 %	89%	95%	i.u.
Andel företag med 1-9 anställda med tillgång till bredband	i.u.	74%	83%	i.u.
Andel företag med minst 10 anställda som har automatiserat informationsutbyte med andra företags eller organisationers it-system	i.u.	32%	44%	43%
Andel företag med 1-9 anställda som har automatiserat informationsutbyte med andra företags eller organisationers it-system	i.u.	17%	23%	i.u.
Andel kvinnor resp. män som operativa företagsledare inom it- och telekomsektorn ¹	8% 89%	8% 89%	9% 89%	i.u.
Andel kvinnor resp. män vid högre it-utbildningar (utexaminerade) ²	22% 78%	20% 80%	19% 81%	18% 82%
Mål: It ska bidra till förbättrad livskvalitet och till att förbättra och förenkla vardagen för människor och företag³				
Andel av befolkningen som har tillgång till internet i hemmet	84 %	88%	89%	91%
Andel av befolkningen som har tillgång till bredband i hemmet ⁴	71 %	74%	83%	85%
Andel individer som under året köpt eller beställt varor och tjänster över internet	53 %	i.u.	63%	66%
Andel individer som utträttat bankärenden över internet under året	57 %	65%	71%	75%
Andelen företag med minst 10 anställda som använder internet vid kontakter med myndigheter för att söka information	75%	84%	i.u.	90%
Andelen företag med 1-9 anställda som använder internet vid kontakter med myndigheter för att söka information	i.u.	71%	i.u.	76%
Andelen företag med minst 10 anställda som utnyttjar möjligheten till myndigheternas fullständiga elektroniska ärendehantering	30%	37%	i.u.	41%
Andelen företag med 1-9 anställda som utnyttjar möjligheten till myndigheternas fullständiga elektroniska ärendehantering	i.u.	26%	i.u.	32%
Andelen företag med minst 10 anställda som lämnat in anbud i elektroniska upphandlingssystem	10%	14%	i.u.	18%
Andelen företag med 1-9 anställda som lämnat in anbud i elektroniska upphandlingssystem	i.u.	6%	i.u.	7%
Andel företag med minst 10 anställda som fakturerat elektroniskt (e-faktura)	12 %	10%	15%	i.u.
Andel företag med 1-9 anställda som fakturerat elektroniskt (e-faktura)	i.u.	4%	5%	i.u.

Indikatorer på effektiv konkurrens ⁵				
Antal tjänsteleverantörer som erbjuder mobil kommunikation	21	21	39	39
Antal tjänsteleverantörer som erbjuder fast telefoni	73	68	105	109
Antal tjänsteleverantörer som erbjuder bredband	157	154	157	169
Antal abonnemang för IP-baserad telefoni (tusental)	623	758	966	1189

¹ Källa SCB. (Beloppen summeras inte till 100 procent pga. 1,6 procent okända fall.)

² Källa: Högskoleverket. Siffrorna avser högskole-, kandidat- och magisterexamen inom informatik/data- och systemvetenskap, datateknik och datavetenskap samt civilingenjörsexamen/motsvarande inom datateknik och informationsteknologi samt högskoleingenjörsexamen/motsvarande inom data.

³ Källa SCB Privatpersoners användning av internet och Företags användning av internet. Avser för privatpersoner åldern 16–74 år.

⁴ Bredband inkluderar anslutningar via DSL-uppkoppling (t.ex. ADSL eller VDSL), annan typ av snabb förbindelse (t.ex. via kabel-TV eller ett lokalt nätverk) samt anslutning via 3Gnätet.

⁵ Källa PTS Svensk Telemarknad, PTS-ER-2011:15.

4.4.2 Förbättrad livskvalitet, förenklad vardag och hållbar tillväxt

Resultat

Utvecklingen i Sverige

Syftet med regeringens mål för it-politiken, som beskrivs i propositionen (prop. 2004/05:175) Från IT-politik för samhället till politik för IT-samhället, är att bidra till ett informations-samhälle som inkluderar alla människor oavsett kön, ålder, utbildning, sysselsättning, geografisk hemvist, funktionshinder mm. med kravet att utvecklingen ska vara balanserad. Detta preciseras med de två delmålen om att it ska bidra till att förbättra livskvalitet och till att förbättra och förenkla vardagen för människor och företag samt att it ska användas för att främja hållbar tillväxt. Medan det tidigare målet, Ett hållbart informationssamhälle för alla, i absolut mening inte kan sägas vara uppnått, går utvecklingen tydligt i rätt riktning.

Statistik från Statistiska centralbyrån (SCB) visar att utvecklingen mellan 2005 och 2010 går i riktning mot de formulerade målen. Med undantag för 2007 har andelen i befolkningen som använder internet regelbundet ökat år för år, från 76 procent till 88 procent, medan skillnader i användning mellan kön, ålders-kategorier, utbildningsnivåer, sysselsättning och geografisk hemvist minskat. Skillnaden mellan kvinnor och män uppgår 2010 till en procentenhet, att jämföra med åtta procentenheter 2005. Mellan 2009 och 2010 minskade andelen regelbundna användare bland arbetslösa medan de ökade för övriga kategorier. I gruppen pensionärer och andra använder 62 procent internet regelbundet.

Medan trenden är att andelen användare av internet ökar, och skillnader i användning mellan olika kategorier minskar, kan man fortfarande konstatera relativt stora skillnader i internet-

användning beroende på utbildningsnivå, då 73 procent av individer med enbart förgymnasial utbildning använder internet, jämfört med 96 procent med eftergymnasial utbildning.

Enligt SCB:s undersökning är det 14 400 individer, eller under en procent av befolkningen, som uppger att funktionshinder är orsaken till att de saknar tillgång till internet. Av dessa är samtliga 55 år eller äldre vilket antyder att demografiska skillnader snarare än skillnader i funktion kan förklara många funktionshindrades bristande tillgång till internet hemma. Av befolkningen mellan 16 och 74 år saknade tre procent 2010 internet hemma på grund av bristande kunnande. Skillnaden i tillgång till internet mellan inrikes och utrikes födda är liten, liksom mellan kvinnor och män. Bland ensamstående utan barn, personer i åldern 65 till 74 år, låginkomsttagare, pensionärer och andra samt individer med förgymnasial utbildning som högsta utbildningsnivå finns fortfarande skillnader mellan kvinnor och män. Det är också de som i större utsträckning än övriga saknar internet hemma på grund av bristande kunnande.

De skillnader som kvarstår i tillgång till, och användning av, internet, pekar på att det fortsatt förekommer hinder mot allas deltagande i informationssamhället, som har att göra med kompetens och förmåga, tillgång till nödvändiga resurser samt motivation och intresse att delta.

E-inkludering och elektroniska tjänster för personer med funktionsnedsättning

PTS ska verka för att de handikappolitiska målen uppnås inom ansvarsområdet elektronisk kommunikation. Regeringen bedömer att PTS genom sin verksamhet har bidragit till att nå målet om att it ska bidra till förbättrad livskvalitet och förenklad vardag.

PTS upphandlar tjänster inom området elektronisk kommunikation samt initierar utvecklingsprojekt med inriktning på it-

användning för personer med funktionsnedsättning. Ny teknik och nya tekniska lösningar har kontinuerligt utvärderats för att förbättra och utveckla befintliga tjänster samt för att etablera nya tjänster. Regeringen gav i juni 2010 Talboks- och punktskriftsbiblioteket, Taltidningsnämnden och PTS i uppdrag att intensivt utveckla sitt utvecklings- och förändringsarbete när det gäller taltidningar som produceras med talsyntes och distribueras via internet. Slutrapportering ska ske senast i september 2013.

Under 2011 genomförde PTS dels en innovationstävling med temat "Kultur och fritid", dels en med temat "Handel och betalning för alla". Syftet var att bidra till användbara och tillgängliga it-lösningar som kan öka möjligheterna för personer med funktionsnedsättning att utöva och ta del av kultur och fritid samt utföra handel och betalning.

E-delegationen (Delegation för e-förvaltning, dir. 2009:19) överlämnade i oktober 2009 ett förslag till strategi för myndigheternas arbete med e-förvaltning innefattande förslag som rör e-inkludering och fokus på användarnas behov. E-delegationen har därefter löpande rapporterat sitt arbete bl.a. inom detta område. En vägledning för 24-timmarswebben med utgångspunkt i standarden WCAG 2.0, den s.k. Vägledningen för webbutveckling, presenterades i juni 2011. Den ska leda till att så många som möjligt ska kunna använda offentliga webbsidor och e-tjänster.

I juni 2011 beslutade regeringen om en strategi för funktionshinderspolitiken 2011–2016. I strategin finns bl.a. uppföljningsbara och konkreta mål om hur it kan bidra till att förenkla vardagen för personer med funktionsnedsättning.

Myndigheten för handikappolitisk samordning (Handisam) lämnade i december 2010, på regeringens uppdrag, rapporten Förslag på framtida struktur för uppföljning av e-tillgänglighet. Rapporten bereds för närvarande i Regeringskansliet.

It för miljön

I It för en grönare förvaltning – agenda för it för miljön 2010–2015 beslutades regeringens mål att miljöanpassad it ska användas för att minska statlig miljöbelastning. I agendan uppmuntras statliga myndigheter att redovisa hur de följt

agendans mål och rekommendationer i samband med den redovisning av miljöledningsarbetet som årligen skickas till Naturvårdsverket enligt förordningen (2009:907) om miljöledning i statliga myndigheter. Enligt förordningen ska myndigheterna så långt som möjligt använda energieffektiv informationsteknik som verktyg för att miljöanpassa sin verksamhet samt utarbeta en mötes- och resepolicy. Enligt Naturvårdsverkets redovisning Miljöledning i staten 2010 använder 89 procent av myndigheterna it i syfte att minska sin energiförbrukning och 92 procent använder it i syfte att minska antalet tjänsteresor. Se mer om miljöledning inom utgiftsområde 20 Allmän miljö- och naturvård.

På uppdrag av regeringen har Naturvårdsverket i maj 2011 presenterat förslag på indikatorer inom området it för miljön för att bättre kunna följa upp agendan It för en grönare förvaltning. Förslaget bereds inom Regeringskansliet.

Regeringen har de senaste åren uppdragit åt SCB att komplettera den årliga undersökningen It-användning i företag med frågor om it och miljö. 2010 års undersökning visar att andelen ökat något för samtliga variabler bland företag med tio anställda eller fler. Den variabel som ökat mest, från 40 procent 2009 till 45 procent 2010, är distansarbete (sysselsatta som regelbundet arbetar på distans med tillgång till företagets it-system). Även andelen företag som har en miljöpolicy som innebär att företaget vid upphandling ska ta hänsyn till energiförbrukning vid val av system eller hårdvara, har ökat relativt mycket, från ca 33 procent 2009 till 37 procent 2010.

It och jämställdhet

Könsfördelningen inom it-området är alltså ojämn, både inom näringslivet och inom högre utbildning. Andelen kvinnor som är operativa företagsledare inom it- och telekomsektorn utgör endast 9,5 procent och andelen utexaminerade kvinnor vid högre it-utbildningar är 19 procent, se tabell 4.2. Andelen utexaminerade kvinnor, av den totala populationen, från högre it-utbildningar har t.o.m. minskat med en procentenhet mellan 2009 och 2010.

Tillväxtverket genomförde på regeringens uppdrag en konferens om jämställd it i december 2010 med deltagare från offentlig och privat

sektor samt berörda inom universitetet, högskolor och det civila samhället. Målet med konferensen var att samla in konkreta förslag på insatser för att öka jämställdheten inom it- och telekombranschen och därmed stärka tillväxten i Sverige inom detta område. De slutsatser och förslag till åtgärder som Tillväxtverket lämnade med anledning av uppdraget redovisas under avsnitt Analys och slutsatser.

Analys och slutsatser

E-inkludering och elektroniska tjänster för personer med funktionsnedsättning

Sverige är en ledande it-nation och regeringen arbetar för att minska de skillnader som förekommer mellan olika gruppers möjligheter till digital delaktighet.

Det saknas en bra problembeskrivning och en tydlig illustration av hur det digitala utanförskapet ser ut i samhället. Därför finns ett behov av förbättrad uppföljning av de insatser som görs.

För att öka den digitala delaktigheten är det viktigt att hitta former för samarbete och dialog mellan myndigheter, näringsliv och andra berörda aktörer, inte minst de frivilligorganisationer som tar värdefulla initiativ.

En slutsats av de initiativ som tagits är att det i många fall visar sig att de funktioner som tagits fram för personer med funktionsnedsättning används av många andra användare och att en ensidig fokusering på funktionsnedsättning t.o.m. kan hindra utvecklingen av generell användbarhet.

Det är därför viktigt att fokusera på en bredare funktionsförmåga när man utvecklar tekniken. På motsvarande sätt är det viktigt att förstå att generella tjänster också kan vara användbara för personer med funktionsnedsättning, s.k. ”design for all”. Denna aspekt bör vara med redan från början när tjänster och teknik utvecklas.

It för miljön

Regeringen kan konstatera att statliga myndigheter har en hög medvetenhet om it:s negativa miljöpåverkan, t.ex. miljöfarliga kemikalier och material vid framställning av it-

produkter, it-produkters och it-tjänsters energianvändning⁸ samt verktygen för hur den kan minskas. Myndigheterna är också medvetna om it som ett av flera verktyg för miljöförbättringar inom andra områden, t.ex. lösningar för energieffektivisering och resfria möten. Regeringens mål och rekommendationer i It för en grönare förvaltning och det it-relaterade innehållet i miljöledningsförordningen ger goda förutsättningar för att utvecklingen ska fortsätta i en positiv riktning. Naturvårdsverkets förslag till indikatorer ger möjlighet att mer i detalj följa utvecklingen.

En slutsats av SCB:s undersökning It-användning i företag, se Resultat, är att näringslivets miljömedvetenhet inom it-området generellt sett ökat.

It och jämställdhet

Den sneda könsfördelningen inom it-området kan vara negativ för it-utvecklingen, eftersom kvinnors potential och kunskap kanske inte används fullt ut. Därmed går branschen miste om värdefull kompetens, vilket kan ge konsekvenser för tillväxten inom området.

Tillväxtverkets slutsatser från den tidigare nämnda konferensen, se Resultat, är bl.a. att insatserna av olika nätverk och aktörer, t.ex. skola, näringsliv och samhällsaktörer, bör samordnas och samverka mellan dem bör öka. Vidare drar Tillväxtverket slutsatsen att man bör satsa på tidiga insatser inom förskola och grundskola, fokusera på lärarutbildningen, satsa på mer it-vänliga lösningar inom skola, vård och omsorg, öppna fler karriärvägar för kvinnor samt ställa ökade krav på näringslivet för ett mer jämställt näringsliv. Rapporten med Tillväxtverkets slutsatser och förslag bereds inom Regeringskansliet.

⁸ Vilken miljöpåverkan som energianvändning kan ge upphov till varierar mycket beroende på vilken energikälla som används, samtidigt som man i princip kan konstatera att all energiomvandling får någon påverkan på miljön.

4.4.3 Elektronisk förvaltning

Resultat

Internationellt

Enligt studier av den Europeiska kommissionen (Europeiska kommissionen, 9th eGovernment Benchmark Measurement: Smarter, Faster and Better eGovernment) är Sverige ett av de ledande länderna inom elektronisk förvaltning. Sverige rankas som nummer två inom EU. I det index som mäter tillgängligheten av 20 tjänster över internet avancerade Sverige från femte till en första plats bland de 32 stater som ingår i mätningarna. I indexet som mäter graden av utvecklingsnivån hos tjänsterna får Sverige 99 procent i sofistikeringsgrad och hamnar bakom fyra nationer som når 100 procent. I dag använder 68 procent av befolkningen och 90 procent av företagen offentliga e-tjänster. I The Economist bredare index (The Economist Intelligence Unit e-readiness rankings and scores 2010), i vilket e-förvaltning är en delkomponent, hamnar Sverige på första plats.

EU-kommissionen beslutade i december 2010 om ett meddelande i form av en handlingsplan – The European eGovernment Action Plan 2011–2015, Harnessing ICT to promote smart, sustainable and innovative Government, COM(2010) 743. Den syftar till att bl.a. genomföra den s.k. Malmödeklarationen om e-förvaltning som antogs 2009.

Ett antal möten har hållits inom ramen för Nordiska ministerrådets it-forum i syfte att etablera ett närmare samarbete mellan de nordiska länderna i generella frågor om e-förvaltning.

Förstärkt styrning

Regeringen har sedan 2007 arbetat med att systematiskt bygga upp en förvaltningsgemensam förändringsledning inom e-förvaltningsområdet. E-delegationen arbetar sedan 2009 med att genomföra regeringens handlingsplan för e-förvaltning. Delegationen har under 2010 initierat flera förstudier om e-förvaltningsprojekt samt publicerat vägledningar, ramverk och riktlinjer inom flera viktiga områden som exempelvis sociala medier, automatiserad samverkan, IPv6 (internetprotokoll version 6) och kanalstrategi (dvs. det kontaktsätt som myndigheten eller kommunen erbjuder för en viss tjänst, t.ex. personliga

möten, sociala medier, e-tjänster, m.m.). Delegationen har föreslagit åtgärder till regeringen i två delbetänkanden; i mars 2010 Så enkelt som möjligt för så många som möjligt (SOU 2010:20) och i oktober 2010 Under konstruktion – framtidens e-förvaltning (SOU 2010:62). Delegationen har bl.a. redovisat och koordinerat en bred portfölj av prioriterade e-förvaltningsprojekt som utgör sådana projekt som bör prioriteras av regeringen för att nå en behovsdriven e-förvaltning 2014. (För en lista över dessa projekt samt övriga strategiska utvecklingsprojekt och ytterligare information om E-delegationens verksamhet, se www.edelegationen.se).

E-delegationen har dessutom under året tillsammans med Sveriges kommuner och landsting (SKL) arbetat fram gemensamma målbilder i syfte att tydliggöra inriktningen på det gemensamma arbetet: En enklare vardag för företag och privatpersoner, En öppnare och smartare förvaltning som stödjer innovation och delaktighet samt En effektivare offentlig verksamhet.

Diskussioner har under året förts med SKL i syfte att nå fram till ett utökat samarbete inom e-förvaltningsområdet.

I syfte att stärka koordineringen av e-förvaltningsarbetet inom de olika sektorerna utsåg regeringen i mars 2011 Skatteverket, Bolagsverket, Lantmäteriet och Transportstyrelsen till utvecklingsansvariga myndigheter. Myndigheterna får ett utökat ansvar för att planera och genomföra arbetet med e-förvaltning inom sina respektive sektorer utifrån olika målgruppers behov.

Förbättrade förutsättningar för myndighetsövergripande samverkan och informationshantering

Riksdagen beslutade på regeringens förslag om ett nytt anslag 1:17 *Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse* inför budgetåret 2011 (prop. 2010/11:1, utgiftsområde 22, bet. 2010/11:TU1, rskr. 2010/11:138). Anslaget ändamål är att finansiera prioriterade e-förvaltningsprojekt som är av strategisk betydelse för statsförvaltningens utveckling. Anslaget flyttas fr.o.m. budgetåret 2012 till utgiftsområde 22 Kommunikationer med den nya nomenklaturen 2:6 *Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse*, se avsnitt 4.6 Budgetförslag.

Förbättrade tekniska förutsättningar och it-standardisering

Regeringen beslutade i november 2010 att upprätta en E-legitimationsnämnd som ska leda arbetet med att samordna den förvaltningsgemensamma funktionen användning av e-legitimationer och e-signaturer. Svensk e-legitimation ska möjliggöra för användare inom såväl privat som offentlig sektor att på ett effektivt sätt etablera och nyttja e-tjänster vilka kräver e-legitimationer eller e-signering. I förverkligandet av målbilden ingår att skapa en affärsmodell för Svensk e-legitimation som bygger på ett antal aktörer i samverkan mellan både offentlig sektor, näringslivet och privatpersoner. Betänkandet E-legitimationsnämnden och Svensk e-legitimation (SOU 2010:104) lämnades till regeringen den 22 december 2010. Betänkandet har remitterats. Ärendet bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

E-delegationen har under året koordinerat myndigheternas it-standardisering och upprättat ett it-standardiseringsråd. E-delegationen har dessutom publicerat vägledningar inom områdena automatiserad samverkan, införande av IPv6, en terminologi för e-förvaltning, införande av DNSSEC, vilket innebär att användning av domännamnssystemet (DNS) säkras genom att elektroniska signaturer används.

Fortsatt utveckling av gemensamma verksamhetsstöd och samlad uppföljning

E-delegationen har under året genomfört två förstudier om gemensamma e-förvaltningsprojekt: eArkiv/eDiarium respektive eTjänst över näringsidkare, dvs. tillgång till elektronisk grunddata om näringsidkare, samt startat ett pilotprojekt av en framtida förvaltningsgemensam tjänstekatalog. Delegationen har också publicerat en vägledning inom området nyttorealiserings.

ESV har under 2010 arbetat vidare med projektet E-beställningar med målet att alla myndigheter fr.o.m. 2013 ska kunna beställa varor elektroniskt.

Som redovisas under utgiftsområde 2 Samhällsekonomi och finansförvaltning gav regeringen i november 2010 en särskild utredare i uppdrag att förbereda inrättandet av ett myndighetsgemensamt servicecenter.

Förbättrade kontaktytor med medborgare och företagare

E-delegationen har under året genomfört en förstudie om det gemensamma e-förvaltningsprojektet Mina sidor för privatpersoner. Delegationen har dessutom publicerat vägledningar inom områdena kanalstrategi, webbutveckling, identifiering av behov samt riktlinjer för myndigheters användning av sociala medier.

Analys och slutsatser

E-delegationen har bedrivit sin verksamhet i drygt två år och engagerar i dag nästan 200 personer från hela den offentliga sektorn genom sina olika arbetsgrupper och utskott. Delegationen har lyckats skapa en stor förändringskraft på kort tid och resultaten syns nu i form av strategiska utvecklingsprojekt, vägledningar och riktlinjer.

Regeringen bedömer att E-delegationens strategi för myndigheternas arbete med e-förvaltning (SOU 2009:86), som specificerar regeringens handlingsplan för e-förvaltning, utgör en god grund för fortsatt gemensamt arbete.

Delegationens e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse ska utgöra grunden för den förvaltningsgemensamma utvecklingen av e-förvaltning i dag.

Baserat på de underlag och förslag som E-delegationen har arbetat fram överväger nu regeringen om den förvaltningsgemensamma utvecklingen behöver styras ännu tydligare inom ett antal insatsområden. Bl.a. bör statens samlade kompetens och resurser vad gäller informations-säkerhet på ett tydligare sätt involveras i arbetet med t.ex. elektronisk kommunikation.

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

Resultat

Omvärldsanalys

Enligt SCB:s undersökning Privatpersoners användning av datorer och internet 2010 har de nordiska länderna högst tillgång till bredband i

hemmet i jämförelse med övriga EU-länder. Av svenska och norska hushåll har 83 procent tillgång till bredband i hemmet. Danmark och Finland kommer strax efter med 80 respektive 76 procent. Lägst andel hushåll med tillgång till bredband i hemmet finns i Rumänien och Bulgarien. I dessa länder är det ungefär var fjärde hushåll som har tillgång till bredband.

Norge har högst andel regelbundna internetanvändare, 90 procent. Sverige ligger på en andra plats tillsammans med Nederländerna på ca 89 procent. Genomsnittet bland de 27 EU-länderna är 65 procent. Lägst andel regelbundna internetanvändare har Turkiet och Rumänien med 33 respektive 34 procent.

Tillgång till bredband i Sverige

PTS Bredbandskartläggning 2010 visar att 44 procent av alla hushåll och företag i Sverige har tillgång till bredband om minst 100 Mbit/s. Det innebär att delmålet i regeringens Bredbandsstrategi för Sverige om 100 Mbit/s till 40 procent av hushållen och företagen 2015 procentuellt sett redan är uppnått. Det finns dock stora skillnader mellan olika delar av landet. Tillgången är geografiskt begränsad och det finns områden i Sverige där tillgången till robust och framtidssäker bredbandsinfrastruktur är mycket bristfällig. PTS bedömer att andelen hushåll och arbetsställen med tillgång till 100 Mbit/s ökat med 3–5 procentenheter mellan oktober 2009 och oktober 2010, både som en följd av utrullning av fiber i accessnätet och uppgraderingar av kabel-tv-nät.

Andelen hushåll och företag i Sverige som finns i, eller i närheten av, en fastighet som har ett fiber- eller kabel-tv-nät har ökat från 51 procent till 54 procent mellan oktober 2009 och oktober 2010. Det indikerar att förutsättningarna är goda för att tillgången till 100 Mbit/s ska öka ytterligare de närmaste åren.

I PTS rapport Svensk Telemarknad 2010 framgår att antalet bredbandsabonnemang var nästan 5,9 miljoner i slutet av 2010. Av dessa var 3,0 miljoner via fast bredbandsanslutning (fiber, kabel-tv, xDSL och övrigt) och 2,9 miljoner på mobilt bredband (mobilt bredband och mobil tilläggstjänst). Detta är en ökning med 27 procent från 4,6 miljoner abonnemang ett år tidigare och ökningen kommer till största delen från de mobila bredbanden. Även de fasta bredbanden ökade totalt sett.

Regeringen genomför olika satsningar på området för bredbandsinfrastruktur. Det handlar om åtgärder för driftsäkra och tillgängliga elektroniska kommunikationer samt satsningar på nyetablering av bredbandsinfrastruktur. Regeringen satsar medel inom Landsbygdsprogrammet, genom kanalisationsstöd samt för medfinansiering till dessa båda stöd.

På uppdrag av regeringen har PTS i rapporten Ökad tillgång till bredband genom frekvens-tilldelning, redovisat förslag på hur regeringens mål om att alla ska ha tillgång till bredband kan säkerställas. Enligt förslaget skulle tilldelningen i 800-MHz-bandet kunna förenas med villkor om skräddarsydda täckningskrav på adressnivå. Arbetet med tilldelningen har fortsatt under året och ett tillstånd har tilldelats en aktör på marknaden som har att leva upp till täckningskraven senast den 31 december 2014.

Regeringen beslutade i mars 2010 att tillsätta ett Bredbandsforum för att främja utbyggnaden av bredband i hela landet. Bredbandsforum är en arena för dialog och samverkan mellan regeringen, myndigheter, organisationer och företag som verkar på den svenska bredbandsmarknaden. Syftet är att hitta konstruktiva lösningar som bidrar till en ökad samverkan om utbyggnad av bredband för att nå målen som anges i regeringens bredbandsstrategi. Forumet har tillsatt arbetsgrupper som fokuserar på olika frågor kopplade till att främja bredbandsutbyggnaden i alla delar av landet. (För mer information se www.bredbandivarldsklass.se.)

Samhällsomfattande tjänster

Samhällsomfattande tjänster enligt lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation tillhandahålls i första hand genom marknadens försorg. I princip tillhandahåller marknaden i dag de tjänster som finns uppräknade i lagen.

Tillgång till telefoni

Under året som gått har ytterligare ett tiotal abonnenter blivit uppsagda från sina fasta telefonabonnemang och inte blivit erbjudna någon lösning på marknadsmässig grund. Uppsägningarna beror till stor del på det teknikskifte som TeliaSonera AB genomför där kopparnätet i stora delar ersätts med trådlösa anslutningar.

PTS upphandlade därför under 2010 på uppdrag av regeringen telefonlösningar till stadigvarande hushåll och fasta verksamhetsställen som hade blivit av med sin telefoni.

Under våren 2010 genomförde PTS en upphandling där ramavtal tecknades med tre leverantörer. Under 2010 till och med mars 2011 upphandlades elva telefonlösningar varav merparten var mobila lösningar och en var en satellittelefonlösning.

Som komplement har regeringen givit PTS i uppdrag att upphandla telefonlösningar även för 2011.

Analys och slutsatser

Tillgång till bredband

Samhället är i dag ofta beroende av elektroniska kommunikationstjänster och detta beroende kommer att öka. Det är viktigt att Sverige följer med i den pågående teknikutvecklingen och har en god tillgång till bredbandsinfrastruktur som möjliggör allt högre överföringshastigheter. Som tidigare nämnts visar PTS Bredbandskartläggning 2010 att tillgången till 100 Mbit/s är god i vissa delar av landet. Den geografiska skillnaden är dock stor och det finns områden, framför allt i glesbygd, där bredbandsinfrastrukturen inte är framtidssäker och inte kommer att klara av de kapacitetskrav som framtida tjänster kan komma att kräva.

Tillgängligheten av bredband med hög överföringskapacitet fortsätter att öka kontinuerligt. En förutsättning för att denna tillväxt ska fortsätta är dock att marknadsaktörerna fortsätter att investera i nätinfrastruktur. Statligt stöd för utbyggnad i glesbygd är ett viktigt instrument för att stimulera olika typer av aktörer att agera där marknadsförutsättningarna för kommersiella aktiviteter saknas.

Enligt PTS uppföljning av bredbandsstrategin bedöms andelen hushåll och företag med tillgång till 100 Mbit/s år 2020 kunna ligga mellan 85 och 90 procent. Det finns dock enligt PTS olika faktorer som kan påverka detta resultat. En osäkerhetsfaktor är vilken hastighet LTE-tekniken (Long Term Evolution, eller 4G) kommer att kunna erbjuda dem som befinner sig längre från en sändarplats än 750 meter. En annan faktor är att det efter 2013 finns en osäkerhet om i vilken utsträckning investeringar i fibernät planeras i områden som inte redan täcks av andra accesstekniker och i områden som är relativt glesbefolkade och därmed mindrekommersiellt intressanta.

Tillgång till bredband har inte bara stor betydelse för den privata användningen utan har även stor påverkan på tillväxten, företagens konkurrenskraft och utvecklingen av ett hållbart samhälle. En god tillgång till bredband hjälper till att bidra till hållbar tillväxt i alla delar av landet. Genom att främja användningen kan fler medborgare och företag dra nytta av de fördelar som finns med it och bredband. Företag och kommuner i olika delar av Sverige pekar på vikten av bredbandsinfrastruktur för att kunna bedriva näringsverksamhet.

Bredband påverkar också ofta produktiviteten i företag positivt, bl.a. genom att effektivisera kommunikationen med kunder och leverantörer och förbättra omvärldsbevakningen. Det ökar attraktionskraften för en kommun och möjliggör en bevarad eller stärkt konkurrenskraft. Bredband förbättrar dessutom kompetensförsörjningen genom att tekniken ger både individer och företag tillgång till en större arbetsmarknad, tack vara möjligheter att jobba på distans och under pendling.

Samhällsomfattande tjänster

Traditionellt sett har telefoni tillhandahållits i hela landet med hjälp av det fasta kopparbaserade nätet i princip genom en enda aktör på marknaden. Samhällsomfattande tjänster, bl.a. telefoni, tillhandahålls nu i allt högre grad med olika teknik och av fler än en operatör. Nästan uteslutande tillhandahålls de samhällsomfattande tjänsterna genom marknads försorg.

Sverige har en mycket god tillgång till elektronisk kommunikation genom att tillstånd att använda radiosändare, vilket krävs bl.a. för att kunna driva mobilnät, kan förenas med täckningskrav. I och med att både telefoni och internetanslutning kan erbjudas i mobilnät är möjligheterna att förena tillstånd med täckningskrav ett viktigt instrument för att nå så många som möjligt.

Tillgång till telefoni

Upphandlingarna som har gjorts har medfört att stadigvarande hushåll och fasta verksamhetsställen som blivit av med sin telefoni har fått ersättningslösningar vilket har varit ett rimligt och effektivt sätt att se till att dessa har återfått sin möjlighet att ringa. Se även Resultat.

4.4.5 Effektivt fungerande marknader

Resultat

Under 2010 fortsatte utvecklingen med färre abonnemang för fast telefoni och fler abonnemang för mobil telefoni och IP-/bredbandstelefoni, enligt Svenskarnas användning av telefoni och internet 2010 – PTS Individundersökning 2010. Andelen av befolkningen som inte har fast telefoni har ökat från 15 procent 2009 till 18 procent 2010 och utvecklingen visar tydligt att allt fler svenskar medvetet avstår den fasta telefonin i hemmet. Ett skäl till detta kan vara att många nöjer sig med att ha mobiltelefon för röstsamtal och därför anser att de klarar sig utan den fasta telefonen. Därtill marknadsför mobiloperatörerna möjligheten att flytta med det fasta telefonnumret till mobiltelefonen.

Andelen som avstår från fast telefoni är störst bland de yngre (16–30 år). Vidare är det vanligast att avstå från fast telefoni bland dem som bor i hyresrätter, 38 procent, medan endast 8 procent av boende i småhus/villa avstår den fasta telefonin.

Mobilpenetrationen i Sverige var 2010 totalt sett hög, 97 procent, både för privat bruk och i arbetslivet, vilket är en oförändrad andel jämfört med 2009. De största mobiloperatörerna är desamma som föregående år, nämligen TeliaSonera (40 procent), Tele2/Comviq (25 procent) och Telenor (15 procent). Allt fler svenskar använder också mobilen eller mobilt bredband för att koppla upp sig mot internet. År 2010 uppgav 15 procent av tillfrågade svenskar att de använder mobilt bredband som huvudsaklig anslutningsform, vilket är en ökning med fyra procentenheter jämfört med 2009. Andelen som 2010 uppgav att de använder mobilt bredband, antingen som huvudsaklig anslutningsform eller som komplement, var 29 procent jämfört med 21 procent 2009.

Bättre regler för marknaden och konsumenter

Riksdagen beslutade i maj 2011 regeringens proposition Bättre regler för elektroniska kommunikationer (prop. 2010/11:115, bet 2010/11:TU20, rskr. 2010/11:256). Reglerna på marknaden har utformats för att bli effektivare, inte minst på ett bättre sätt följa sammansmältningen av teknik och marknader för bl.a. telefoni-, tv- och bredbandstjänster. Ett

av problemen för marknadens aktörer och deras investeringsincitament är att spelregler och villkor skiljer sig åt mellan EU:s medlemsländer. Medlemsstaternas marknader harmoniseras genom bestämmelser i EU-direktiv. Detta främjar den inre marknaden och användningen av elektroniska kommunikationstjänster och därmed ytterst den ekonomiska tillväxten i hela EU.

Från innehållet i propositionen kan nämnas att konkurrensen främjas genom att skyldigheter för operatörer att lämna tillträde till sina nät vidgas. Operatörer och andra ska bl.a. vid behov kunna åläggas att dela kablar i byggnader mot marknadsmässig ersättning. Möjligheten att besluta om organisatorisk åtskillnad mellan grossist- och slutkundsverksamhet, s.k. funktionell separation, utvidgas till att omfatta fibernät.

PTS får genom riksdagens beslut om propositionen en roll i att verka för s.k. nätneutralitet så att eventuell diskriminering av vissa elektroniska kommunikationstjänster förhindras. Myndigheten ska därför vid behov kunna se till att operatörer inte försämrar eller hindrar användningen av olika tjänster på nätet, t.ex. internettelefoni.

Tillstånd ska som huvudregel vara teknik- och tjänsteneutrala, som ett led i att marknadsanpassa och effektivisera hela radiofrekvensanvändningen. Operatörer ska uppfylla rimliga krav på driftsäkerhet i nät och tjänster. Kraven ska vara anpassade till risken för störningar eller avbrott. Operatörerna ska också rapportera om uppgifter har förlorats, ändrats eller exponerats för obehöriga.

Genom ändringarna i lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation tillkommer eller förstärks en rad konsumentskyddande regler, bl.a. om bindningstid i avtal, samtalsspärrar och tydligare information i avtalen. Operatörer ska också i sin verksamhet ta hänsyn till de behov som personer med funktionsnedsättning har av tjänster motsvarande dem som erbjuds flertalet slutanvändare.

Informationsinsatser

Regeringen gav i september 2010 PTS i uppdrag att genomföra informationsinsatser för ökad öppenhet för bredbands- och internetuppkopplingar i syfte att stärka transparensen och öka förutsättningarna för konsumenter att kunna göra aktiva och medvetna val. PTS ska

bl.a. i nära samverkan med Konsumentverket och andra berörda myndigheter se över om information till konsumenterna om vad de köper är tillräckligt tydlig vad avser begränsningar i åtkomst till tjänster och innehåll. Uppdraget ska redovisas den 31 december 2011.

Under våren 2010 inledde PTS ett nära samarbete med SKL och Konkursverket. Samarbetet resulterade i ett antal gemensamma principer för kommunala insatser på bredbandsområdet. Syftet är bl.a. att informationsinsatserna ska bidra till minskad snedvridning av konkurrens och diskriminerande beteenden. Principerna som offentliggjordes i oktober 2010 är i första hand riktade till kommunerna i egenskap av samhällsplanerare, markägare samt ägare av bredbandsnät.

Radiofrekvenser

PTS genomförde i mars 2011 ett tilldelningsförfarande för tillstånd i 800 MHz-bandet genom en kombination av jämförande urvalsförfarande, s.k. skönhetstävling, och auktion. Tilldelningsförfarandet resulterade i tre tillståndshavare som tillsammans betalade 1 754 miljoner kronor för tillstånden. Därtill kommer en tillståndshavare att använda 300 miljoner kronor för att bygga täckning i enlighet med tillståndskraven att bygga bredband till hushåll och fasta verksamhetsställen som saknar funktionell tillgång till internet med en hastighet på 1 Mbit/s.

Europeiska kommissionen publicerade den 20 september 2010 sitt lagförslag om det första programmet för radiospektrumpolitik (RSPP). Förslaget utgör en strategisk plan om harmonisering av användningen av radiofrekvenser (spektrum) på unionsnivå, i syfte att främja den gemensamma marknaden för tjänster och utrustning för trådlös elektronisk kommunikation samt andra sektorer som kräver frekvensanvändning.

Analys och slutsatser

De tidigare nämnda ändringarna i lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation väntas sammantaget leda till en bättre fungerande marknad och främja konkurrensen. Dessutom stärks konsumentmakten och förutsättningarna för att kunna ta del av

elektroniska kommunikationstjänster. Tilliten till dessa tjänster som verktyg för handel och samhällstjänster förväntas öka. Användare som känner förtroende för tjänsterna använder i högre grad nya tekniker och tjänster. Bättre transparens på marknaden förväntas leda till möjlighet att göra aktiva val och därmed också ökad kundnöjdhet.

Efterfrågan på mobilitet och bandbredd ökar kraftigt och därmed också efterfrågan på radiofrekvenser som insatsvara för att kunna tillhandahålla önskade tjänster. PTS har under året vidtagit flera åtgärder som bidrar till att ytterligare radiospektrum görs tillgängligt för marknadsaktörer. Det tilldelningsbeslut som PTS fattade under 2010 och som minskade Försvarmaktens frekvensinnehav med drygt 6 000 MHz kommer att leda till att ytterligare frekvenser kan göras tillgängliga för civila användare och bl.a. användas för att möta efterfrågan på bredband i samhället.

4.4.6 Säkra och robusta elektroniska kommunikationer

Resultat

Bredband och internetåtkomst blir en allt viktigare del av samhället. För att uppnå driftsäkra elektroniska kommunikationer arbetar PTS med förebyggande åtgärder och krishantering samt kontrollerande och uppföljande åtgärder. Det handlar bl.a. om råd vid utbyggnad av bredband, upphandling av redundanta förbindelser och tillsyn över operatörerna. PTS arbete tillsammans med marknadsaktörer och berörda myndigheter för elektronisk kommunikation har bidragit till att göra de elektroniska kommunikationerna robustare.

Robust och säker elektronisk kommunikation

PTS arbete för robust elektronisk kommunikation och ett säkrare internet sker enligt strategin och handlingsplanen Robust elektronisk kommunikation - strategi för åren 2009–2011. PTS arrangerar och medverkar i olika krisledningsövningar för sektorn, såväl nationella som internationella.

PTS har fått regeringens uppdrag att analysera och ge förslag till hur arbetet med robusta elektroniska kommunikationer kan vidare-

utvecklas för att motsvara samhällets och samhällsviktiga användares långsiktiga behov av robusta elektroniska kommunikationer. Myndigheten genomför robusthetsåtgärder inom ramen för gällande strategi och regeringens bredbandsstrategi. PTS har en etablerad form för arbetet med att tillgodose behovet av tillförlitlighet, uthållighet och tillgänglighet i elektronisk kommunikation vid kriser och extraordinära händelser. Arbetet sker genom offentlig-privat samverkan där såväl stat som näringsliv investerar i krishanteringsförmåga och robusthetshöjande åtgärder. Arbetet har medfört att förmågan att förhindra och hantera avbrott i näten och krishanteringsförmågan har stärkts. Metoder och system har utvecklats, bl.a. för att minska avbrottsstider och skapa en gemensam lägesbild över allvarliga störningar i elektronisk kommunikation samt förbättrad information till allmänheten vid sådana händelser.

Varje år skadas och förstörs viktiga tele-, internet- och elledningar vid grävarbeten. Såväl privatpersoner som företag drabbas av avbrotten och kostnaderna är höga.

PTS har tillsammans med marknadens aktörer utvecklat ett informationssystem, den s.k. "Ledningskollen", med uppgifter om vilka infrastrukturägare som har intressen inom ett geografiskt område och som på ett enkelt sätt kan delges entreprenörer och andra som planerar eller utför markarbeten. Ledningskollen.se lanserades i Uppsala län i september 2009 och nationellt den 1 december 2010. Arbetet med Ledningskollen.se samordnas av PTS och finansieras gemensamt av PTS, Trafikverket och Affärsverket svenska kraftnät. PTS har under 2011 bedrivit fortsatta informationsinsatser för att ansluta så många infrastrukturägare som möjligt till tjänsten.

Ett robust och stabilt internet

En annan viktig del av säkra och robusta elektroniska kommunikationer rör internets stabilitet och robusthet.

Utöver fysiska anslutningar till nät för elektronisk kommunikation krävs också en logisk anslutning genom en s.k. IP-adress (internetprotokoll-adress). Såväl Europeiska kommissionen som PTS har framhållit vikten av övergång till nästa version av internetprotokollet IPv6 (KOM(2008) 313). Alla resterande adresser för IPv4 är sedan början av 2011 slut på

central nivå och i en nära framtid fördelade till operatörerna. Många nya användare världen över kommer att till övervägande del enbart kunna kommunicera via IPv6.

E-delegationen har fått i uppdrag att ta fram en strategi för hur den offentliga sektorns utveckling av e-tjänster bör stödja övergången till ny teknik som t.ex. övergången till IPv6 och tog i oktober 2010 fram en vägledning för införandet av IPv6. Dessutom fick PTS i november 2010 i uppdrag att, i samråd med E-delegationen, näringslivet och andra berörda aktörer, ta fram en konkret handbok som ska vara till hjälp för myndigheter vid införandet av IPv6. Uppdraget, som delredovisades i december 2010 i rapporten Beskrivning av hur IPv6 kan införas på myndighetsnivå med avseende på tillgänglighet, säkerhet och ekonomi, ska slutredovisas den 31 oktober 2011.

Många viktiga tjänster som samhället är beroende av, både privata och offentliga tjänster, är kopplade till domännamn under landstoppdomänen .se. I och med ett ökat beroende av tillgänglighet, säkerhet och kvalitet så ökar också kraven på god funktionalitet. En viktig åtgärd för att lägga en god grund för säkerhet är att myndigheterna använder DNSSEC, vilket innebär att användning av domännamnsystemet (DNS) säkras genom att elektroniska signaturer används. Detta är t.ex. grunden för att kunna säkerställa att de offentliga webbsidor som användare besöker på internet är de korrekta webbsidorna.

Internets förvaltning

Frågorna kring internets förvaltning har blivit allt mer aktuella och engagerar allt fler länder och aktörer runt om i världen. Ett nytt styrdokument, "Affirmation of Commitments", mellan USA:s Handelsdepartement och ICANN (Internet Corporation for Assigned Names and Numbers) trädde i kraft den 1 oktober 2009. Styrdokumentet har som syfte att bidra till ökad internationalisering, transparens och förtroende för ICANN, vilket är viktigt för ett stabilt, globalt och öppet internet. En del av styrdokumentet gäller uppföljning av ICANN:s arbete. Under 2010 genomfördes en sådan uppföljning av Accountability and Transparency Review Team (ATRT). En rapport överlämnades till ICANN i december 2010. Sverige är aktiv medlem i Governmental Advisory Committee (GAC) och

innehar sedan december 2010 rollen som en av tre vice ordförande i GAC.

Internet Governance Forum (IGF) är den enda öppna globala plattformen där diskussioner kan föras kring internet och internets utveckling. Sverige har de senaste åren varit mycket aktiv inom IGF avseende såväl frågor kring teknik, innovation som frågor kring yttrandefrihet och mänskliga rättigheter. I december 2010 tog FN:s generalförsamling beslut om ytterligare ett femårsmandat för IGF.

Vardagssäkerhet

Inom internetområdet har PTS fortsatt sitt arbete med information och tjänster till konsumenter och småföretag för att de ska kunna använda internet på ett säkrare sätt. De har sedan tidigare byggt upp en särskild webbplats där alla råd och tjänster finns samlade.

SCB har i sin rapport Företagens användning av it 2010 specialstuderat it-säkerhet i företag. Av alla företag med 10 anställda eller fler hade 46 procent en formellt fastställd policy för it-säkerhet som innefattar en plan för regelbunden översyn. Detta är den högsta andelen inom hela EU. SCB:s studie visar också att det inom företag är ovanligt med obligatorisk utbildning om it-säkerhet. Det är dock vanligt förekommande att företagen använder sig av olika typer av säkerhetsanordningar för att skydda sig mot potentiella it-säkerhetsshot.

SCB har också undersökt olika it-säkerhetsproblem som företagen drabbats av. Av de undersökta problemen var det vanligast att företagen haft problem med tillgång till it-system eller att data blivit förstörda eller förvanskade på grund av fel i hårdvara eller mjukvara. Ett annat säkerhetsproblem som kan drabba företagen är att det blir problem med tillgång till it-systemen på grund av angrepp utifrån, t.ex. överbelastningsattacker.

SCB har i sin rapport Privatpersoners användning av datorer och internet 2010 specialstuderat internetsäkerhet hos privatpersoner samt deras tillit till internet. Av respondenterna hade många drabbats av virus eller spam och var bekymrade över detta. Många, fler än de som själva drabbats, var bekymrade över de mer allvarliga, undersökta säkerhetsproblemen, t.ex. kreditkortsbedrägeri eller annat missbruk av personuppgifter på internet. I genomsnitt använde åtta av tio säkerhetsprogramvara eller säkerhetsverktyg.

Nästan 45 procent av de tillfrågade gjorde aldrig säkerhetskopior. Många, drygt var femte person, sade sig undvika att handla på internet på grund av oro för bristande säkerhet på nätet.

Den elektroniska kommunikationen underlättar människors liv, men innebär också att man lämnar ifrån sig information om sig själv som måste skyddas. PTS bedriver därför tillsyn även på integritetsområdet. Ett exempel är mobila innehållstjänster, en snabbt växande marknad där affärsmöjligheter för tele- och internetbolagen att sälja personuppgifter, exempelvis uppgifter om var användaren befinner sig, vidare till leverantörer av innehållstjänster.

Genom riksdagens antagande av propositionen Bättre regler för elektroniska kommunikationer (prop. 2010/11:115, bet. 2010/11:TU20, rskr. 2010/11:256) har kraven i lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation kring dataskydd uppdaterats och det införs en rapporteringsskyldighet för operatörer avseende inträffade integritetsincidenter.

PTS är tillsynsmyndighet för kvalificerade elektroniska signaturer. Inom detta område har PTS under 2010 slutfört en tillsyn av verksamheten hos en av de två utfärdare av kvalificerade certifikat som för närvarande är anmälda hos myndigheten. Tillsynen föranledde att vissa åtgärder vidtogs av utfärdaren. Ett fortsatt aktivt tillsynsarbete är därför motiverat.

Datainspektionen inledde 2011 ett projekt som ska granska hur företag, myndigheter och andra organisationer använder s.k. molntjänster. Molntjänster innebär att man i stället för att ha it-system på egna servrar i en egen datorhall, hyr tjänster som levereras via internet. Målet med projektet är att öka medvetenheten om vilka krav som personuppgiftslagen (1998:204) ställer vid outsourcing och användning av molntjänster.

Sverige har deltagit aktivt i det internationella arbetet med nät- och informationssäkerhet, bl.a. genom styrelsearbete i Enisa (Europeiska byrån för nät- och informationssäkerhet) och i förhandlingar kring nytt mandat för Enisa. Enisa har publicerat en rad rapporter med bl.a. riktlinjer som genom kunskapsspridning kan hjälpa till att höja nät- och informationssäkerheten både inom och utanför EU. Sverige har vidare deltagit aktivt i EU:s arbete för skydd av kritisk informationsinfrastruktur, främst genom deltagande i EFMS (European Forum for

Member States) och EP3R (European public-private partnership for Resilience).

Sitic:s (Sveriges it-incidentcentrum) verksamhet har under 2011 flyttats från PTS till Myndigheten för samhällsskydd och beredskap och bytt namn till CERT-SE. Redovisning av denna verksamhet finns därför under utgiftsområde 6 Försvar och samhällets krisberedskap, där frågor rörande samhällets informations-säkerhet behandlas.

Analys och slutsatser

Robust och säker elektronisk kommunikation

Samhällets beroende av internet och elektronisk kommunikation ökar. De elektroniska kommunikationsnäten utvecklas och ökar ständigt i omfattning och utbredning. Detta kan i sin tur leda till en ökad sårbarhet och ställer allt högre krav på att den elektroniska kommunikationen fungerar.

Det kan konstateras att användningen av mobila nät och internet får en allt större betydelse i samhället, såväl i vardagen som i en krissituation. PTS avser därför att inleda en analys över de mobila nätens förmåga att motstå olika typer av störningar. Resultatet av analysen kommer att ligga till grund för en risk- och sårbarhetsanalys för sektorn elektronisk kommunikation samt även utgöra underlag för beslut om eventuella åtgärder.

En ökad konkurrens och stark prispress leder i dag till att marknadens aktörer inte överallt genomför de robusthetshöjande åtgärder som är nödvändiga ur ett samhällsperspektiv, vilket kan leda till en ökad sårbarhet. Det kan exempelvis vara fråga om att bygga redundanta förbindelser i t.ex. gles- och landsbygder, som är särskilt viktigt för att minska driftavbrott på grund av avgrävda ledningar. Det kan också handla om bristande underhåll av centrala noder, t.ex. berggrum som inrymmer vital teknisk kommunikationsutrustning, bristande samordning och samarbete samt bristande kompetens. Därför är PTS arbete med robust elektronisk kommunikation i samarbete med marknadens aktörer, andra myndigheter, kommuner och länsstyrelser nödvändigt.

Robusthets- och krishanteringsarbetet inom sektorn för elektronisk kommunikation baseras på samverkan och ömsesidigt förtroende mellan privata och offentliga aktörer. Detta samarbete

behöver upprätthållas och vidareutvecklas, såväl centralt som lokalt, för att vidmakthålla krishanteringsförmåga och robusthet.

Det finns ett fortsatt behov av samarbete med operatörer, länsstyrelser, och andra regionala och lokala aktörer för att identifiera områden lämpliga för etablering av ortssammanbindande fiberkablar i syfte att skapa redundans och på så sätt minska risken för avbrott. Regeringen instämmer i PTS bedömning att satsningen på Ledningskollen.se, redundanta förbindelser och andra robusthetshöjande åtgärder kommer att bidra till att minska antalet avbrott och störningar. Ett fortsatt samarbete är nödvändigt för att öka driftsäkerheten i elektroniska kommunikationsnät och samarbetet mellan privata och offentliga aktörer är allt viktigare då allmänhetens acceptans för avbrott och störningar minskar.

Ett robust och stabilt internet

Frågor kring driftsäkerhet, stabilitet och robusthet rör i allra högsta grad internet. Därför är de insatser som görs inom området robust elektronisk kommunikation fortsatt mycket angelägna.

Spridningen och införandet av IPv6 inom privat och offentlig sektor har gått förhållandevis långsamt. Detta kan redan i närtid skapa problem för både kommunikation och nåbarhet till e-tjänster. PTS bedömer att införandet av IPv6 i Sverige måste påskyndas för att inte riskera att internets utveckling i Sverige hämmas. Utifrån denna bedömning har regeringen i december 2010 gett PTS i uppdrag att ta fram en beskrivning av hur IPv6 kan införas på myndighetsnivå med avseende på tillgänglighet, säkerhet och ekonomi. Uppdraget ska slutredovisas till Regeringskansliet senast den 31 oktober 2011. Tillgång till adresser i önskad mängd genom IPv6 har sannolikt dessutom en positiv påverkan på innovationsklimatet för ny industriell användning och bättre samhälls-service.

Säkerhetsstandarden DNSSEC förhindrar bl.a. att webbsidor blir kapade genom att en tredje part verifierar domännamn. En viktig åtgärd för att lägga en god grund för säkerhet är att myndigheterna använder DNSSEC.

Internets förvaltning

Enligt den uppföljning från december 2010 som genomfördes av Accountability and

Transparency Review Team (ATRT) behöver ICANN förbättra sina processer för ökad transparens och vara mer förtroendeingivande gentemot internet-samhället. Det finns brister, inte minst i ICANN:s dialog med Governmental Advisory Committee (GAC). Denna dialog är viktig då internetutvecklingen i allt högre grad handlar om samhällsfrågor och rör de flesta sektorer i samhället.

Arbetet i IGF har inneburit framsteg. Beslutsfattare och teknikutvecklare har närmast sig varandra, frågor om hur mänskliga rättigheter ska åtnjutas på internet har förts upp på agendan, utvecklingsländer har börjat bli delaktiga i frågor kring internets utveckling och förvaltning.

Vardagssäkerhet

Statistik från SCB visar att många företag, särskilt inom kritiska sektorer såsom finanssektorn samt kommunikations- och informationssektorerna, är kompetenta och ansvarsfulla när det gäller nät- och informationssäkerhet. Det är dock långt kvar innan tillräckligt många företag kan anses ha en tillräckligt god säkerhet och PTS tillsyn visar att även företag inom de kritiska sektorerna ibland gör misstag. Det finns därmed all anledning för PTS och övriga utpekade myndigheter med särskilt ansvar på informationssäkerhetsområdet, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Försvarets radioanstalt, Försvarets materielverk, Rikspolisstyrelsen och Försvarmakten att fortsätta arbeta aktivt för ökad nät- och informationssäkerhet.

Enligt SCB:s undersökning är svenskarnas oro för internetsäkerheten relativt stor. Konsumenternas vilja att använda elektroniska kommunikationer kan hämmas om konsumenterna inte känner tillit till tjänsternas säkerhet. Välinformerade och medvetna konsumenter är avgörande för att öka säkerheten i elektronisk kommunikation. Det är därför viktigt att arbeta med kunskapshöjande åtgärder så att användare är medvetna om hur information hanteras i elektroniska kommunikationstjänster och hur de kan göra sin kommunikation säkrare.

Tillhandahållare av tjänster behöver i många fall behandla uppgifter om användare och användares kommunikation för att kunna erbjuda vissa typer av tjänster. Det förekommer fall då tjänstetillhandahållare väljer att behandla och överföra uppgifter som kan vara känsliga för

användarna, trots att de skulle ha kunnat undvika detta. Det är därför angeläget att verka för att tillhandahållare av tjänster på ett tidigt stadium beaktar skyddet av den personliga integriteten, så att uppgifter som användarna kan uppfatta som känsliga, t.ex. personuppgifter, endast behandlas när så är absolut nödvändigt.

Elektronisk kommunikation och handel främjas av kvalificerade elektroniska signaturer och andra tjänster som gör det möjligt att autentisera uppgifter. Kvalificerade elektroniska signaturer skulle kunna underlätta kontakten när invånare i EU behöver komma i kontakt med myndigheter i andra medlemsländer än där de är bosatta.

Allt fler överväger att använda molntjänster eftersom de förväntas ha en stor besparingspotential. Tekniken och juridiken kring molnlösningar är dock förhållandevis komplex. Kunskapshöjande åtgärder på området kan därför behövas.

Det internationella arbetet kring nät- och informationssäkerhet är viktigt och bör fortsätta. En av de viktigare bevekelsegrunderna för det internationella arbetet är att funktionen i Sveriges del av internet och våra it-system är beroende av att nätverk och kontaktpunkter även utanför Sverige och EU fungerar. Dessutom kommer många it-attacker från datorer utomlands. Motståndskraften i Sverige behöver således stärkas. Sverige bör även arbeta för att andra länder blir bättre på att förebygga och hantera hot och risker avseende nät- och informationssäkerhet. Detta beskrivs mer omfattande under utgiftsområde 6 Försvaret och samhällets krisberedskap.

4.4.7 Post och grundläggande betaltjänster

Resultat

Post

Utgångspunkten för de politiska målen för posttjänster är medborgarnas och samhällets behov av en effektiv, sammanhållen och tillförlitlig posttjänst. Staten har ansvaret för att säkerställa en sådan posttjänst i hela landet. Tillsynen på postområdet 2010 visar att målen har uppnåtts och att samtliga postoperatörer uppfyller kraven på en tillförlitlig postverksamhet.

Postlagen (2010:1045) trädde i kraft den 1 september 2010, genom vilket det tredje postdirektivet (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) genomfördes. I den nya lagen har uttryckliga bestämmelser vad gäller prissättningen av den samhällsomfattande posttjänsten införts. Den ska vara öppen för insyn, icke-diskriminerande och kostnadsorienterad samt främja ett effektivt tillhandahållande av tjänsten. Den samhällsomfattande posttjänsten påverkas inte av den nya lagen utan har samma omfattning som tidigare.

Undantag från daglig utdelning medges för ett mindre antal mottagare. Antalet hushåll som bara får sin post två till fyra dagar i veckan och således undantas från daglig utdelning, får inte öka. Från ca 1 600 hushåll i början av 1990-talet var det endast 986 hushåll som 2010 undantogs från femdagarsutdelning. Posten AB har genom PTS beslut om tillståndsvillkor utsetts att vara den postoperatör som ska tillhandahålla daglig service till alla hushåll, företag och organisationer. Beslutet har överklagats av Posten AB.

Vid utgången av 2010 fanns det 33 postoperatörer med tillstånd att bedriva postverksamhet. Trots att monopolet på den svenska postmarknaden avskaffades 1993 är konkurrensen fortfarande svag. Som en konkurrensfrämjande åtgärd fattade regeringen 2010 beslut om ändring i förordningen (2007:951) med instruktion för Post- och telestyrelsen varigenom myndigheten fick till uppgift att främja en effektiv konkurrens på postområdet.

När det gäller tillgänglighetstjänster på postområdet upphandlar PTS två tjänster för att tillgodose behov hos personer med funktionsnedsättning; befordran av blindskriftsförsändelser samt posttjänster för äldre (fyllda 80 år) och personer med funktionsnedsättning boende i glesbygd. Kostnaderna för befordran av blindskrift har minskat under en följd av år, bl.a. till följd av minskad fysisk utlåning respektive ökade möjligheter till nedladdning av talböcker. År 2010 var statens sammanlagda upphandlingskostnad för tjänsterna 26,3 miljoner kronor.

Enligt postdirektivet ställs krav på medlemsstaterna att inrätta oberoende regulatörs-

myndigheter på postområdet. För att understödja detta har Europeiska kommissionen under 2010 låtit bilda ett samrådsorgan för de nationella regleringsmyndigheterna, European Regulators Group Post (ERGP). Gruppens arbete är tänkt att bidra till ett korrekt genomförande av postdirektivet i hela EU.

Grundläggande betaltjänster

I enlighet med propositionen Statens ansvar för vissa betaltjänster (prop. 2006/07:55, bet. 2006/07:TU 16, rskr. 2006/07:205) omfattar statens ansvar för de grundläggande betaltjänsterna de orter och den landsbygd där behovet av grundläggande betaltjänster inte tillgodoses av marknaden. På dessa orter kan tjänsterna behöva upphandlas. På regeringens uppdrag upphandlade PTS 2008 grundläggande betaltjänster på ett antal utvalda orter och områden i landet där marknaden inte tillgodosåg behovet av dessa tjänster. Myndigheten slöt två avtal med Kuponginlösen AB och ICA Banken AB. Tjänsterna tillhandahålls t.o.m. mitten av 2012. De grundläggande betaltjänsterna som upphandlats omfattar möjligheten att betala räkningar samt vissa möjligheter att ta ut kontanter.

Tjänsterna tillhandahålls under namnet Betalservice på 15 orter samt under namnet Brevgiro via lantbrevbäringen till äldre och personer med funktionsnedsättning i hela landet samt till samtliga boende i 73 glesbygdsområden.

PTS har haft i uppdrag att främja och stimulera framväxt av marknadsdriven hantering av dagskassor för näringsidkare och ideella föreningar. Arbete har bedrivits i samverkan med företrädare för marknads aktörer, berörda länsstyrelser liksom andra berörda myndigheter och intressenter. Uppdraget slutredovisades i december 2010.

Följande förbättringsområden har kunnat identifieras. Både internetbanker och telefonbanker kan göras mer användbara genom såväl krävande insatser som enklare sådana. Dessutom sker utveckling av s.k. mobilbanker och applikationer som kan leda till att de mobila tjänsterna blir enklare att använda.

Vidare har PTS fått i uppdrag att kartlägga och analysera behovet av grundläggande betaltjänster efter den 22 juni 2012 då de upphandlade avtalen löper ut. En första delredovisning har skett i mars 2011, en andra sker i mars 2012 med slutredovisning hösten 2012. Landets samtliga

länsstyrelser ska enligt bevakningsuppdrag i regleringsbrev lämna underlag till Länsstyrelsen i Dalarnas län med en bedömning av huruvida samhällets behov av grundläggande betaltjänster är tillgodosett. Länsstyrelsen i Dalarnas län sammanställer varje år en rapport utifrån dessa underlag. Uppdraget ska avrapporteras till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) senast den 1 december varje år.

Länsstyrelserna har under 2010 i enlighet med uppdraget nogat följt utvecklingen och tillgången till grundläggande betaltjänster. Av rapporten framgår vilka insatser som genomförts inom ramen för länsstyrelsens uppdrag. Flertalet länsstyrelser har rapporterat att ett tillfredställande resultat uppnåtts på området. Ett antal län redovisar dock problem med infrastrukturen för användande av it-tjänster. Denna bedöms inte vara till fullo utbyggd och man pekar på behov av bredbandsutbyggnad med statligt stöd. Vidare är problemen med grundläggande betaltjänster ibland kopplade till att banker lägger ner sina lokalkontor eller upphör med kontanthantering. Det har skett förbättringar både vad gäller länsstyrelsernas arbete med och rapportering om de grundläggande betaltjänsterna jämfört med 2009, vilket var det första året som uppdraget genomfördes. Insatserna har intensifierats och utredarnas kompetens har ökat.

Analys och slutsatser

Post

Målen för postservicen i landet bedöms vara uppfyllda och kraven på den samhällsomfattande posttjänsten tillgodosedda.

När det gäller konkurrenssituationen är de formella hindren för marknadstillträde mycket låga. Däremot kräver det en stor arbetsinsats att etablera sig som postoperatör och många tidigare mindre operatörer har lämnat marknaden. För rikstäckande befordran av enstaka försändelser är Posten AB i praktiken den enda operatören. Det är dock på marknaden för lokal befordran av enstaka brev som förutsättningarna finns för nyetablering. Reglerna om att Posten AB ska tillämpa enhetliga priser för enstaka försändelser, som tillkom för att skydda konsumenterna, är en av förutsättningarna för lokalpostföretagens existens.

Inom marknaden för sändningar finns det i dagsläget bara två operatörer, Posten AB och Bring Citymail, som sedan 1993 konkurrerat främst genom prissättning, vilket gynnat de stora postkunderna. Etablering på marknaden för sändningar kräver stora investeringar i bl.a. ett vittförgrenat distributionsnät. Det torde emellertid finnas möjligheter för operatörer som kan utnyttja andra existerande distributionsnät att etablera sig. Morgontidningsdistributören MTD är ett sådant exempel och företaget skulle eventuellt kunna konkurrera med Posten AB över hela landet inom vissa marknadssegment.

PTS beslut om tillståndsvillkor och tillhandahållande av en samhällsomfattande posttjänst har överklagats av Posten AB. Förvaltningsrätten avgjorde ärendet i juni 2011 (mål 43354-10) och inte något av Posten AB:s yrkanden vann bifall. Posten AB har därefter överklagat till Kammarrätten (mål 4041-11). Det går för närvarande inte att till fullo överblicka konsekvenserna av ett eventuellt bifall till Posten AB:s yrkanden, annat än att vissa av de överklagade punkterna i tillståndsvillkoren kommer att gälla under alla förhållanden då de följer av lag.

Antalet distribuerade försändelser uppgick 2010 till 2,9 miljarder vilket är en minskning med 1,4 procent främst orsakad av att kunderna övergår till elektroniska kommunikationsformer. Posten AB har tappat 2,2 procent av sina brevvolymer och 1,5 procent av omsättningen i den svenska brevverksamheten. Bring Citymail, som är den största konkurrenten, har under 2010 ökat sina volymer något. Den kraftiga volymminskning som skedde under finanskrisen har avstannat i Sverige, medan man ser fortsatt dramatiska fall i vissa grannländer. I Danmark minskar volymerna med 10 procent. Att den svenska brevmarknaden klarat sig bättre torde bero på konkurrensen som lett till högre effektivitet och lägre priser, varför brevet är mer konkurrenskraftigt här jämfört med vad som är fallet i andra länder.

Inom EU pågår sedan mitten av 1990-talet processen med genomförandet av en inre marknad för posttjänster genom monopolens avskaffande. Enligt det tredje postdirektivet (Europaparlaments 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) skulle 16 medlemsstater ha

öppnat sina respektive postmarknader för konkurrens före utgången av 2010. Resterande 11 har utsträckt tidsfrist fram till utgången av 2012. Beredskapen inför konkurrensutsatta postmarknader tycks, trots den långa övergångsperioden, på sina håll vara tämligen begränsad.

Grundläggande betaltjänster

Syftet med PTS upphandling av grundläggande betaltjänster är att samhällets behov av dessa tjänster ska tillgodoses och det politiska målet uppnås.

Marknaden för betaltjänster utvecklas snabbt medan tillgänglighet och användbarhet kan förbättras. Trots ökad kortanvändning har allmänheten fortfarande behov av kontanter. Näringsidkare i glesbygder och skärgårdsområden får ibland resa långa sträckor för inlämning av dagskassar. Lokal återcirkulation av kontanter skulle under rätt förutsättningar kunna bidra till att minska dagskasse- och uttagsproblematiken.

Länsstyrelsernas rapportering för 2010 visar att möjligheten att nyttja elektroniska betaltjänster varierar mellan olika delar av landet. Det finns en grupp användare som inte fullt ut kan dra nytta av utvecklingen vad avser tillgänglighet, utbud och kvalitet. Det kan gälla synskadade som pekar på brister i tekniken som medför att ljudprogrammen inte fungerar med rutor och tabeller. Detta innebär att de synskadade, trots att de gärna vill, inte kan använda internet för betalningar.

Den av PTS upphandlade tjänsten Brevgirot används till en del av anhöriga, vänner eller grannar till "användaren" och det stödet är viktigt för att dessa personers vardag ska fungera. Om utformningen av tjänster för att betala räkningar förenklades, skulle fler sannolikt kunna hantera sina räkningar själva. Teknik och tjänster som anpassas till användarna kan sannolikt leda till att fler människor väljer att t.ex. betala sina räkningar elektroniskt. Vidare har tjänsten Betalservice via Betalserviceombud en stor betydelse för människors möjlighet att bo kvar i sin hembygd främst beroende på möjligheten att ta ut kontanter. På flera olika sätt kan möjligheten öka när det gäller att använda elektroniska kommunikationstjänster vid utförandet av betaltjänster. En grundförutsättning är tillgången till dator och internetuppkoppling.

4.5 Politikens inriktning

Inledning

Regeringens ambition är att Sverige ska vara ledande vad gäller att använda it för att nå politiska mål för tillväxt i alla delar av landet, social välfärd, demokrati och klimatförbättringar m.m. Hur Sveriges medborgare och företag tillägnar sig potentialen hos it har betydelse för Sveriges långsiktiga konkurrenskraft, hållbara tillväxt, innovationsförmåga och medborgarnas välfärd och vardagsliv.

Regeringen har under de senaste åren tagit flera initiativ för att Sverige ska bli bättre på att utnyttja modern teknik för att förenkla, öka effektiviteten och den konkreta nyttan för medborgare, företag och anställda, inte minst för regeringens och myndigheternas eget arbete. Några exempel på strategier och handlingsplaner är Handlingsplan för elektronisk förvaltning, Bredbandstrategi för Sverige, IT för en grönare förvaltning – agenda för IT för miljön och Nationell it-strategi för vård och omsorg, som 2010 uppdaterades till Nationell eHälsa – strategin för säker och tillgänglig information inom vård och omsorg.

Det saknas dock en aktuell och sammanhållen strategi för det pågående arbetet med digitalisering. Regeringen arbetar därför med att ta fram en digital agenda som ska klargöra regeringens it-politiska ambitioner. Avsikten är att i en digital agenda samordna och komplettera pågående aktiviteter i en sammanhållen strategi för att tillvarata de möjligheter som digitaliseringen erbjuder människor och företag.

Regeringen föreslår i denna proposition det nya it-politiska målet att Sverige ska vara bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter. Sverige rankas i dag högt i internationella mätningar, men för att denna position ska behållas har regeringen identifierat fyra strategiskt viktiga områden:

- lätt och säkert att använda,
- tjänster som skapar nytta,
- infrastruktur, samt
- utveckling med hjälp av it.

I det följande redovisas den politiska inriktningen på de frågor som ingår i utgiftsområde 22 Kommunikationer.

Lätt och säkert att använda

Ökat digitalt innanförskap

Att möta målet att Sverige ska vara bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter förutsätter att en så stor andel som möjligt av Sveriges invånare och företag är digitalt inkluderade. Det ska vara lätt för alla oavsett personliga förutsättningar att använda it och de möjligheter som digitaliseringen erbjuder. Ny teknik och nya tekniska lösningar är viktiga verktyg för att förbättra och utveckla befintliga och nya tjänster för alla människor utifrån deras olika förutsättningar och behov för att underlätta vardagsliv och deltagande i vårt samhälle. Regeringen har ett ansvar för att påverka förutsättningar så att positiva effekter kommer individen och samhället till godo.

Frågan hur alla ska kunna delta i informationssamhället spänner över i stort sett alla politikområden och kräver samlade grepp, samarbete och dialog mellan olika aktörer såsom myndigheter, privata aktörer, organisationer och företrädare för olika användargrupper.

En öppnare och smartare förvaltning

Regeringen vill förbättra förutsättningarna för att nya och innovativa e-tjänster ska kunna utvecklas av andra aktörer än statliga myndigheter. Offentlig information och e-tjänster är samhällsgemensamma resurser som kan användas av andra aktörer och därigenom bidra till samhällets tillväxt. Genom att tillhandahålla myndigheters information och e-tjänster i standardiserade format förenklas möjligheterna för företag och ideella organisationer att på ett enkelt sätt kunna använda informationen och tjänsterna för utveckling av egna tjänster till medborgare och företag. Dessa tjänster kan komplettera förvaltningens utbud av tjänster och tillgodose de olika behov som finns i samhället.

Det är viktigt att framhålla att effektivitet och service alltid måste vägas mot skyddet för den enskildes säkerhet och integritet vid utvecklingen av nya e-tjänster. Detta är särskilt viktigt när myndigheters register och annan information tillhandahålls för användning och bearbetning av andra myndigheter eller företag.

Vardagssäkerhet

Samtliga aktörer i samhället ska kunna lita på att informationssystemen är robusta och tillförlitliga avseende såväl konfidentialitet som

riktighet. En viktig del av detta är att arbeta med vardagssäkerhet. Däri bör ingå att förstärka säkerheten, tilliten och kunskaperna hos verksamheter och medborgare eftersom den enskildes agerande kan få effekter för säkerheten i samhället i stort.

Ansvaret för nät- och informationssäkerhet delas av användare, marknadens aktörer och staten. Alla dessa parter behöver göra mer för att förbättra nät- och informationssäkerheten och för att öka tilliten till it-systemen. Denna tillit driver användning av tjänster som i sin tur driver utveckling av innovation, tillväxt, delaktighet m.m.

Välinformerade och medvetna it-användare är avgörande för att öka säkerhet i och tillit till elektronisk kommunikation. Därför krävs kontinuerliga insatser för ökad kompetens hos användaren kring rutinmässig och förebyggande säkerhet. Marknadsaktörer som besitter den bästa kunskapen om dessa frågor har ett stort ansvar att bidra till detta.

Det finns en rad olika typer av intrång i vanliga användares datorer. Ett exempel är s.k. botnät som ger personerna bakom botnäten kontroll över datorerna. Botnäten kan t.ex. användas för att sprida skräppost eller utföra överbelastningsattacker mot webbplatser. Som ett led i att hjälpa användare att ta sitt ansvar för säkerheten, behöver det säkerställas att det finns internetbaserade tjänster till ett för användarna rimligt pris där de kan få innehållet i sin terminalutrustning kontrollerad avseende skalskydd eller förekomst av botnät och annan skadlig kod samt råd kring vilka åtgärder och förebyggande insatser den enskilde bör vidta. Endast i den mån betrodda och välanvända tjänster av detta slag inte finns på den privata marknaden, eller kan förutsättas utvecklas inom kort, kan det finnas behov för staten att utveckla dessa.

Marknadsaktörerna behöver också aktivt bekämpa förekomsten av botnät och spridningen av skadlig kod, t.ex. genom framtagande av branschgemensamma riktlinjer för hur operatörerna ska hantera användare som har drabbats av skadlig kod eller är en del av ett botnät. Det finns behov av regelbundna undersökningar för att kartlägga användares kunskap, beteende och tillit vid användning av elektroniska kommunikationstjänster. För att få ökade kunskaper om dylika problem i Sverige är det angeläget att analysera antalet och allvaret i

de störningar, avbrott och integritetsincidenter som ska rapporteras i enlighet med de nya reglerna som införts i lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation i juli 2011.

Sverige bör fortsätta att delta aktivt i det internationella arbetet med nät- och informationssäkerhet, eftersom såväl hot och problem som motåtgärder och lösningar ofta är gränsöverskridande.

Tjänster som skapar nytta

Enklare och effektivare förvaltning

Regeringen fortsätter arbetet med att skapa en enklare vardag för privatpersoner och företag. Offentliga och privata aktörer bör samverka för att skapa tjänster, som bl.a. genom automatisering och självservice möter människors och företags behov i olika situationer. Den offentliga förvaltningen bör samverka kring delning och återanvändning av information för att åstadkomma minskat uppgiftslämnande.

Som nämns under *En öppnare och smartare förvaltning*, kan offentlig information användas av andra aktörer för att utveckla nya och innovativa e-tjänster. Utvecklingen inom it-området skapar kontinuerligt nya möjligheter för en enklare, öppnare och effektivare förvaltning. En ny strategi för e-förvaltning behöver tas fram under 2012 eftersom samordningsbehovet av myndigheternas e-förvaltningsarbete har ökat.

Strategiska samverkansprojekt ska bygga på skriftliga överenskommelser mellan samverkande parter som bl.a. specificerar styrning och kontroll av projektet samt hur kostnader och nyttor ska fördelas. Regeringen kommer att fortsätta finansiera förstudier av strategiska e-förvaltningsprojekt. Utgångspunkten är att dessa ska ta fram kostnads- och nyttokalkyler för projekt som kan påverka inriktningen på utvecklingen av svensk e-förvaltning.

E-förvaltningsprojekt som har en positiv kostnads- / nyttokalkyl kan finansieras på olika sätt. I regeringens skrivelse *Riksrevisionens granskning av it inom statsförvaltningen och statliga it-projekt* (skr. 2010/11:138) beskrivs hur lånefinansieringsmodellen kan tillämpas vid myndighetsgemensam utveckling av e-tjänster.

E-delegationen bör fortsatt prioritera och föreslå förstudier till strategiska e-förvaltningsprojekt som förenklar vardagen för medborgare och företagare, effektiviserar offentlig verksamhet samt leder till en öppnare och smartare förvaltning som stödjer innovation och delaktighet. Dessa tjänster bör vara förvaltningsgemensamma och kopplade till kärnverksamhetens tjänster.

Det behövs it-infrastruktur

Bredband

Sverige ska ha bredband i världsklass. Delmålet för 2015 är redan uppnått, men skillnaderna mellan olika delar av landet är stor. Regeringen arbetar nu för att nå målet för 2020, dvs. att 90 procent av alla hushåll och fasta verksamhetsställen bör ha tillgång till 100 Mbit/s. (Se även avsnitt 4.4.4. *Bredband i världsklass och goda möjligheter för hushåll och företag att använda elektroniska samhällstjänster.*)

För att uppnå målet att Sverige ska ha bredband i världsklass, behöver åtgärder vidtas i syfte att skapa förutsättningar för investeringar i it-infrastruktur i hela landet genom stabila spelregler på en marknad som kännetecknas av god konkurrens. De insatser som vidtas bör präglas av teknikneutralitet vilket innebär att det ska vara den kommersiella efterfrågan som avgör i vilka tekniska lösningar som investeringar sker.

Tillgång till it-infrastruktur och bredband har en avgörande betydelse för möjligheten att driva och utveckla företag i alla delar av landet. Både företag och hushåll bör ha goda möjligheter att använda sig av elektroniska samhällstjänster och service via bredband. Utgångspunkten är att tillgången till it-infrastruktur i första hand ska säkerställas genom en väl fungerande marknad. I storstäder och i många större tätorter finns idag ett stort urval av bredbandsoperatörer, inte sällan med konkurrerande it-infrastrukturer, att välja mellan. I mindre orter och i gles- och landsbygder ser det ofta annorlunda ut med ett mindre urval av möjliga konkurrerande operatörer. Det finns människor i Sverige, främst i glesbygd, som helt saknar tillgång till it-infrastruktur. Nya och förändrade elektroniska kommunikationstjänster gör att efterfrågan på allt högre överföringskapacitet är stor.

Regeringen avser därför att fortsätta genomföra riktade satsningar på bredband med

hög överföringskapacitet i områden som saknar kommersiella förutsättningar för utbyggnad. Regeringen föreslår att Landsbygdsprogrammet förstärks med totalt 300 miljoner kronor t.o.m. 2014 i syfte att öka tillgängligheten till bredband på landsbygden (se avsnitt 2.6.1 utgiftsområde 23 Areella näringar, landsbygd och livsmedel) samt att PTS tillförs totalt 75 miljoner kronor för offentlig medfinansiering för detta ändamål. Regeringen föreslår också att stödet till kanalisering förlängs med den totala summan 120 miljoner kronor t.o.m. 2014.

För att ytterligare främja utbyggnaden av bredband i hela landet är dialog och samverkan mellan de olika aktörer som verkar på den svenska bredbandsmarknaden viktig.

Samhällsomfattande tjänster och telefoni

Telefoni och en anslutning som medger en funktionell tillgång till internet är viktiga kommunikationsmedel, som i dag kan jämföras med en väg framdragen till bostaden. Samhällsomfattande tjänster motsvarar rimliga krav på den lägsta nivå av kommunikationstjänster som ska finnas tillgängliga i samhället.

Regeringen har i budgetpropositionen för 2011 aviserat att man under 2011 avser höja nivån för funktionell tillgång till internet från överföringshastigheten 20 kbit/sek till 1 Mbit/sek inom ramen för den samhällsomfattande tjänsten. Utgångspunkten är att marknadsutvecklingen är så pass gynnsam att dessa tjänster i princip finns tillgängliga eller kommer finnas tillgängliga till alla fasta bostäder och fasta verksamhetsställen inom de närmaste åren. I enstaka fall där marknaden inte når fram och inte heller t.ex. täckningskrav är möjliga eller lämpliga för vare sig telefonitjänst eller möjlig internetanslutning, så kan fortsatt behov finnas av statliga medel för upphandling. För perioden 2012–2014 beräknas 15 miljoner kronor per år för dessa ändamål.

Robust elektronisk kommunikation

Den elektroniska kommunikationen ska vara uppbyggd på ett sådant sätt att allvarliga händelser, inklusive otillbörlig påverkan, inte leder till oacceptabla avbrott eller störningar. I takt med samhällets allt mer ökande beroende av internet och telefoni så minskar acceptansen för avbrott. Avbrott i internet- och teletrafiken kan få allt allvarligare följder för samhället.

Åtgärder för robust elektronisk kommunikation kräver framförhållning och

kontinuitet. Ett effektivt arbete med kontinuerliga robusthetshöjande åtgärder som ger optimal utdelning kräver fortsatt utveckling och samverkan med marknadens aktörer. Statliga och privata gemensamma insatser är viktiga där marknaden inte kan agera enbart på egen hand. Denna privatoffentliga samverkan bidrar till framtida minskade kostnader för samhället till följd av färre avbrott och driftsäkrare nät för tele- och internettrafik.

Internet i Sverige och globalt

Internets utveckling ska karaktäriseras av öppenhet, frihet och säkerhet, till gagn för medborgare, företag, organisationer och offentlig sektor. Målet är ett globalt, tillgängligt, öppet och robust internet.

Kommunikation är en nödvändighet i ett modernt demokratiskt samhälle, både för att främja företagande, innovation och konkurrens och för att den enskilde ska kunna nå och sprida information, utnyttja sin yttrandefrihet och kunna utöva sitt inflytande. Det behövs insatser för att internet i Sverige ska vara robust, stabilt och tillgängligt i alla delar av landet. Internet är dock en global företeelse och många beslut tas på global nivå där aktiviteter kring internets utveckling drivs av många olika aktörer. Sverige behöver fortsätta engagera sig internationellt, samarbeta med branschen och med andra länder och därigenom bidra till att bibehålla internet som en öppen och decentraliserad plattform för kommunikation.

I frågan om internets förvaltning och utveckling är inriktningen för regeringens arbete en ökad internationalisering kring hanteringen av internets kritiska resurser, i första hand domännamnssystemet (DNS) och internetprotokollet (IP). Ett fritt, stabilt och öppet internet ska främjas och flerpartssamverkan i olika fora stärkas. Sverige kommer därför att fortsätta vara aktiv inom ICANN:s rådgivande grupp GAC, kommissionens rådgivande organ High Level Group on Internet Governance (HLIG) och inom IGF samt andra berörda internationella organ. På samma sätt som respekten för de mänskliga rättigheterna på internet ska säkerställas nationellt, ska Sverige fortsätta att med kraft engagera sig för att mänskliga rättigheter på internet respekteras globalt. Internationella forum för frågor om internets förvaltning är centrala för detta arbete.

Arbetet med offentlig sektors utveckling av e-tjänster ska stödja övergången till nästa version av internetprotokollet IPv6. Arbetet med att öka användningen av säkerhetsstandarden DNSSEC bland offentliga användare bör också fortsätta.

Effektivt fungerande marknader

Marknaden och användningen av elektronisk kommunikation kännetecknas av en snabb teknisk utveckling och kontinuerlig marknadsutveckling. De allt snabbare tekniska landvinningarna och konvergensen inom sektorn gör att olika typer av tekniker för att leverera samma typ av innehåll kan användas i allt högre utsträckning. Därför bör regleringen så långt möjligt vara teknikneutral. En mångfald av tekniker kommer att samverka framöver för att bidra till den höga tillgänglighet till bredband som regeringen har som målsättning.

Efterfrågan på mobilitet och bandbredd hos samhällets användare fortsätter och därmed ökar även efterfrågan på trådlöst bredband. Detta gäller även s.k. maskin- till maskin-användning där maskiner är uppkopplade mot varandra, t.ex. för att automatiskt kunna mäta, styra och övervaka industriella processer.

PTS har i sin inriktningsplan angett ambitionen att de närmaste åren tilldela ytterligare frekvensutrymme på teknik- och tjänsteneutrala villkor för att tillgodose efterfrågan. Det är också viktigt att beakta den aktuella konkurrenssituationen när beslut om tillstånd enligt lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation fattas. Aktörer som redan befinner sig på marknaden har stora fördelar gentemot nya aktörer, vilket kan leda till att få eller inga nya aktörer kan träda in. Det är därför viktigt att ha så låga inträdes hinder och ett så öppet system som möjligt.

En svensk utgångspunkt är att det är av stor vikt att politikens detaljutformning och förvaltningen av radiofrekvenser utförs på nationell nivå, då radiofrekvenser är en nationell resurs. Beslut om tillståndsförfaranden, villkor och åtgärder för att uppnå en effektiv konkurrens utformas lämpligen nationellt, med hänsyn till de förutsättningar som finns nationellt och med beaktande av EU-gemensamma regler. Det är därför viktigt att internationella regler och överenskommelser inte begränsar möjligheterna att fatta nationella beslut och tillgodose nationell efterfrågan. Samtidigt innebär en internationell

harmonisering av band för vissa specifika tjänster, t.ex. mobilt bredband, att kostnaden för utrustning och därmed för slutanvändaren blir avsevärt lägre än om utrustning ska utvecklas och anpassas för varje enskild stat. Den svenska inställningen inför Internationella Teleunionens (ITU) världsradiokonferens 2012 är därför att verka för att ITU:s radioreglemente medger större nationell flexibilitet och att ITU får i uppdrag att studera ytterligare frekvensband för mobila bredbandstjänster inför kommande världsradiokonferens.

I och med de ändringar i lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation som trädde i kraft den 1 juli i år har PTS genom lagstiftning fått ytterligare verktyg för att verka för effektivt fungerande marknader. De uppdaterade reglerna väntas sammantaget leda till en mer effektivt fungerande konkurrens och ökade incitament att göra investeringar för företagen inom området. Omfattande investeringar i bl.a. fiberinfrastruktur är en nödvändig del för att nå regeringens mål om tillgänglighet till bredband. Regeringen kommer att följa utvecklingen på området.

Utveckling med hjälp av it

It för ett miljöanpassat samhälle

Det är viktigt att staten fortsätter att förbättra sitt arbete inom it för miljön, för att utgöra ett gott föredöme. Regeringen kommer att fortsätta följa utvecklingen utifrån de mål och rekommendationer som beslutades i It för en grönare förvaltning – agenda för it för miljön 2010–2015.

Inriktningen är fortsatt att it ska bidra till ett miljöanpassat samhälle. It:s positiva potential för miljöförbättringar inom andra samhällsområden än it-området, t.ex. energi och transporter, är enligt The Climate Groups rapport SMART 2020, beräknad till 15 procents koldioxidminskningar. Det är viktigt att alla berörda aktörer inom olika sektorer samverkar för att utnyttja denna potential till fullo.

Jämställd it-utveckling

Den sneda könsfördelningen inom it-området, såväl bland yrkesverksamma i it-branschen som inom it-utbildningar vid universitet och högskolor, betyder att potentialen av kvinnors

delaktighet och kunskap på it-området inte används fullt ut.

Inriktningen är att jämställdheten inom it-området ska öka kraftigt. För att andelen kvinnor i it-relaterade yrken ska öka är det nödvändigt att andelen kvinnor som studerar på utbildningar med it-inriktning också ökar. Det behövs en utökad samverkan mellan berörda aktörer, it-branschen, lärosäten med it-relaterade utbildningar samt övrig offentlig sektor och organisationer.

Post och grundläggande betaltjänster

Post

Insatserna på postområdet syftar till att skapa förutsättningar för en väl fungerande postmarknad. Härigenom ökar möjligheterna att bo och vara verksam såväl i tätorter som i gles- och landsbygder. Bland de faktorer som påverkar den framtida postmarknaden kan nämnas konjunkturutvecklingen, konkurrensen både på postmarknaden och på marknaden för kommunikationstjänster med många digitala alternativ samt tillhandahållandet av den samhällsomfattande posttjänsten.

För att etablera sig på postmarknaden krävs en tämligen stor arbetsinsats av operatörerna vilket har lett till att många mindre företag tidigare har lämnat marknaden och att antalet nya operatörer de senaste åren varit få. Inom marknadssegmentet för rikstäckande befördran av enstaka brev förekommer ingen egentlig konkurrens alls och bedöms heller inte komma att uppstå inom en överskådlig framtid.

När det däremot gäller stora delar av marknadssegmentet för s.k. sändningar, har utvecklingen ända sedan 1993 karaktäriserats av hård konkurrens mellan Posten AB och Bring Citymail. Det är därför av allra största vikt att konkurrenslagstiftningen hindrar otillbörlig prissättning och missbruk av dominerande ställning. De konkurrensvårdande myndigheterna har anledning att vara uppmärksamma på konkurrensbegränsande beteenden, t.ex. erbjudanden av exklusivitets- och trohetskapande karaktär.

Regeringens bedömning är att det behövs ytterligare konkurrensförbättrande åtgärder. Tillträde till annan postoperatörs distributionskedja skulle t.ex. kunna ge incitament för både nya och befintliga aktörer att utveckla sin

verksamhet och stärka konkurrensen. Förutsättningarna för postoperatörers och andra företags behov av tillgång till annan postoperatörs distributionskedja kan därför behöva utredas.

Framväxten av en gemensam europeisk postmarknad är viktig för en fungerande konkurrens och därmed ökad valfrihet för postkunderna. EU:s inre marknad för posttjänster ska vara fullt ut genomförd i samtliga medlemsstater före utgången av 2013. Sverige har med utgångspunkt i de svenska erfarenheterna även fortsättningsvis en viktig roll att spela i det internationella samarbetet på postområdet.

Grundläggande betaltjänster

Staten har ansvar för att alla i hela landet ska kunna ta ut kontanter och betala räkningar till rimliga priser samt hantering av dagskassor. Inriktningen är att det statliga åtagandet endast omfattar de orter och den landsbygd där behovet inte tillgodoses av marknaden. När marknaden inte räcker till, exempelvis i glesbygd, kan staten således gå in och säkra de grundläggande betaltjänsterna till en samhällsekonomiskt rimlig kostnad.

I samhället finns fortfarande grupper av äldre och personer med funktionsnedsättning vars behov inte tillgodoses av marknaden. Vissa offentliga kostnader kan därför inte uteslutas. För att säkerställa det statliga åtagandet fick PTS, i anslutning till riksdagens beslut med anledning av propositionen Statens ansvar för vissa betaltjänster (prop. 2006/07:55, bet. 2006/07:TU 16, rskr. 2006/07:205), i uppdrag av regeringen att upphandla tjänsterna. Dessa upphandlades för en fyraårsperiod, tom. mitten av 2012.

Resultatet av de statliga satsningarna förväntas bli ökad samordning mellan kommersiell och offentlig service liksom lokalt anpassade tjänster som är kostnadseffektiva och som bidrar till ett utökat utbud av tjänster. Härigenom bidrar åtgärderna till lokal och regional utveckling och tillväxt.

Framtida insatser bör ske i samverkan med berörda myndigheter och näringsliv samt med intresse- och branschorganisationer inom ramen för regionalt arbete. Exempelvis kan detta ske med stöd till investeringar och drift, regionala stöd- och utvecklingsinsatser samt utveckling av användarvänliga tjänster. Sådana insatser kan leda

till ett utökat utbud av service och bidrar därigenom också till tillväxt i alla delar av landet.

4.6 Budgetförslag

4.6.1 2:1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter

Tabell 4.3 Anslagsutveckling

Tusental kronor

År	Slagslag	Belopp	Slagslag	Belopp
2010	Utfall	37 913	Anslags-sparande	997
2011	Anslag	25 372 ¹	Utgifts-prognos	25 817
2012	Förslag	20 583		
2013	Beräknat	20 989 ²		
2014	Beräknat	21 397 ³		
2015	Beräknat	21 958 ⁴		

¹ Inklusive ändringsbudget till statens budget 2011 (prop. 2010/11:99, bet. 2010/11:FiU21) och förslag till ändringsbudget i samband med denna proposition.

² Motsvarar 20 584 tkr i 2012 års prisnivå.

³ Motsvarar 20 554 tkr i 2012 års prisnivå.

⁴ Motsvarar 20 554 tkr i 2012 års prisnivå.

Anslaget används för PTS förvaltningskostnader i den mån dessa inte finansieras med avgifter. Det gäller bl.a. kostnader i samband med upphandling av samt ersättning för tjänster till personer med funktionsnedsättning samt åtgärder avseende civilt försvar och svåra påfrestningar rörande elektroniska kommunikationer m.m. Anslaget används även för PTS verksamhet vad gäller kvalificerade elektroniska signaturer. Vidare används anslaget för viss verksamhet som syftar till att förverkliga det it-politiska målet.

Budget för avgiftsbelagd verksamhet

Tabell 4.4 Offentligrättslig verksamhet

Tusental kronor

Offentlig-rättslig verksamhet	Intäkter till inkomsttitel (som inte får disponeras)	Intäkter som får disponeras	Kostnader	Resultat (intäkt - kostnad)
Utfall 2010	95 402	242 348	241 934	414
Prognos 2011	100 250	257 941	271 733	-13 792
Budget 2012	100 250	272 005	276 405	-4 400

PTS disponerar vissa av de avgifter som myndigheten tar ut av operatörer inom

verksamheterna för elektronisk kommunikation, post och kvalificerade elektroniska signaturer. Beräknade intäkter som myndigheten får disponera är 272 005 000 kronor för 2012.

Avgift för skydd av elektroniska kommunikationer

Regeringens förslag: Regeringen föreslår att avgiftsuttaget för att finansiera åtgärder mot allvarliga fredstida hot och påfrestningar som gäller elektronisk kommunikation fastställs till högst 100 000 000 kronor under 2012.

Skälen för regeringens förslag: Finansieringen av åtgärder mot allvarliga fredstida hot och påfrestningar som gäller elektronisk kommunikation sker genom att den som bedriver verksamhet som är anmäld enligt lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation betalar en avgift. Åtgärder som finansieras från anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation*, med ett belopp som motsvarar avgiftsuttaget, syftar till att bidra till att säkra de elektroniska kommunikationernas driftsäkerhet och robusthet.

Regeringens överväganden

Mot bakgrund av ovanstående föreslår regeringen att 20 583 000 kronor anvisas under anslaget 2:1 *Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader* för vissa myndighetsuppgifter för 2012.

För 2013 beräknas anslaget till 20 989 000 kronor, för 2014 till 21 397 000 kronor och för 2015 beräknas anslaget till 21 958 000 kronor.

Tabell 4.5 Härledning av anslagsnivån 2012–2015, för 2:1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter

Tusental kronor

	2012	2013	2014	2015
Anvisat 2011¹	25 372	25 372	25 372	25 372
<i>Förändring till följd av:</i>				
Pris- och löne- omräkning ²	263	768	1 314	2 014
Beslut	-5 052	-5 151	-5 259	-5 397
Överföring till/från andra anslag				
Övrigt			-30	-31
Förslag/ beräknat anslag	20 583	20 989	21 397	21 958

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2010 (bet. 2010/11:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på ändringsbudget under innevarande år.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2011 års budget för staten. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2013–2015 är preliminär och kan komma att ändras.

4.6.2 2:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade

Tabell 4.6 Anslagsutveckling

Tusental kronor

År	Utfall	Anslags- sparande	Utgifts- prognos
2010	130 156	23 049	
2011	148 749 ¹		150 005
2012	Förslag	147 078	
2013	Beräknat	145 078	
2014	Beräknat	145 078	
2015	Beräknat	145 078	

¹ Inklusive ändringsbudget till statens budget 2011 (prop. 2010/11:99, bet. 2010/11:FiU21) och förslag till ändringsbudget i samband med denna proposition.

Tabell 4.7 Särskilt bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Tusental kronor

	Utfall 2010	Prognos 2011	Förslag 2012	Beräknat 2013	Beräknat 2014	Beräknat 2015–
Ingående åtaganden	159 506	148 840	189 949			
Nya åtaganden	94 152	160 000	130 000			
Infriade åtaganden	- 104 818	- 118 891	- 110 000	- 110 000	- 99 949	0
Utestående åtaganden	148 840	189 949	209 949			
Erhållet/föreslaget bemyndigande	240 000	220 000	220 000			

Regeringens överväganden

Den del av verksamheten som härrör till tjänsten SMS 112, dvs. tjänst för nödsamtal till larmnumret 112 via sms för funktionshindrade, förs från PTS till SOS Alarm AB. Anslaget minskas därför med 1 671 000 kronor fr.o.m. 2012.

Anslaget används för ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning i syfte att trygga behovet av effektiva elektroniska kommunikationer och posttjänster. Anslaget används även för utvecklingsprojekt med inriktning på elektronisk kommunikation och it-användning för personer med funktionsnedsättning. Dessutom används anslaget för viss uppföljnings- och utredningsverksamhet.

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2012 för ramanslag 2:2 *Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 220 000 000 kronor under 2013–2014.

Skälen för regeringens förslag: Bemyndigande behövs för att möjliggöra att det för verksamheten kan göras ekonomiska åtaganden, som främst avser flerårigt avtalstecknande vid upphandling.

Medlen beräknas i stället under utgiftsområde 6 Försvar och samhällets krisberedskap, anslag 2:6 *Ersättning till SOS Alarm Sverige AB* för alarmeringstjänst enligt avtal.

Mot bakgrund av ovanstående föreslår regeringen att 147 078 000 kronor anvisas under

anslaget 2:2 *Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade* för 2012. För åren 2013–2015 beräknas anslaget till 145 078 000 kronor för respektive år.

Tabell 4.8 Härledning av anslagsnivån 2012–2015, för 2:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade

Tusental kronor

	2012	2013	2014	2015
Anvisat 2011¹	148 749	148 749	148 749	148 749
<i>Förändring till följd av:</i>				
Beslut		-2 000	-2 000	-2 000
Överföring till/från andra anslag	-1 671	-1 671	-1 671	-1 671
Övrigt				
Förslag/beräknat anslag	147 078	145 078	145 078	145 078

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2010 (bet. 2010/11:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på ändringsbudget under innevarande år.

4.6.3 2:3 Grundläggande betaltjänster

Tabell 4.9 Anslagsutveckling

Tusental kronor

År	Utfall	Utgifter	Anslags-sparande	Utgifts-prognos
2010	Utfall	48 664		304
2011	Anslag	49 000 ¹		48 594
2012	Förslag	37 000		
2013	Beräknat	37 000		
2014	Beräknat	37 000		
2015	Beräknat	37 000		

¹ Inklusive ändringsbudget till statens budget 2011 (prop. 2010/11:99, bet. 2010/11:FiU21) och förslag till ändringsbudget i samband med denna proposition.

Anslaget används för tillhandahållandet av grundläggande betaltjänster på de orter och den landsbygd där behovet av tjänsterna inte tillgodoses av marknaden. Anslaget används även för tillhandahållande av grundläggande betal-

tjänster för äldre personer och personer med funktionsnedsättning boende i landsbygd. Detta inbegriper upphandling av dessa tjänster. Vidare används anslaget för regionala stöd- och utvecklingsinsatser.

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2012 för ramanslag 2:3 *Grundläggande betaltjänster* ingå ekonomiska åtaganden som medför behov av framtida anslag på högst 60 000 000 kronor under 2013–2014.

Skälen för regeringens förslag: Bemyndigande behövs för att möjliggöra att det för verksamheten kan göras ekonomiska åtaganden, som främst avser flerårigt avtalstecknande vid upphandling.

Tabell 4.10 Särskilt bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Tusental kronor

	Utfall 2010	Prognos 2011	Förslag 2012	Beräknat 2013	Beräknat 2014	Beräknat 2015–
Ingående åtaganden						
Nya åtaganden			60 000			
Infriade åtaganden			0	- 37 000	- 23 000	
Utestående åtaganden			60 000			
Erhållet/föreslaget bemyndigande			60 000			

Regeringens överväganden

Kostnaderna för verksamheten 2012 beräknas till totalt 37 miljoner kronor. För tid efter att nuvarande upphandling löper ut i juni 2012 kan nya insatser, t.ex. upphandling behöva genomföras. Kostnaderna för åren 2013 till och med 2015 beräknas till 37 miljoner kronor per år. Mot bakgrund av ovanstående föreslår regeringen att 37 000 000 kronor anvisas under anslaget 2:3 *Grundläggande betaltjänster* för 2012.

För 2013, 2014 och 2015 beräknas anslaget till 37 000 000 kronor för respektive år.

Tabell 4.11 Härledning av anslagsnivån 2012–2015, för 2:3 Grundläggande betaltjänster

Tusental kronor

	2012	2013	2014	2015
Anvisat 2011¹	49 000	49 000	49 000	49 000
<i>Förändring till följd av:</i>				
Beslut	-12 000	-12 000	-12 000	-12 000
Överföring till/från andra anslag				
Övrigt				
Förslag/beräknat anslag	37 000	37 000	37 000	37 000

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2010 (bet. 2010/11:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på ändringsbudget under innevarande år.

4.6.4 2:4 Informationsteknik: Telekommunikation m.m.

Tabell 4.12 Anslagsutveckling

Tusental kronor

År	Utfall	Anslags-sparande	Utgifts-prognos
2010	Utfall	5 295	12 715
2011	Anslag	18 010 ¹	19 591
2012	Förslag	40 010	
2013	Beräknat	40 010	
2014	Beräknat	40 010	
2015	Beräknat	25 010	

¹ Inklusivt ändringsbudget till statens budget 2011 (prop. 2010/11:99, bet. 2010/11:FiU21) och förslag till ändringsbudget i samband med denna proposition.

Anslaget används för insatser som bidrar till att förverkliga målen för politiken för informations-samhället, vilket inkluderar samhällsomfattande tjänster inom området elektronisk kommunikation liksom uppföljningar och utvärderingar av politiken.

Regeringens överväganden

Regeringen bedömer att de insatser som genomförts under året har bidragit till att förverkliga regeringens politik för informations-samhället.

Regeringens inriktning är enligt ovan att uppgradera nivån för funktionellt tillträde till internet (se vidare avsnitt 4.5 Politikens inriktning). Tjänsten ska i första hand tillhandahållas av marknaden men vissa offentliga kostnader kan inte uteslutas varför beräknat anslag för åren 2012 till och med 2014 höjs med 15 miljoner kronor per år.

För att genomföra förslag i en digitala agenda ökar anslaget dessutom med 7 miljoner kronor.

För 2012 föreslås att 40 010 000 kronor anvisas under anslaget 2:4 *Informationsteknik: Telekommunikation m.m.* Även för åren 2013–2014 beräknas anslaget till 40 010 000 kronor per år. För 2015 beräknas anslaget till 25 010 000 kronor.

Tabell 4.13 Härledning av anslagsnivån 2012–2015, för 2:4 Informationsteknik: Telekommunikation m.m.

Tusental kronor

	2012	2013	2014	2015
Anvisat 2011¹	18 010	18 010	18 010	18 010
<i>Förändring till följd av:</i>				
Beslut	22 000	22 000	22 000	7 000
Överföring till/från andra anslag				
Övrigt				
Förslag/beräknat anslag	40 010	40 010	40 010	25 010

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2010 (bet. 2010/11:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på ändringsbudget under innevarande år.

4.6.5 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation

Tabell 4.14 Anslagsutveckling

Tusental kronor

År	Utfall	Anslags-sparande	Utgifts-prognos
2010	Utfall	113 290	81 711
2011	Anslag	120 000 ¹	197 491
2012	Förslag	185 000	
2013	Beräknat	185 000	
2014	Beräknat	185 000	
2015	Beräknat	120 000	

¹ Inklusivt ändringsbudget till statens budget 2011 (prop. 2010/11:99, bet. 2010/11:FiU21) och förslag till ändringsbudget i samband med denna proposition.

Anslaget används för åtgärder för driftsäkra och tillgängliga elektroniska kommunikationer. Detta inbegriper stöd till bredbandsprojekt i områden där utbyggnad inte sker på marknadsmässig grund. Närmare villkor för vissa av dessa stöd ges i förordning.

Vidare används anslaget för åtgärder för driftsäkra och robusta elektroniska kommunikationer för att skydda kommunikationerna mot allvarliga hot och påfrestningar i fredstid. Anslaget används även till kostnader för administration av åtgärderna m.m.

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2012 för ramanslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 135 000 000 kronor under 2013–2014.

Skälen för regeringens förslag: Bemyndigande krävs för att möjliggöra att det för verksamheten kan göras ekonomiska åtaganden som främst avser flerårigt avtalstecknande vid upphandling.

Tabell 4.15 Särskilt bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Tusental kronor

	Utfall 2010	Prognos 2011	Förslag 2012	Beräknat 2013	Beräknat 2014	Beräknat 2015–
Ingående åtaganden	82 761	57 833	88 048			
Nya åtaganden	48 262	85 000	115 000			
Infriade åtaganden	-73 191	-54 785	-70 000	-100 000	-33 048	
Utestående åtaganden	57 833	88 048	133 048			
Erhållet/föreslaget bemyndigande	95 000	95 000	135 000			

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

Regeringens överväganden

För att kunna utnyttja det ökade stöd till it-infrastrukturutbyggnad inom Landsbyggsprogrammet som föreslås i denna proposition (se utgiftsområde 23 Areella näringar, landsbygd och livsmedel), krävs medel till medfinansiering. Därför ökas anslaget med 25 miljoner kronor 2012–2014. Stödet till kanalisation förlängs. Anslaget ökar därför med ytterligare 40 miljoner kronor per år 2012–2014.

Regeringen föreslår därför att 185 000 000 kronor anvisas anslaget för 2012. För åren 2013–2014 beräknas anslaget till 185 000 000 kronor per år. För 2015 beräknas anslaget till 120 000 000 kronor. Av detta belopp motsvarar 100 miljoner kronor det avgiftsuttag som föreslås ovan för finansiering av åtgärder mot allvarliga fredstida hot och påfrestningar som gäller elektronisk kommunikation. Minst motsvarande belopp kommer att användas för detta ändamål.

Tabell 4.16 Härledning av anslagsnivån 2012–2015, för 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation

Tusental kronor

	2012	2013	2014	2015
Anvisat 2011¹	120 000	120 000	120 000	120 000
<i>Förändring till följd av:</i>				
Beslut	65 000	65 000	65 000	
Överföring till/från andra anslag				
Övrigt				
Förslag/ beräknat anslag	185 000	185 000	185 000	120 000

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2010 (bet. 2010/11:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på ändringsbudget under innevarande år.

4.6.6 2:6 Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse

Tabell 4.17 Anslagsutveckling

Tusental kronor				
2010	Utfall	-	Anslags-sparande	-
2011	Anslag	- ¹	Utgifts-prognos	-
2012	Förslag	28 313		
2013	Beräknat	29 163 ²		
2014	Beräknat	3 148 ³		
2015	Beräknat	3 221 ⁴		

¹ Till och med budgetåret 2011 har anslaget redovisats under utgiftsområde 2 Samhällsekonomi och finansförvaltning.

² Motsvarar 28 314 tkr i 2012 års prisnivå.

³ Motsvarar 2 998 tkr i 2012 års prisnivå.

⁴ Motsvarar 2 999 tkr i 2012 års prisnivå.

Anslagets ändamål är att finansiera prioriterade e-förvaltningsprojekt som är av strategisk betydelse för statsförvaltningens utveckling. Anslaget ska också användas för projekt som förenklar vardagen för företag och privatpersoner. Vidare används anslaget för att analysera kostnader och effekter av e-förvaltningsprojekt. (För utfall 2010 och anslag 2011, se anslag 1:17, avsnitt 3.6 Budgetförslag, utgiftsområde 2 Samhällsekonomi och finansförvaltning.)

Regeringens överväganden

Regeringen konstaterar att it-projekt tar en stor del av de statliga myndigheternas resurser i anspråk och att det därför är viktigt att hitta former för ett så effektivt resursutnyttjande som möjligt för sådana projekt.

Utgångspunkten för alla offentliga e-förvaltningsprojekt är att de ska vara väl underbyggda med förstudier som specificerar hur kostnader ska fördelas och hur besparingar och andra nyttor ska uppnås, fördelas och realiseras.

Regeringen fortsätter arbetet med att skapa en enklare vardag för privatpersoner och företag.

Med anledning av ovanstående ökar anslaget med 3 miljoner kronor per år 2012–2013. Regeringen föreslår att anslaget 2:6 *Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk*

betydelse för 2012 uppgår till 28 313 000 kronor. För 2013 beräknas anslaget till 29 163 000 kronor, för 2014 till 3 148 000 kronor och för 2015 till 3 221 000 kronor. Minskningen från 2014 förklaras av att vissa projekt avslutas under 2013.

Tabell 4.18 Härledning av anslagsnivån 2012–2015, för 2:6 Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse

Tusental kronor				
	2012	2013	2014	2015
Anvisat 2011¹	25 000	25 000	25 000	25 000
<i>Förändring till följd av:</i>				
Pris- och löne- omräkning ²	314	1 074	1 579	2 188
Beslut	3 000	3 090	-23 430	-23 966
Överföring till/från andra anslag				
Övrigt				
Förslag/ beräknat anslag	28 313	29 163	3 148	3 221

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2010 (bet. 2010/11:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på ändringsbudget under innevarande år.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2011 års budget för staten. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2013–2015 är preliminär och kan komma att ändras.