

# Kommunikationer

22





## Förslag till statsbudget för 2010

## 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.....	17
3.4	Mål .....	18
3.5	Resultatredovisning .....	19
3.5.1	Trafikslagsövergripande frågor .....	19
3.5.2	Vägar .....	24
3.5.3	Järnvägar .....	29
3.5.4	Sjöfart.....	36
3.5.5	Luftfart .....	39
3.5.6	Analys och slutsatser .....	43
3.6	Revisionens iakttagelser.....	44
3.7	Politikens inriktning .....	45
3.8	Budgetförslag .....	50
3.8.1	1:1 Vägverket: Administration.....	50
3.8.2	1:2 Väghållning.....	51
3.8.3	1:3 Banverket: Administration .....	58
3.8.4	1:4 Banhållning.....	59
3.8.5	1:5 Trafikverket.....	65
3.8.6	Sjöfartsverket .....	66
3.8.7	1:6 Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål m.m. ....	68
3.8.8	1:7 Ersättning till viss kanaltrafik m.m. ....	68
3.8.9	1:8 Sjöfartsregistret .....	69
3.8.10	1:9 Rederinämnden: Administration .....	69
3.8.11	1:10 Driftbidrag till icke statliga flygplatser.....	70
3.8.12	1:11 Rikstrafiken: Administration .....	71
3.8.13	1:12 Trafikavtal.....	71
3.8.14	1:13 Viss internationell verksamhet.....	72

3.8.15	1:14 Statens väg- och transportforskningsinstitut .....	73
3.8.16	1:15 Statens institut för kommunikationsanalys .....	74
3.8.17	1:16 Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk.....	75
3.8.18	1:17 Trängselskatt i Stockholm: Administrationskostnader m.m.....	76
3.8.19	1:18 Transportstyrelsen.....	76
3.8.20	1:19 Trafikanalys.....	80
3.8.21	Vissa tidigare ställningstaganden av riksdagen .....	80
3.8.22	Luftfartsverket .....	81
3.8.23	Statens järnvägar .....	83
3.8.24	Bolagsförvaltningen.....	85
3.8.25	Statens haverikommission.....	86
4	Politiken för informationssamhället .....	87
4.1	Omfattning .....	87
4.2	Utgiftsutveckling.....	88
4.3	Mål.....	88
4.4	Resultatredovisning.....	89
4.4.1	Resultat.....	89
4.4.2	Analys och slutsatser.....	94
4.5	Revisionens iakttagelser .....	98
4.6	Politikens inriktning.....	98
4.7	Budgetförslag .....	102
4.7.1	2:1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter .....	102
4.7.2	2:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade .....	103
4.7.3	2:3 Grundläggande betaltjänster.....	104
4.7.4	2:4 Informationsteknik: Telekommunikation m.m. ....	105
4.7.5	2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation .....	106

## Tabellförteckning

---

Anslagsbelopp.....	11
2.1 Utgiftsutveckling inom utgiftsområde 22 Kommunikationer.....	13
2.2 Härledning av ramnivån 2010–2012. Utgiftsområde 22 Kommunikationer.....	14
2.3 Ramnivå 2010 realekonomisk fördelad. Utgiftsområde 22 Kommunikationer .....	14
2.4 Skatteutgifter inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, netto .....	14
3.1 Utgiftsutveckling inom område transportpolitik.....	16
3.2 Skatteutgifter inom transportpolitiken, netto .....	17
3.3 Andel kvinnor och män i genomförda resor.....	21
3.4 Antal genomförda resor, 2006–2008.....	22
3.5 Kostnad per resa, 2006–2008.....	22
3.6 Verksamhetens fördelning i förhållande till de transportpolitiska målen .....	22
3.7 Ekonomisk utveckling för VTI.....	22
3.8 Projekt som Sverige beviljats medel för i 2008 års utlysningar.....	24
3.9 Uppfyllelse av verksamhetsmålen i Vägverkets regleringsbrev för 2008 .....	25
3.10 Uppföljning av åtgärder i nationell väghållningsplan .....	27
3.11 Uppföljning av åtgärder i regionala planer .....	27
3.12 Uppföljning av länsfördelning i regional plan .....	28
3.13 Uppföljning av kostnader samt redovisning av kalkylerad samhällsnytta för objekt större än 100 miljoner kronor som öppnats för trafik under 2008 .....	29
3.14 Uppfyllelse av verksamhetsmålen i Banverkets regleringsbrev för 2008 .....	29
3.15 Uppföljning av objekt som öppnats för trafik under 2008 .....	34
3.16 Statens järnvägars resultat efter finansnetto .....	36
3.17 Ekonomisk utveckling.....	38
3.18 Anslagsutveckling.....	50
3.19 Härledning av anslagsnivån 2010–2012, för 1:1 Vägverket: Administration .....	51
3.20 Anslagsutveckling.....	51
3.21 Intäkter som Vägverket disponerar.....	52
3.22 Intäkter som Vägverket inte disponerar.....	52
3.23 Investeringsplan.....	53
3.24 Särskilt bemyndigande om ekonomiska åtaganden, inklusive räntekostnader .....	53
3.25 Beräknad nettoupplåning för vägar 2009–2017 .....	54
3.26 Beräknad låneskuld för vägar 2008–2017 .....	54
3.27 Anslagsbehov för räntor och återbetalning av lån för vägar 2008–2017 .....	55
3.28 Anslaget 1:2 Väghållning fördelat på anslagsposter och delposter.....	57
3.29 Härledning av anslagsnivån 2010–2012, för 1:2 Väghållning.....	58
3.30 Anslagsutveckling.....	58
3.31 Härledning av anslagsnivån 2010–2012, för 1:3 Banverket: Administration .....	59
3.32 Anslagsutveckling.....	59
3.33 Uppdrags- och avgiftsintäkter m.m.....	60
3.34 Investeringsplan.....	60

3.35 Särskilt bemyndigande om ekonomiska åtaganden.....	61
3.36 Beräknad nettoupplåning för Banverket och vissa järnvägsprojekt 2009– 2017.....	62
3.37 Beräknad låneskuld för Banverket och vissa järnvägsprojekt 2008–2017.....	62
3.38 Anslagsbehov för räntor och återbetalning av lån för järnvägar m.m. 2008– 2017.....	63
3.39 Fördelning av anslaget på anslagposter .....	64
3.40 Härledning av anslagsnivån 2010–2012, för 1:4 Banhållning.....	65
3.41 Anslagsutveckling.....	65
3.42 Härledning av anslagsnivån 2010–2012, för 1:5 Trafikverket .....	66
3.43 Investeringsplan.....	67
3.44 Anslagsutveckling.....	68
3.45 Härledning av anslagsnivån 2010–2012, för 1:6 Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål m.m.....	68
3.46 Anslagsutveckling.....	68
3.47 Härledning av anslagsnivån 2010–2012, för 1:7 Ersättning till viss kanaltrafik m.m. ....	69
3.48 Anslagsutveckling.....	69
3.49 Härledning av anslagsnivån 2010–2012, för 1:8 Sjöfartsregistret.....	69
3.50 Anslagsutveckling.....	69
3.51 Härledning av anslagsnivån 2010–2012, för 1:9 Rederinämnden: Administration .....	70
3.52 Anslagsutveckling.....	70
3.53 Härledning av anslagsnivån, 2010–2012 för 1:10 Driftbidrag till icke statliga flygplatser .....	71
3.54 Anslagsutveckling.....	71
3.55 Härledning av anslagsnivån 2010–2012, för 1:11 Rikstrafiken: Administration .....	71
3.56 Anslagsutveckling.....	71
3.57 Särskilt bemyndigande om ekonomiska åtaganden.....	72
3.58 Härledning av anslagsnivån 2010–2012, för 1:12 Trafikavtal.....	72
3.59 Anslagsutveckling.....	72
3.60 Härledning av anslagsnivån 2010–2012, för 1:13 Viss internationell verksamhet.....	73
3.61 Anslagsutveckling.....	73
3.62 Uppdragsverksamhet .....	73
3.63 Härledning av anslagsnivån 2010–2012, för 1:14 Statens väg- och transportforskningsinstitut .....	74
3.64 Anslagsutveckling.....	74
3.65 Härledning av anslagsnivån 2010–2012, för 1:15 Statens institut för kommunikationsanalys .....	74
3.66 Anslagsutveckling.....	75
3.67 Härledning av anslagsnivån 2010–2012, för 1:16 Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk .....	76
3.68 Anslagsutveckling.....	76
3.69 Härledning av anslagsnivån 2010–2012, för 1:17 Trängselskatt i Stockholm: Administrationskostnader m.m. ....	76
3.70 Anslagsutveckling.....	76
3.71 Intäkter från offentligrättslig verksamhet inom vägtrafikområdet som Transportstyrelsen disponerar.....	77

3.72 Intäkter från uppdragsverksamhet inom vägtrafikområdet som Transportstyrelsen disponerar .....	77
3.73 Intäkter från offentligrättslig verksamhet inom sjöfartsområdet som Transportstyrelsen disponerar .....	77
3.74 Intäkter från offentligrättslig verksamhet inom luftfartsområdet som Transportstyrelsen disponerar .....	77
3.75 Härledning av anslagsnivån 2010–2012, för 1:18 Transportstyrelsen.....	80
3.76 Anslagsutveckling.....	80
3.77 Härledning av anslagsnivån 2010–2012, för 1:19 Trafikanalys.....	80
3.78 Prognos 2009–2012.....	82
3.79 Investeringsplan .....	83
3.80 Resultatutveckling .....	84
3.81 Uppdragsverksamhet.....	84
3.82 Offentligrättslig verksamhet.....	84
4.1 Utgiftsutveckling inom politiken för informationssamhället.....	88
4.2 Bredbandsstöd 2001–2007 (2008) .....	89
4.3 Total finansiering av bredbandsprojekt per finansieringskälla.....	90
4.4 Indikatorer på målpuppfyllelse .....	92
4.5 Anslagsutveckling.....	102
4.6 Härledning av anslagsnivån 2010–2012, för 2:1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter .....	103
4.7 Offentligrättslig verksamhet.....	103
4.8 Anslagsutveckling.....	103
4.9 Särskilt bemyndigande om ekonomiska åtaganden .....	104
4.10 Härledning av anslagsnivån 2010–2012, för 2:2 Ersättning för särskilda tjänster för funktionshindrade .....	104
4.11 Anslagsutveckling.....	104
4.12 Härledning av anslagsnivån 2010–2012, för 2:3 Grundläggande betaltjänster .....	105
4.13 Anslagsutveckling.....	105
4.14 Härledning av anslagsnivån 2010–2012, för 2:4 Informationsteknik: Telekommunikation m.m.....	105
4.15 Anslagsutveckling.....	106
4.16 Särskilt bemyndigande om ekonomiska åtaganden .....	106
4.17 Härledning av anslagsnivån 2010–2012, för 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation .....	107





# 1 Förslag till riksdagsbeslut

## Regeringen föreslår att riksdagen

1. bemyndigar regeringen att under 2010 för ramanslaget 1:2 *Väghållning* ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 31 000 000 000 kronor efter 2010 (avsnitt 3.8.2),
2. godkänner att regeringen för 2010 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 4 700 000 000 kronor för E6 Svinesundsförbindelsen och prioriterade vägprojekt m.m. (avsnitt 3.8.2),
3. bemyndigar regeringen att under 2010 för ramanslaget 1:4 *Banbållning* ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 78 000 000 000 kronor efter 2010 (avsnitt 3.8.4),
4. godkänner att regeringen för 2010 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 8 300 000 000 kronor för investeringar i eldriftsanläggningar för järnväg och prioriterade järnvägsprojekt m.m. (avsnitt 3.8.4),
5. godkänner att regeringen för 2010 får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret om högst 17 800 000 000 kronor till Botniabanan AB (publ) för fortsatt utbyggnad av Botniabanan (avsnitt 3.8.4),
6. godkänner de ekonomiska målen för Sjöfartsverket och föreslagen prisrestriktion samt bemyndigar regeringen att besluta om utdelning och skattemotsvarighet för Sjöfartsverket i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.8.6),
7. bemyndigar regeringen att för 2010 ge Sjöfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.8.6),
8. godkänner förslaget till investeringsplan för Sjöfartsverket för 2010–2012 (avsnitt 3.8.6),
9. bemyndigar regeringen att under 2010 för ramanslaget 1:12 *Trafikavtal* ge Rikstrafiken befogenheter att ingå ekonomiska förpliktelser i samband med tjänstekoncessioner, avtal om trafikfjänt baserat på allmän trafikplikt, samverkansavtal och upphandling av transportpolitiskt motiverad trafik som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 3 500 000 000 kronor under 2011–2022 (avsnitt 3.8.12),
10. godkänner att riksdagens tidigare ställningstaganden rörande Vägverkets, Banverkets och Statens institut för kommunikationsanalys inrättande och organisation ska upphöra att gälla (avsnitt 3.8.21),
11. godkänner de ekonomiska målen för Luftfartsverket och föreslagen prisrestriktion och bemyndigar regeringen att besluta om utdelning och skattemotsvarighet för Luftfartsverket i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.8.22),
12. bemyndigar regeringen att för 2010 ge Luftfartsverket finansiella befogenheter i

- enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.8.22),
13. godkänner förslaget till investeringsplan för Luftfartsverket för 2010–2012 (avsnitt 3.8.22),
  14. godkänner Statens järnvägars ekonomiska mål och finansieringsmodell samt bemyndigar regeringen att för 2010 ge Statens järnvägars finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.8.23),
  15. bemyndigar regeringen att utöka Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB Aktiebolags låneram för lån i Riksgäldskontoret till 3 361 000 000 kronor exklusive kapitaltjänstkostnader och mervärdesskatt (avsnitt 3.8.24),
  16. fastställer avgiftsuttaget för finansiering av åtgärder mot allvarliga hot och påfrestringar som gäller elektronisk kommunikation till högst 100 000 000 kronor under 2010 (avsnitt 4.7.1),
  17. bemyndigar regeringen att under 2010 för ramanslag 2:2 *Ersättning för särskilda tjänster för funktionshindrade* ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 240 000 000 kronor under 2011–2014 (avsnitt 4.7.2),
  18. bemyndigar regeringen att under 2010 för ramanslag 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* ingå ekonomiska förpliktelser som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 95 000 000 kronor under 2011–2012 (avsnitt 4.7.5),
  19. för budgetåret 2010 anvisar anslagen under utgiftsområde 22 *Kommunikationer* enligt följande uppställning:

**Anslagsbelopp**

Tusental kronor

Anslag	Anslagstyp	
1:1 Vägverket: Administration	Ramanslag	234 609
1:2 Väghållning	Ramanslag	20 645 765
1:3 Banverket: Administration	Ramanslag	189 875
1:4 Banhållning	Ramanslag	14 942 033
1:5 Trafikverket	Ramanslag	1 159 707
1:6 Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål m.m.	Ramanslag	143 308
1:7 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.	Ramanslag	62 284
1:8 Sjöfartsregistret	Ramanslag	6 187
1:9 Rederinämnden: Administration	Ramanslag	2 126
1:10 Driftbidrag till icke statliga flygplatser	Ramanslag	103 013
1:11 Rikstrafiken: Administration	Ramanslag	27 983
1:12 Trafikavtal	Ramanslag	831 000
1:13 Viss internationell verksamhet	Ramanslag	27 485
1:14 Statens väg- och transportforskningsinstitut	Ramanslag	40 371
1:15 Statens institut för kommunikationsanalys	Ramanslag	14 209
1:16 Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	Ramanslag	348 500
1:17 Trängselskatt i Stockholm: Administrationskostnader m.m.	Ramanslag	274 000
1:18 Transportstyrelsen	Ramanslag	509 657
1:19 Trafikanalys	Ramanslag	45 000
2:1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter	Ramanslag	38 456
2:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade	Ramanslag	148 749
2:3 Grundläggande betaltjänster	Ramanslag	49 000
2:4 Informationsteknik: Telekommunikation m.m.	Ramanslag	18 010
2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	Ramanslag	195 000
<b>Summa</b>		<b>40 056 327</b>



## 2 Kommunikationer

### 2.1 Omfattning

Utgiftsområde Kommunikationer omfattar transportpolitik och politiken för informations-samhället.

### 2.2 Utgiftsutveckling

**Tabell 2.1** Utgiftsutveckling inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

<i>Miljoner kronor</i>						
	Utfall 2008	Budget 2009 <sup>1</sup>	Prognos 2009	Förslag 2010	Beräknat 2011	Beräknat 2012
Transportpolitik	60 969	41 830	41 747	<b>39 607</b>	39 171	38 447
Politiken för informations-samhället	304	233	253	<b>449</b>	375	364
Äldreanslag	211	21	27	<b>0</b>	0	0
<b>Totalt för utgiftsområde 22 Kommunikationer</b>	<b>61 484</b>	<b>42 084</b>	<b>42 027</b>	<b>40 056</b>	<b>39 546</b>	<b>38 811</b>

<sup>1</sup> Inklusive tilläggsbudgetar till statsbudgeten 2009 (prop. 2008/09:49, bet. 2008/09:FiU14, prop. 2008/09:97, bet. 2008/09:FiU18, prop. 2008/09:99, bet. 2008/09:FiU21, prop. 2008/09:124, bet. 2008/09:FiU40) och förslag till tilläggsbudget i samband med denna proposition.

År 2008 uppgick de totala utgifterna för utgiftsområde Kommunikationer till 61 484 miljoner kronor.

För 2009 föreslår regeringen i tilläggsbudget i samband med denna proposition att 1 461 miljoner kronor tillförs utgiftsområdet. Medlen är till största delen hänförliga till överföringar i samband med bolagiseringen av Banverkets enhet Banverket Produktion om 1 015 miljoner kronor och till tidigareläggning av underhållsåtgärder inom väg om 65 miljoner kronor samt en satsning på redan pågående järnvägsinvesteringar om 335 miljoner kronor.

Regeringens förslag till anslag 2010 för transportpolitiken uppgår till 39 607 miljoner

kronor. Skillnaden mellan utfall 2008 och anslagsnivån 2009 beror på den extraamortering av låneskulden för vägar och järnvägar som riksdagen beslutat om i enlighet med regeringens förslag på tilläggsbudget i samband med budgetpropositionen för 2009 (prop. 2009/09:2, bet. 2008/09:FiU, rskr. 2008/09:55).

Förslag till anslag 2010 för politiken för informations-samhället uppgår till 449 miljoner kronor. Den högre nivån i förhållande till 2009 beror framför allt på att anslagsmedel för driftsäkra och robusta elektroniska kommunikationer tillförts området.

För 2011 och 2012 beräknas de totala anslagen inom utgiftsområdet till 39 546 miljoner kronor respektive 38 811 miljoner kronor.

**Tabell 2.2 Härledning av ramnivån 2010–2012.  
Utgiftsområde 22 Kommunikationer**

Miljoner kronor			
	2010	2011	2012
<b>Anvisat 2009<sup>1</sup></b>	<b>40 223</b>	<b>40 223</b>	<b>40 223</b>
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning <sup>2</sup>	-4	896	1 678
Beslut <sup>3</sup>	-245	-1 757	-3 272
Övriga makroekonomiska förutsättningar			
Volymer			
Överföring till/från andra utgiftsområden	261	245	223
Övrigt	-179	-61	-41
<b>Ny ramnivå</b>	<b>40 056</b>	<b>39 546</b>	<b>38 811</b>

<sup>1</sup> Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2008 (bet. 2008/09:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

<sup>2</sup> Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2009 års statsbudget. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning.

<sup>3</sup> Beloppen är delvis en konsekvens av tidigare fattade beslut om tillfälligt ökade anslag. En tillfällig höjning av anslagsnivån ett år innebär att en motsvarande nedjustering görs året efter. Beloppet 2012 är utöver ovan nämnda budgettekniska skäl delvis en konsekvens av den neddragning som aviseras i denna proposition med anledning av den föreslagna tidigareläggningen av investerings- och underhållsåtgärder 2009 och 2010.

Av tabell 2.3 framgår utgiftsområdets ram för 2010 realekonomiskt fördelad på transfereringar, verksamhetskostnader och investeringar.

**Tabell 2.3 Ramnivå 2010 realekonomisk fördelad.  
Utgiftsområde 22 Kommunikationer**

Miljoner kronor	
	2010
Transfereringar <sup>1</sup>	2 266
Verksamhetskostnader <sup>2</sup>	27 462
Investeringar <sup>3</sup>	10 328
<b>Summa ramnivå</b>	<b>40 056</b>

Den realekonomiska fördelningen baseras på utfall 2008 samt kända förändringar av anslagens användning.

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

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

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

## 2.3 Skatteutgifter

Samhällets stöd till företag och hushåll inom utgiftsområde 22 Kommunikationer redovisas i huvudsak på statsbudgetens utgiftssida. Vid sidan av dessa stöd finns det även stöd på budgetens inkomstsida i form av avvikelser från en likformig beskattning, s.k. skatteutgifter. Avvikelser från en likformig beskattning utgör en skatteförmån om t.ex. en viss grupp av skattskyldiga omfattas av en skattelättnad i förhållande till en likformig beskattning och som en skattesanktion om det rör sig om ett ”överuttag” av skatt. Många av skatteutgifterna har införts, mer eller mindre uttalat, som medel inom specifika områden som t.ex. konjunktur-, bostads-, miljö- eller arbetsmarknadspolitik. Dessa skatteutgifter påverkar statsbudgetens saldo och kan därför jämföras med stöd på budgetens utgiftssida. En utförlig beskrivning av redovisningen av skatteutgifterna finns i regeringens skrivelse 2008/09:183 Redovisning av skatteutgifter 2009.

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

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

Miljoner kronor		
	Prognos 2009	Prognos 2010
Transportpolitik	19 319	20 211
Politiken för informationssamhället		
<b>Totalt för utgiftsområdet</b>	<b>19 319</b>	<b>20 211</b>

## 3 Transportpolitik

### 3.1 Omfattning

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

De myndigheter, affärsverk och större bolag som verkar inom transportpolitiken är: Vägverket, Banverket, Transportstyrelsen, Statens järnvägar, Sjöfartsverket, Rederinämden, Luftfartsverket, Rikstrafiken, Statens väg- och transportforskningsinstitut, Statens haverikommission, Statens institut för kommunikationsanalys, Verket för innovationssystem, Kustbevakningen, AB Svensk Bilprovning, SJ AB, Jernhusen AB, Green Cargo AB och SAS Sverige AB, Svevia AB och Vectura Consulting AB.

Vidare verkar länsstyrelserna inom transportpolitiken genom sin verksamhet inom körkort- och yrkestrafikområdet fram till den 1 januari 2010 då verksamheten överförs till Transportstyrelsen.

Den 1 april 2010 inrättas två nya myndigheter, Trafikverket och Trafikanalys. Den 31 mars 2010 avvecklas Vägverket, Banverket och Statens institut för kommunikationsanalys.

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

## 3.2 Utgiftsutveckling

**Tabell 3.1 Utgiftsutveckling inom område transportpolitik**
*Miljoner kronor*

	Utfall 2008	Budget 2009 <sup>1</sup>	Prognos 2009	Förslag 2010	Beräknat 2011	Beräknat 2012
<i>Transportpolitik</i>						
1:1 Vägverket: Administration	894	869	836	235	0	0
1:2 Väghållning	30 049	22 242	21 783	20 646	21 650	20 902
1:3 Banverket: Administration	662	802	802	190	0	0
1:4 Banhållning	27 139	15 565	16 036	14 942	13 570	13 655
1:5 Trafikverket		0		1 160	1 529	1 465
1:6 Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål m.m.	201	143	143	143	143	143
1:7 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.	62	62	62	62	62	62
1:8 Sjöfartsregistret	6	6	6	6	6	6
1:9 Rederinämnden: Administration	1	2	2	2	2	2
1:10 Driftbidrag till icke statliga flygplatser	81	81	81	103	103	103
1:11 Rikstrafiken: Administration	26	27	25	28	29	29
1:12 Trafikavtal	1 087	881	872	831	831	831
1:13 Viss internationell verksamhet	3	2	3	27	27	27
1:14 Statens väg- och transportforskningsinstitut	38	39	38	40	41	42
1:15 Statens institut för kommunikationsanalys	51	56	56	14	0	0
1:16 Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	273	349	333	349	349	349
1:17 Trängselskatt i Stockholm: Administrationskostnader m.m.	394	324	302	274	274	274
1:18 Transportstyrelsen		380	367	510	493	495
1:19 Trafikanalys		0		45	61	61
<b>Summa Transportpolitik</b>	<b>60 969</b>	<b>41 830</b>	<b>41 747</b>	<b>39 607</b>	<b>39 171</b>	<b>38 447</b>
<i>Äldreanslag</i>						
2008 36:16 Järnvägsstyrelsen	59	0	7	0	0	0
<b>Summa Äldreanslag</b>	<b>59</b>	<b>0</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Totalt för Transportpolitiken inkl Äldreanslag</b>	<b>61 028</b>	<b>41 830</b>	<b>41 754</b>	<b>39 607</b>	<b>39 171</b>	<b>38 447</b>

<sup>1</sup> Inklusive tilläggsbudgetar till statsbudgeten 2009 (prop. 2008/09:49, bet. 2008/09:FiU14, prop. 2008/09:97, bet. 2008/09:FiU18, prop. 2008/09:99, bet. 2008/09:FiU21, prop. 2008/09:124, bet. 2008/09:FiU40) och förslag till tilläggsbudget i samband med denna proposition.

År 2008 uppgick de totala utgifterna för transportpolitiken till 61 028 miljoner kronor.

För 2009 föreslår regeringen i tilläggsbudget i samband med denna proposition att anslaget 1:2 *Väghållning och statsbidrag* ökas med 65 miljoner kronor för tidigareläggning av underhålls-åtgärder. Vidare föreslår regeringen att anslaget 1:3 *Banverket: Administration* tillförs 117 miljoner kronor för att täcka de omställningskostnader som uppstår i samband

med bolagiseringen av Banverkets enhet Banverket Produktion. Anslaget 1:4 *Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter* ökas med 335 miljoner kronor för satsning på redan pågående järnvägsinvesteringar och med 898 miljoner kronor för att täcka det underskott i myndighetskapital som uppstår i samband med bolagiseringen av Banverkets enhet Banverket Produktion. Vidare föreslår regeringen att 9 miljoner kronor förs till anslaget 1:5



Transportstyrelsen för förberedande åtgärder inför konkurrensutsättningen av fordonsbesiktningsverksamheten, finansiering sker genom att anslaget 1:2 *Väghållning och statsbidrag* minskas med motsvarande belopp. För anslaget 1:9 *Rederinämnden: Administration* föreslås att 600 000 kronor tillförs för ökade kostnader till följd av överklaganden av nämndens avslagsbeslut beträffande sjöfartsstöd och att anslaget 1:11 *Rikstrafiken: Administration* minskas med motsvarande belopp. Då ansökningar gällande väg- och järnvägsprojekt inom ramen för TEN (Transeuropeiska nätverk) har beviljats mer EU-bidrag än vad regeringen prognostiserat för samt att detta i sin tur innebär att fler studier och nya projekt inom väg- och järnvägssektorn kan genomföras gör regeringen bedömningen att anslaget 1:16 *Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk* ökas med 100 miljoner kronor. Sammanlagt föreslår regeringen att området tillförs 1 515 miljoner kronor i tillägsbudgeten i samband med denna proposition.

Prognosen för 2009 avseende de totala utgifterna för transportpolitiken uppgår till 41 754 miljoner kronor.

Regeringens förslag till anslag 2010 för transportpolitikens område uppgår till sammanlagt 39 607 miljoner kronor.

För 2011 och 2012 beräknas anslagen inom området till 39 171 miljoner kronor respektive 38 447 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 2009	Prognos 2010
Personbefordran	4 622	4 762
Energiskatt på dieselbränsle i motordrivna fordon	8 680	9 310
Särskild energiskattebefrielse för naturgas och gasol som drivmedel	140	140
Energiskattebefrielse för elförbrukning vid bandrift	980	1 020
Energiskattebefrielse för bränslebrukning vid bandrift	20	20
Energiskattebefrielse för koldioxidneutrala drivmedel	1 640	1 830
Energiskattebefrielse på bränsle för inrikes luftfart	770	800
Koldioxidskattebefrielse för bandrift	17	19
Koldioxidskattebefrielse för inrikes luftfart	710	740
Sjöfartsstöd	1 740	1 570
<b>Totalt för transportpolitik</b>	<b>19 319</b>	<b>20 211</b>

#### Personbefordran

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

#### Energiskatt på dieselbränsle i motordrivna fordon

Skattesatsen för dieselolja i miljöklass 1 jämförs med skattesatsen för bensin i miljöklass 1, vilken utgör normen på hela transportområdet. I praktiken utgörs nästan all bensin- och dieselolje användning av miljöklass 1. År 2009 motsvarar skattesatsen för bensin i den främsta miljöklassen 34,1 öre/kWh medan dieselolja i den främsta miljöklassen, dvs. miljöklass 1, beskattas med motsvarande 13,4 öre/kWh. Skatteutgiften utgörs av mellanskillnaden i skattesats. Skatteutgiften för dieselbränsle uppgår till 20,7 öre/kWh.

**Särskild energiskattebefrielse för naturgas och gasol som drivmedel**

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

**Energiskattebefrielse för elförbrukning vid bandrift**

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

**Energiskattebefrielse för bränsleförbrukning vid bandrift**

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

**Energiskattebefrielse för koldioxidneutrala drivmedel**

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

**Energiskattebefrielse på bränsle för inrikes luftfart**

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

**Koldioxidskattebefrielse för bandrift**

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

**Koldioxidskattebefrielse för inrikes luftfart**

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

**Sjöfartsstöd**

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

**3.4 Mål**

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

I enlighet med riksdagens beslut ska det övergripande målet för transportpolitiken även fortsättningsvis vara att säkerställa en samhälls-ekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. I och med riksdagens beslut har de tidigare sex delmålen ersatts med dels ett funktionsmål tillgänglighet, dels ett hänsynsmål säkerhet, miljö och hälsa.

Resultatbeskrivningen i det följande görs emellertid i förhållande till de tidigare målen, dvs. att inom ramen för en samhälls-ekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning bidra till delmålen om ett tillgängligt transportsystem, en hög transportkvalitet, en säker trafik, en god miljö, en positiv regional utveckling samt ett jämställt transportsystem.

## 3.5 Resultatredovisning

### 3.5.1 Trafikslagsövergripande frågor

I detta avsnitt ges en övergripande resultatredovisning för insatserna som gjorts inom transportpolitiken. Vidare redogörs särskilt för resultaten för verksamheten som bedrivs inom Rikstrafiken, Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA), samt Statens haverikommission (SHK). En närmare redovisning för resultat inom respektive trafikslag lämnas i efterföljande avsnitt.

#### Ett tillgängligt transportsystem

Banverket, Sjöfartsverket, Vägverket och Transportstyrelsen har i maj 2009 redovisat ett uppdrag från regeringen avseende etapp 1 i det prioriterade nät som ska vara användbart för personer med funktionsnedsättning senast 2010 (N2009/5065/TR). Av redovisningen framgår bl.a. att tre stationer i det prioriterade järnvägsnätet hittills har åtgärdats och att sammanlagt 40 av 150 tidigare utpekade järnvägsstationer kommer att åtgärdas till utgången av 2010. Vidare framgår att 219 av 554 utpekade busshållplatser på det statliga vägnätet är anpassade enligt nu gällande föreskrifter.

Förbättrad tillgänglighet inom och mellan regioner leder till större valmöjligheter och därmed även tillgång till en större lokal arbetsmarknad. Etappmålet om successivt förbättrad tillgänglighet inom regioner samt mellan regioner och omvärlden har delvis uppnåtts. I glesbygd har det dock skett en viss försämring i tillgänglighet, i huvudsak till följd av att det under 2008 genomfördes förändringar av den högsta tillåtna hastigheten på vägnätet för att förbättra trafiksäkerhet och miljö. I skogslänens inland har detta i de allra flesta fall inneburit en sänkning av hastigheten. Tillgängligheten och åtkomligheten har försämrats för vissa flygplatsregioner, och förbättrats för andra beroende på trafikeringen.

Etappmålet om tillgänglighet inom storstadsområden och mellan tätortsområden har uppnåtts. I Stockholm och Göteborg har medelhastigheten på väg ökat, delvis till följd av minskad trafik på grund av den försämrade

konjunkturen men även med anledning av vissa förbättringsåtgärder i vägnätet.

Etappmålet om ökad andel resor med kollektivtrafik har inte uppnåtts, utan andelen bedöms ligga kvar på samma nivå som 2006. Inte heller målet om ökad andel cykeltrafik har uppnåtts.

Genom de insatser som Rikstrafiken gör har 51 av landets kommuner en högre tillgänglighet jämfört med om inga insatser gjorts. Sämst interregional tillgänglighet har kommuner i Tornedalen, Norrlands inland, norra Värmland och Dalarna samt Småland. De insatser som Rikstrafiken gör i kommuner med otillräcklig tillgänglighet saknar dock inte betydelse.

Under 2008 har Rikstrafiken tecknat nya treåriga flygtrafikavtal. Dessa avtal har en stor betydelse för att förbättra den interregionala tillgängligheten i landets mer perifera delar. Kostnadsnivån för den fasta grundersättningen för dessa avtal bedöms ligga på samma nivå som tidigare år. Under året har även ett avtal tecknats med Norrtåg AB om genomförande av försöksverksamhet med en utvidgad trafikeringsrätt i norra Norrland. Åtagandet i det s.k. Norrlandsförsöket uppgår till drygt en halv miljard kronor fram till 2021. Vidare har nya samverkansavtal om järnvägstrafik ingåtts för trafikering av sträckorna Nässjö–Halmstad, Kalmar–Karlskrona–Göteborg samt ett antal linjer i Västra Götalands län.

Rikstrafiken har under 2008 genomfört trafikutredningar för UVEN-trafiken (Uppsala–Västerås–Eskilstuna–Norrköping) samt Gränstrafiken (Örebro–Karlstad–Oslo). En fortsatt insats i Gränstrafiken bedöms vara transportpolitiskt motiverad eftersom trafiken tillgodoser grundläggande transportbehov och ger förbättrad interregional tillgänglighet för främst de västra delarna av Värmland. Rikstrafiken bedömer dock att endast delen Karlstad–Oslo motiverar insatser då sträckan Örebro–Karlstad har betydande kommersiella resmöjligheter och resandet av interregional karaktär är relativt litet. Även för UVEN-trafiken visar utredningen att det interregionala resandet på linjen är lågt och att tillgängligheten för interregionala resor i de berörda kommunerna är god eller acceptabel även utan UVEN-trafiken.

Statens väg- och transportforskningsinstituts (VTI) forskning inom ramen för forskningsområdet äldre i transportsystemet och äldres

mobilitet får allt större betydelse i och med att andelen äldre i samhället ökar. Under 2008 har VTI främst inriktat arbetet på genomförande av enkätstudier beträffande förändringar i äldres livssituation inom ramen för ett större EU-projekt.

Ett annat område som VTI studerar är näringslivets transporter och transportsystemets utformning för optimal tillgänglighet. Bland annat deltar VTI i trafikverkens projekt för utveckling av modellsystem för godstransporter på nationell nivå, som gör det möjligt att ta hänsyn till logistiska beslut på företagsnivå.

### En hög transportkvalitet

Regeringens samlade bedömning är att delmålet om successivt ökad transportkvalitet inte har nåtts fullt ut.

Punktligheten inom järnväg och flyg har förbättrats något under 2008. Punktligheten är dock fortfarande ett problem och en annan brist som bör nämnas är att andelen vägar som har spårskador fortsätter att öka, främst i skogslänen.

VTI har under 2008 bedrivit ett flertal forskningsprojekt med inriktning mot olika aspekter på transportkvalitet, t.ex. en ökning av trafikanternas krav på vägstandard samt genom deltagande i FoU-verksamhet kring utveckling av nya snabbtåg.

Rikstrafikens kundundersökningar under 2008 visar att 83–93 procent av resenärerna generellt sett är fortsatt mycket nöjda med trafiken i samtliga trafikslag. Andelen nöjda resenärer är högst i färjetrafiken till och från Gotland samt i flygtrafiken. Nöjdheten bland flygresenärerna var påtagligt större 2008 jämfört med föregående år, medan tåg- och bussresenärernas nöjdhet med trafiken var lägre.

### En säker trafik

Antalet dödade har ökat något inom sjöfarten och luftfarten, men minskat betydligt inom bantrafiken och vägtrafiken där de flesta dödsfallen sker. Antalet dödade i trafikolyckor har således totalt sett minskat under 2008 och även antalet allvarligt skadade har minskat. Målet om en fortlöpande minskning av antalet dödade och allvarligt skadade till följd av trafikolyckor har

således uppfyllts 2008. Det bör särskilt noteras att antalet döda inom vägtrafiken minskade med 74 personer jämfört med 2007. Under 2008 dog 397 personer i vägtrafiken.

Målet att särskilt prioritera åtgärder för barns trafiksäkerhet är svårare att följa upp och det är liksom föregående år endast Vägverket som har redovisat en bedömning av måluppfyllelsen. Den sammantagna bedömningen är att målet inte är uppfyllt på en trafikslagsövergripande nivå.

Den övervägande delen av de forskningsprojekt som genomförts av VTI under 2008 har anknytning till trafiksäkerhet. VTI:s säkerhetsforskning omfattar bl.a. området trötthet i trafiken. Mer än 25 procent av alla trafikolyckor på väg i Sverige beror på trötthet hos föraren. I olika forskningsprojekt tar VTI fram effektiva åtgärder mot trötthet i trafiken som t.ex. varningssystem i bilen och i vägmiljön.

Ett annat viktigt forskningsfält där VTI gjort insatser avser frågor relaterade till alkohol och droger, t.ex. genom medverkan i EU-projektet DRUID (Driving under the influence of drugs, alcohol and medicines). I projektet undersöks hur åtgärder som polisövervakning, körutbildningar och informationskampanjer kan bli så effektiva som möjligt.

### En god miljö

Utsläppen från inrikes transporter utgör cirka 30 procent av de samlade utsläppen av växthusgaser i Sverige. För första gången sedan den internationella rapporteringen påbörjades 1990 minskar klimatpåverkan från den svenska transportsektorn. Koldioxidutsläppen från inrikes transporter minskade med 1,6 procent mellan 2007 och 2008. Sedan 1990 har koldioxidutsläppen ökat med cirka 12 procent.

Utsläppen av kväveoxider och flyktiga organiska ämnen (VOC) från transporter i Sverige fortsätter att minska. Miljö kvalitetsnormen för partiklar (PM10) överskrids i flera städer. Dubbdäcksslitage är den i särklass viktigaste källan. Etappmålet om minskade trafikbullerstörningar förefaller mycket svårt att nå främst på grund av vägtrafiken. Under 2008 har ett nytt EU-projekt initierats där VTI medverkar för att vidareutveckla en helt gummi-baserad, porös beläggning som visat sig ge avsevärt sänkta bullernivåer.

Förändringar i klimatet ställer ökade krav på infrastrukturen och åtgärder för att minska skador efter situationer med extrema väderförhållanden. I detta problemområde är VTI engagerat bl.a. i projekt för att minska skador på vägkonstruktioner vid över-svämningar.

### En positiv regional utveckling

Tillgången till olika former av transportlösningar skiljer sig mellan olika delar av landet. Kapacitetsbrister inom järnvägssystemet kan förhindra regional utveckling i vissa delar. En stängd flygplats i Norrlands inland ger exempelvis en omedelbar försämring av tillgängligheten, medan en ökad trafikering ökar tillgängligheten. Ändrade hastigheter på vägarna innebär förbättrad tillgänglighet i vissa områden och försämrade i en annan. Det är svårt att dra några generella slutsatser om hur utvecklingen varit gentemot delmålet om regional utveckling.

Rikstrafikens trafikavtal och samverkansavtal med trafikhuvudmännen syftar till att skapa tillgänglighetsvinster och bidrar genom detta till en positiv regional utveckling i stora delar av landet. Rikstrafikens ersättning fördelat på region visar att nästan hälften av Rikstrafikens ersättning går till färjetrafiken till och från Gotland. Cirka en femtedel av ersättningen går till trafik till, från och inom Norrland, medan tredjedel av ersättningen utgår till övriga delar av Sverige, främst Värmland och västra samt sydöstra Sverige.

### Ett jämställt persontransportsystem

SIKA bedömer att det skett en förbättring i årets rapporteringar från trafikverken när det gäller att följa upp övriga transportpolitiska etappmål i ett jämställdhetsperspektiv. Vidare bedömer SIKA att det är möjligt att trafikverken når etappmålet att inget kön ska ha en representation som understiger 40 procent i högsta ledningsgrupp eller styrelse i verken senast 2010. Under större delen av 2008 har trafikverken arbetat med åtgärdsplaneringen i infrastrukturplaneringen för 2010–2021. I arbetet förordas att arbetsgrupper ska ha en jämn könsfördelning och att fakta om skillnader i behov och värderingar ska tillämpas i planeringsarbetet. När det gäller hur män och

kvinnor väljer att resa konstaterar SIKA att det fortfarande finns uppenbara skillnader och att det är svårt att bedöma till vilken grad som mäns respektive kvinnors behov tillgodoses i transportsystemet.

Andelen av VTI:s forskning med inriktning mot jämställdhetsmålet är liten men har ökat med någon procentenhet per år under den senaste treårsperioden. VTI har vidareutvecklat sin samhällsvetenskapliga kompetens om transporter och genus, bl.a. genom ett nära samarbete med Linköpings universitet. Ett resultat av detta samarbete är en publicerad antologi som bland annat behandlar kvinnors rörelsemönster och villkor i transportsystemet.

I syfte att få en bättre uppfattning om mäns och kvinnors interregionala transportbehov har Rikstrafiken initierat ett utvecklingsprojekt med syfte att jämställdhetsintegrera verksamheten så att Rikstrafikens service bättre kan möta såväl mäns som kvinnors behov.

I de årliga nöjdkundundersökningar som genomförs i den trafik Rikstrafiken avtalat redovisas resultatet fördelat på kön. Den information som samlas in vid dessa undersökningar visar på skillnader mellan män och kvinnor i utnyttjandet av den trafik Rikstrafiken upphandlar eller medverkar i genom samverkansavtal (tabell 3.3). Kvinnor är oftare än män resenärer i trafikslagen tåg och buss i den trafik som får ersättning av Rikstrafiken. Andelarna har varit stabila över åren för dessa trafikslag. I trafikslagen tåg och buss reser kvinnor betydligt mer i privata ärenden än män. Omkring en fjärdedel av alla resor i dessa trafikslag består av kvinnor som reser i privat syfte. I flyget är över 60 procent av resenärerna män på resa i tjänsten. Även i färjetrafiken till och från Gotland är män överrepresenterade i det resande som företas utanför turistsäsongen. Under sommartid är dock resandet relativt jämnt fördelat mellan män och kvinnor.

När det gäller resenärernas upplevelser av trafiken är skillnaderna mellan könen små.

**Tabell 3.3 Andel kvinnor och män i genomförda resor**

Trafikslag	2008		2007	
	Kvinnor	Män	Kvinnor	Män
Tågtrafik	57	43	55	45
Färjetrafik	50	50	50	50
Busstrafik	59	41	54	46
Flygtrafik	41	59	37	63

### Särskilt om Rikstrafikens resultat

Kostnaderna för den avtalade trafiken ökade kraftigt under 2008. Den viktigaste förklaringen är ökade kostnader för Gotlandstrafiken till följd av stigande oljepriser. Under en stor del av 2008 nådde oljepriset rekordnivåer vilket fått ett direkt genomslag för kostnadsutvecklingen för Rikstrafiken. Samma bakgrundsfaktorer påverkar kostnaderna för flyget. Rikstrafiken har genom riksdagens beslut om tilläggsbudget i samband med budgetpropositionen för 2009 under 2008 tillförts 72 miljoner kronor för att klara effekterna av det höga oljepriset.

Busstrafiken uppvisar en minskning i antalet resor och en ökad kostnad per resa, vilket beror på att transporter på Blekinge kustbana under en tid utfördes med buss med fler bussresor och lägre genomsnittskostnad per passagerare som följd. Rikstrafikens kostnader per resa ökar för alla trafikslag utom för tåg som sjunker till följd av en positiv resandeutveckling (tabell 3.4 och 3.5).

**Tabell 3.4 Antal genomförda resor, 2006–2008**

Tusental			
Trafikslag	2008	2007	2006
Tågtrafik	17 271	13 562	11 680
Färjetrafik	1 554	1 527	1 472
Busstrafik	1 883	2 614	3 852
Flygtrafik	153	169	159

**Tabell 3.5 Kostnad per resa, 2006–2008**

Kronor			
Trafikslag	2008	2007	2006
Tågtrafik	23	25	29
Färjetrafik	349	258	274
Busstrafik	37	30	22
Flygtrafik	634	444	475

### Särskilt om VTI:s resultat

VTI har cirka 190 anställda och utför kvalificerad tillämpad forskning och utveckling på uppdrag av myndigheter och andra beställare. VTI är den största transportforskningsmiljön i Sverige. Sammantaget fördelade sig VTI:s utvecklings- och forskningsverksamhet 2008 i stort på samma sätt som 2006 och 2007. Andelen projekt inriktade mot säker trafik, hög transportkvalitet

och jämställt transportsystem ökade något (tabell 3.6).

**Tabell 3.6 Verksamhetens fördelning i förhållande till de transportpolitiska målen**

Procent		
Delmål	2008	2007
Tillgängligt transportsystem	9 %	8%
Hög transportkvalitet	25 %	24%
Säker trafik	48 %	44%
God miljö	11 %	18%
Positiv regional utveckling	3 %	3%
Jämställt transportsystem	4 %	3%

### VTI:s ekonomiska resultat

VTI finansieras till 80 procent med uppdragsintäkter och till 20 procent med anslag. Den största beställaren är Vägverket som står för 42 procent av institutets uppdragsintäkter. Sammantaget står staten för cirka 70 procent av dessa intäkter. Anslaget täcker kostnader för forskning, EU-projekt, kompetensutveckling m.m.

Resultatets förändring efter balansering av överskott presenteras i tabell 3.7 nedan. Som framgår kan resultatet variera i en betydande omfattning, vilket beror på att uppdragsmarknaden inte är stabil mellan åren. Mot den bakgrunden har regeringen i regleringsbrevet för 2009 medgett att VTI får balansera ett överskott på högst 25 procent av den avgiftsbelagda verksamhetens omsättning i ny räkning.

**Tabell 3.7 Ekonomisk utveckling för VTI**

Miljoner kronor där ej annat anges					
	2004	2005	2006	2007	2008
Resultat 31/12	10,9	16,6	20,6	17,6	17,8
Avgiftsintäkter	88,7	98,8	104,2	90,7	93,0
Balanserat överskott	12%	17%	20%	19%	19%

### Särskilt om SIKA:s resultat

SIKA svarar för övergripande analyser inom kommunikationssystemet och för analyser av effekter av åtgärder inom transportsystemet.

#### Utredning och analys

SIKA har under flera år haft ett återkommande uppdrag att redovisa beräkningar av marginalkostnader för trafikens externa effekter och graden av internalisering av sådana effekter. Efter att 2006 ha bedömt vägtrafiken och 2007

järnvägstrafiken har 2008 ägnats åt flygtrafiken. SIKA gjorde beräkningar av internaliseringsgraden av flygtrafikens externa effekter utifrån ett underlag från VTI och Luftfartsverket bestående av uppskattade marginalkostnader och avgifter. Resultatet antyder att, om handel med utsläppsätter införs och denna handel leder till full internalisering av kostnaden för utsläpp av koldioxid, kan flygtrafiken komma att betala avgifter som totalt sett är i nivå med de totala marginalkostnaderna för infrastruktur, säkerhet och miljöeffekter. SIKAs slutsats med anledning av sin årliga granskning av trafikverkens rapportering enligt Kyotoprotokollet är att det fortfarande finns osäkerheter i rapporteringen bland annat när det gäller utsläpp från hushållssektorn.

#### *Utveckling*

I juni redovisade SIKA sitt uppdrag att se över och lämna förslag till reviderade transportpolitiska mål. SIKA leder arbetet i det myndighetsövergripande organ för samverkan och informationsutbyte där trafikverken, länen, Naturvårdsverket, SKL, Rikstrafiken, Boverket och Verket för innovationssystem (Vinnova) ingår. Under denna arbetar en styrgrupp med Vinnova och trafikverken under ledning av SIKA med samordningen av arbetet med modellverktyg och prognoser. Vidare finns en arbetsgrupp för att vidareutveckla metodik och principer för samhällsekonomiska analyser.

SIKA har under 2008 färdigställt sitt utvecklande av ett nationellt modellsystem för analyser inom persontransportområdet, som skett i samarbete med trafikverken. SIKA har också vidareutvecklat den nya nationella godsmodellen, som väntas förbättra precisionen gällande trafikprognoser och effektberäkningar av politiska styrmedel och infrastrukturinvesteringar.

#### *Statistik*

SIKA ansvarar för den officiella statistiken inom ämnesområdet transporter och kommunikationer. Denna har i huvudsak redovisats enligt plan. Statistiken om bantrafiken har dock under flera år haft problem. Främst har detta handlat om försenade uppgifter från vissa uppgiftslämnare och osäkerhet kring förekomsten av dubbelräkning. Tidigare års problem med uppgifterna om luftfrakt har kvarstått även under 2008, vilket medfört att Sverige inte har kunnat leverera data till Eurostat i enlighet med

förordningen. När det gäller varuflöden har inget publicerats under året eftersom arbetet har fokuserats på den stora varuflödesanalysen för 2009.

Som statistikmyndighet har SIKA i uppdrag från regeringen att minska företagens uppgiftslämnarbörda. Ett problem för myndigheten är att flera av statistikprodukterna är bundna i relativ detalj av krav från EU, vilket ställer stora krav på uppgiftslämnarna. I de offentliga upphandlingar som SIKA gjort av undersökningar har det dock funnits möjligheter att påpeka vikten av att datainsamling ska ske med minsta möjliga uppgiftslämnarbörda.

#### *Ekonomiskt resultat*

SIKA hade 2008 intäkter på 54 448 (56 664) tusen kronor och kostnader på 54 331 (46 190) tusen kronor, vilket ger ett verksamhetsutfall om 116 (10 474) tusen kronor.

SIKA ska särredovisa merkostnader som uppkommit till följd av regeringens beslut att omlokalisera verksamheten från Stockholm till Östersund. Slutsumman för flytten till Östersund uppgår till 12,8 miljoner kronor, vilket har täckts inom budget.

#### **Särskilt om SHK:s resultat**

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

SHK har fastställt olycksorsaken i samtliga under 2008 avslutade undersökningar. SHK lämnade sammanlagt 111 stycken rekommendationer under 2008. Av dessa var det endast en rekommendation som inte slutbehandlades av tillsynsmyndigheten (fr.o.m. 2009 Transportstyrelsen) under året, vilket innebär att SHK:s rekommendationer synes vara adekvata. Under 2007 genomförde SHK en särskild satsning på att korta ner utredningstiderna. Under 2008 har SHK emellertid inte lyckats hålla utredningstiderna inom den gräns på 12 månader som anges i bl.a. myndighetens regleringsbrev. Det är dock regeringens bedömning att SHK i huvudsak har uppfyllt de av regeringen ställda målen.

Regeringen gav i februari 2009 Statskontoret i uppdrag att analysera SHK:s verksamhet och finansiering. Statskontoret ska analysera verksamhetens inriktning, omfattning och organisation. Motivet till utredningen är att finna en lämplig balans mellan å ena sidan flexibilitet och anpassningsbarhet i förhållande till teknisk utveckling och olika olyckors särart och å andra sidan korta handläggningstider, efterlevande av EG-rätt och internationella åtaganden samt att ha en tillräcklig kompetensbas inom den egna myndigheten. Andra frågor som ska hanteras i översynen är om myndighetens verksamhetsfält bör breddas och hur dess verksamhet ska finansieras. Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet (Försvarsdepartementet) senast den 1 december 2009.

#### Särskilt om resultat med anledning av transeuropeiska nätverk för transporter

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

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

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

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

Kommissionen har under 2008 gjort utlysningar för TEN i det s.k. ettåriga programmet och dessutom gjort separata utlysningar för sjömotorvägsprojekt och för flygtrafiktjänster. Sverige lämnade i dessa utlysningar in sammantaget 13 projektansökningar, varav 7 beviljades (tabell 3.8).

**Tabell 3.8 Projekt som Sverige beviljats medel för i 2008 års utlysningar**

Miljoner euro	
E 6 Trelleborg–Vellinge	5,34
Malmö C	5,00
Delar av Norrköpingspaketet	4,35
Förstudie Götalandsbanan	1,00
Sjömotorväg Trelleborg–Sassnitz	10,20
Sjömotorväg Karlshamn–Klaipeda	5,24
Samarbete kring utveckling av flygtrafiktjänster	0,78

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

### 3.5.2 Vägar

Av tabell 3.9 nedan framgår regeringens bedömning av måluppfyllelsen inom vägområdet.



**Tabell 3.9 Uppfyllelse av verksamhetsmålen i Vägverkets regleringsbrev för 2008**

	Uppfyllt	Delvis uppfyllt	Ej uppfyllt
<b>Tillgängligt transportsystem</b>			
Tillgängligheten för medborgare och näringsliv inom regioner samt mellan regioner och omvärlden skall successivt förbättras.		x	
Tillgänglighet inom storstadsområden och mellan tätortsområden skall öka.		x	
Andelen personer med funktionshinder som kan nyttja vägtransportsystemet, inklusive kollektivtrafik, ska öka. Senast 2010 bör kollektivtrafiken vara tillgänglig för personer med funktionshinder.	x		
Andelen barn och unga som på egen hand kan utnyttja vägtransportsystemet ska öka.	x		
Andelen gående, cyklister och bussresenärer av det kortväga resandet ska öka.	x		
<b>Hög transportkvalitet</b>			
Vägverket ska genom sina samlade åtgärder under 2008 förbättra tillståndet på det statliga vägnätet, jämfört med 2007.			x
Restriktionerna på det statliga vägnätet ska minska.	x		
<b>Säker trafik</b>			
Vägverket ska genomföra kostnadseffektiva trafiksäkerhetsåtgärder på det statliga vägnätet som leder till att antalet dödade i trafikolyckor under 2008 minskar med minst 20 personer jämfört med 2007.			x
Åtgärder som särskilt syftar till att förbättra barns och ungas trafiksäkerhet ska prioriteras.	x		
<b>God miljö</b>			
Vägverket ska genomföra åtgärder som leder till en minskning av utsläppen av koldioxid från vägtransportsektorn med minst 60 000 ton.	x		
Vägverket ska genomföra åtgärder som leder till att antalet människor som utsätts för bullernivåer från vägtrafiken som överstiger de riktvärden som riksdagen ställt sig bakom för buller i bostäder minskar.	x		
Vägverket ska genomföra åtgärder som leder till att antalet konsumenter med skyddad dricksvattentäkt ökar.	x		
Halter av kvävedioxid och partiklar längs det statliga vägnätet ska inte överskrida fastställda miljökvalitetsnormer.			x
Infrastrukturen ska planeras utifrån en helhetssyn som inkluderar en strävan att bevara och utveckla ekologiska funktioner, kulturella värden och friluftslivets tillgänglighet samtidigt som intrången minimeras.		x	
<b>Jämställt transportsystem</b>			
Övriga transportpolitiska mål ska följas upp ur ett jämställdhetsperspektiv.	x		
<b>Övriga mål och återsrapportering</b>			
Avgifterna inom den offentligt rättsliga verksamheten för öka med högst nettoprisindex minus en procentenhet.	x		
Produktiviteten för drift- och underhållsverksamheten ska öka.	x		
Vägverket ska bedriva en egenregiverksamhet med en lönsamhet som är jämförbar med branschen i övrigt. Vägverket ska i sin beställarroll bidra till en väl fungerande marknad för anläggningsentreprenörer.		x	

### Ett tillgängligt transportsystem

Den högsta tillåtna hastigheten har ändrats på många vägar under 2008. Hastighetsgränsen har höjts där vägar har byggts om och sänkts där trafiksäkerheten har varit dålig. De flesta ändringar har inneburit sänkningar av hastigheten och därmed en försämrad tillgänglighet samtidigt som förbättringar skett när det gäller miljö och trafiksäkerhet.

Under 2008 har tillgängligheten förbättrats i Stockholm och Göteborg medan den har försämrats i Malmö. Att tillgängligheten i

Stockholm och Göteborg förbättrats beror delvis på konjunkturavmattningen under hösten 2008 som lett till minskad trafik. Trimningsåtgärder har dessutom genomförts för att förbättra framkomligheten på de vägavsnitt där trafiken är störst. Försämringen i Malmö beror bl.a. på att Malmö kommun påbörjat en del ombyggnader på infartslederna, bland annat busskörfält.

När det gäller tillgänglighet för funktionshindrade har arbetet under 2008 varit särskilt inriktat på busshållplatser. Bedömningen är att 2010 kommer busshållplatserna på de statligt regionala och nationella vägarna att vara åtgärdade så att de kan användas av funktions-

hindrade. Mätning av tillgänglighet för funktionshindrade i bussar visar att andelen läggolvsbussar är 60 procent (58 procent 2007), 56 (51) procent av bussarna har ramp eller lift, 71 (65) procent har rullstolsplats, automatiska hållplatsupprop finns i 53 (51) procent och inre informationsskyltar i 59 (57) procent av bussarna. Det betyder att tillgängligheten genomgående har förbättrats sedan föregående år.

Åtgärder som vidtagits för att förbättra trafiksäkerheten, t.ex. gång- och cykelpassager, farthinder och säkrare övergångsställen, har haft betydelse för barn och ungas möjlighet att utnyttja vägtransportsystemet. Mer än 4 000 barn berörs av åtgärderna för att förbättra barns skolvägar.

Även om antalet gående, cyklisterna och bussresenärer sammantaget är relativt konstant är det rimligt att anta att andelen av det totala resandet ökat i och med att biltrafiken minskat.

### En hög transportkvalitet

Yttillståndet på belagda vägar följs upp genom mätningar av ojämnheter. Under 2008 har andelen vägar med spårdjup över 15 mm ökat med 99 km. Spårdjupet har ökat ett antal år i följd.

Omfattningen av bärighetsrestriktioner under tjällossningen har minskat kraftigt under 2008. Detta är av stor betydelse i olika landsbygdsområden. Orsakerna till minskningen är vidtagna tjälsäkringsåtgärder samt en mer återhållsam tillämpning av restriktioner. Antalet kilometer avstängd väg var 3 200 km (7 045 km 2006). Nivån har sjunkit markant sedan början av 2000-talet, då antalet kilometer avstängd väg låg på 10 000–15 000 km per år.

### En positiv regional utveckling

Resultat som påverkat den regionala utvecklingen redovisas i avsnitten om tillgänglighet och transportkvalitet.

### Ett jämställt transportsystem

Arbetet med jämställdhetsfrågor under 2008 har varit inriktat mot att följa upp övriga transport-

politiska etappmål ur ett jämställdhetsperspektiv. Resultaten av dessa visar bl.a. att det finns skillnader i vilka färdmedel pojkar och flickor använder för sina resor. Flickor får i större utsträckning skjuts med bil för sina resor medan pojkar cyklar i större utsträckning än flickor. För män och kvinnor är färdmedelsvalet det motsatta, en betydligt större andel av kvinnors resor sker till fots eller med cykel i jämförelse med motsvarande andel för män. På trafik-säkerhetsområdet kan man notera att män löper dubbelt så stor risk som kvinnor att dödas i trafiken, med hänsyn tagen till hur mycket män respektive kvinnor vistas i vägtrafiken.

### En säker trafik

Antalet dödade 2008 beräknas vara 397 (471) personer. Antalet svårt skadade bedöms uppgå till 3 725 (3 824).

Jämfört med 2007 beräknas antalet dödade ha minskat bland samtliga trafikantkategorier, utom bland cyklisterna. Av de dödade var 19 (32) barn.

Under 2008 har Vägverket påbörjat införandet av ett helt nytt hastighetsgränssystem baserat på ett mer flexibelt tiostegssystem. Det innebär att dagens hastighetsgränser kompletteras med 40, 60, 80, 100 och 120 km/tim. Hastigheten ska successivt anpassas efter hur säker vägen är och den grad av våld människokroppen tål. Målet är främst att hitta en balans mellan kraven på trafiksäkerhet, miljö, tillgänglighet och positiv regional utveckling.

De åtgärder som Vägverket vidtagit (mittseparering, trafiksäkerhetskameror, vägutbyggnad m.m.) bedöms ha lett till 12 färre omkomna under 2008.

### En god miljö

Under 2008 minskade utsläppen av koldioxid från vägtrafiken med cirka 2 procent. Minskad bränsleförbrukning för nya personbilar, ny hastighetsreform, ökad andel biodrivmedel tillsammans med minskad trafik bidrog till de minskade utsläppen. Vägverket har under 2008 genomfört åtgärder som innebär en minskning av koldioxidutsläppen från vägtrafiken med cirka 72 000 ton under året.

Luftkvaliteten i tätorter har långsiktigt förbättrats. Detta beror på skärpta avgaskrav för

fordon och omsättningen i fordonsparken. Det förekommer att gränsvärdena i miljö-kvalitetsnormerna för utomhusluft överskrids, främst i trånga gaturum och vid högtrafikerade infartsleder.

De utsläppsminskningar som skett från vägtrafiken har skett inom personbilstrafiken. För lastbilstrafiken har inte utvecklingen varit lika positiv de senaste åren.

Under 2008 har cirka 3 300 personer längs det statliga vägnätet fått bullernivån sänkt till under riktvärdena.

Under 2008 har cirka 454 000 konsumenter fått sin dricksvattentäkt skyddad.

långt för olika typer av åtgärder (se tabell 3.10). För mötesseparering och mindre trafik-säkerhetsåtgärder har fyra femtedelar av planen redan genomförts, medan motsvarande siffra för väginvesteringar är 34 procent. För den nationella väghållningsplanen i helhet visar redovisningen att 38 procent av investerings-åtgärderna har genomförts efter fem år av de totalt tolv år som planen avser.

### Uppföljning av investeringar

År 2008 är det femte året i den nationella väghållningsplanen för 2004–2015 och redovisningen visar att genomförandet av den nationella väghållningsplanen har hunnit olika

**Tabell 3.10 Uppföljning av åtgärder i nationell väghållningsplan**

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

	Väg- investeringar	Bärighet och tjälsäkring	Mötesseparering och mindre trafik- säkerhetsåtgärder	Miljö	Övriga åtgärder <sup>1</sup>	Summa
Volym verksamhet 2008, mnkr	3 555	1 370	908	212	46	6 091
Volym verksamhet 2004–2008, mnkr	10 277	6 194	3 909	810	340	21 530
Plan 2004–2015, mnkr <sup>2</sup>	30 600	17 000	4 900	3 000	800	56 300
Andel av plan (procent) som genomförts 2004–2008	34	36	80	27	42	38

<sup>1</sup>Innefattar handikappanpassningar, kollektivtrafikåtgärder, rast- och informationsplatser samt fysiska anordningar för trafikövervakning.

<sup>2</sup>Exklusive FUD (forskning, utveckling och demonstration) samt återbetalning av lån.

I de regionala planerna framgår fördelningen av det ackumulerade utfallet per åtgärdskategori av tabell 3.11.

**Tabell 3.11 Uppföljning av åtgärder i regionala planer**

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

	Väg- investeringar	Mötes- separering och mindre trafiksäker- hets- åtgärder	Övriga åtgärder inkl. väg- informatik	Bidrag trafik- säkerhet och miljö	Bidrag kollektiv- trafik	Enskilda vägar	Summa
Volym verksamhet 2008, mnkr	1 320	560	62	147	99	13	2 201
Volym verksamhet 2004–2008, mnkr	6 797	1 851	291	544	523	29	10 036
Plan 2004–2009, mnkr <sup>1</sup>	10 228	1 739	538	692	1 254		14 451 <sup>2</sup>
Andel i procent av total	66	106	54	79	42		69

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

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

Enligt den tidigare regeringens beslut 2004 för regional transportinfrastruktur för 2004–2015 ska genomförandet av länsplanerna ske på om definitiva ekonomiska ramar för länsplaner

sådant sätt att efter halva planperioden (vid utgången av 2009) ska samtliga länsplaner vara lika långt genomförda. Redovisningen av det ackumulerade utfallet i tabell 3.12 jämförs därför med länsplanernas innehåll 2004–2009.

Redovisningen visar att av det totala innehållet i de sex första åren av länsplanerna har 72 procent genomförts under de första fem åren. Genomförandetakten skiljer sig mellan olika län. Skillnaden har dock minskat de sista åren, genom att en större del av investeringarna skett i län där genomförandetakten tidigare var låg.

**Tabell 3.12 Uppföljning av länsfördelning i regional plan**

*Kostnader i miljoner kronor, prisnivå 2004*

	Utfall 2080	Utfall 2004–2008	Plan 2004–2009	Andel utfall 2004–2008 av plan 2004–2009 %
Stockholm	944	4 346	5007	87
Uppsala	38	407	575	71
Södermanland	48	320	516	62
Östergötland	53	307	544	56
Jönköping	114	285	493	58
Kronoberg	22	171	234	73
Kalmar	37	162	258	63
Gotland	5	36	69	53
Blekinge	26	108	200	54
Skåne	347	975	1 618	60
Halland	85	307	444	69
Västra Götaland	305	961	1 778	54
Värmland	38	201	261	77
Örebro	88	224	378	59
Västmanland	82	184	295	62
Dalarna	1	472	495	95
Gävleborg	103	193	283	68
Västernorrland	4	97	206	47
Jämtland	1	167	151	110
Västerbotten	40	134	239	56
Norrbottnen	49	138	206	67
<b>Summa</b>	<b>2 429</b>	<b>10 196</b>	<b>14 250</b>	<b>72</b>

Under året har nio större objekt, överstigande 100 miljoner kronor vardera, öppnats för trafik. Samtliga dessa projekt har varit samhälls-ekonomiskt lönsamma. Utfallet för respektive objekt redovisas i nedanstående tabell.

**Tabell 3.13 Uppföljning av kostnader samt redovisning av kalkylerad samhällsnytta för objekt större än 100 miljoner kronor som öppnats för trafik under 2008**

Miljoner kronor i prisnivå 2008

Väg	Vägtyp	Sträcka	Längd km	Kostnad slutlig	Budget inför byggstart	Plan	NNK <sup>1</sup>	Restid <sup>2</sup>	Dödade <sup>3</sup> och svårt skadade
E 6	Motorväg	Torp-Håby	17	1 767	1 439	1 677	0,5	276	4,5
E 6	Motorväg	Värmlandsbro-Hogdal	7,0	580	557	660	0,1	110	1,4
E 18	Motorväg	Kronoparken-Skattkärr	6,0	251	219	253	0,9	73	1,9
E 18	Motorväg	Lekhyttan-Adolfsberg	18	789	642	743	0,5	190	0,4
E 18	Motorväg	Västjädra-Västerås	6,4	145	173	161	0,9	75	0,0
Lv 265	Motorväg	Norrortsleden i Stockholm	15	3 135	2 765	3 129	0,5	1000	7,0
E 18	MFV/4-fält tätort <sup>4</sup>	Hån-Töcksfors	4,1	118	120	120	0,2	40	0,1
Rv 70	MFV/4-fält tätort <sup>4</sup>	Förbi Sala	18	375	328	350	0,2	102	1,4
Lv 117	LVmötande trafik <sup>5</sup>	Daggarp-Tjärby-Skogaby	8,0	128	117	127	2,4	23	0,4

<sup>1</sup>Nettounvärdeskvot, mått på samhällsekonomisk lönsamhet.<sup>2</sup>Minskad restid i tusental timmar/år.<sup>3</sup>Minskat antal dödade och svårt skadade per år.<sup>4</sup>Mötesfri väg och flerfältsväg i tätort.<sup>5</sup>Landsväg med mötande trafik.

Under året har 32 objekt med investeringskostnad mellan 10 och 99 miljoner kronor färdigställt.

### Särskilt om Vägverkets resultat

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

Avgifterna inom den offentligrättsliga verksamheten har inte förändrats under 2008.

Produktiviteten för drift- och underhållsverksamheten bedöms ha ökat med cirka 1 procent under 2008.

Lönsamheten för egenregiverksamheten ska vara jämförbar med branschen i övrigt. En översiktlig jämförelse visar att Vägverket Produktion hade en rörelsemarginal som låg något under branschgenomsnittet. Vägverket Konsult hade en rörelsemarginal i nivå med branschgenomsnittet.

### 3.5.3 Järnvägar

#### Resultat

Av tabell 3.14 nedan framgår regeringens bedömning av måluppfyllelsen för Banverkets verksamhet.

**Tabell 3.14 Uppfyllelse av verksamhetsmålen i Banverkets regleringsbrev för 2008**

TILLGÄNGLIGT TRANSPORTSYSTEM	Måluppfyllelse
Tillgänglighet och kapacitet i Banverkets järnvägsnät ska öka liksom beredskapen för att hantera konflikterande kapacitetsanspråk.	Uppfyllt
Andelen personer med funktionshinder och andra grupper med särskilda behov som reser med järnvägstransportsystemet ska öka. Senast 2010 bör kollektivtrafiken på järnväg vara tillgänglig för personer med funktionshinder.	Ej uppfyllt
Andelen barn och unga som kan nyttja järnvägstransportsystemet ska öka.	Uppfyllt
Andelen kollektivtrafik på järnväg bör öka i förhållande till det totala persontransportarbetet.	Uppfyllt
<b>HÖG TRANSPORTKVALITET</b>	
Kvaliteten i järnvägstransportsystemet ska förbättras och tågens punktlighet ska öka, särskilt i storstadsområdena Stockholm, Göteborg och Malmö.	Uppfyllt
<b>SÄKER TRAFIK</b>	
Antalet dödade och skadade inom järnvägstransportsystemet ska minska. Särskilt bör åtgärder som syftar till barns och ungas säkerhet prioriteras.	Delvis uppfyllt
<b>GOD MILJÖ</b>	
Järnvägstransportsystemet ska bidra till att miljöpolitikens delmål nås	Uppfyllt

Energianvändningen per utfört transportarbete på statens järnvägsnät som förvaltas av Banverket ska minska.	Delvis uppfyllt
Antalet människor som utsätts för bullerstörningar orsakat av järnvägstrafik överstigande de riktvärden som riksdagen ställt sig bakom för buller i bostäder ska ha minskat med 5 procent till 2010 jämfört med 1998. Inriktningen för att nå bullermålet bör vara effektivaste reduktion av störningar och att de mest bullersatta människorna prioriteras.	Delvis uppfyllt
Mängden av förorenad mark som har negativa effekter på människors hälsa eller den biologiska mångfalden ska minska.	Uppfyllt
<b>EN POSITIV REGIONAL UTVECKLING</b>	
Mål återfinns under rubrikerna Tillgängligt transportsystem och Hög transportkvalitet ovan.	-
<b>ETT JÄMSTÄLLT TRANSPORTSYSTEM</b>	
Övriga transportpolitiska etappmål ska följas upp ur ett jämställdhetsperspektiv.	Uppfyllt

### Ett tillgängligt transportsystem och en positiv regional utveckling

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

*Persontransportarbetet* ökade totalt med 0,7 miljarder personkilometer till 11,0 miljarder personkilometer, vilket är den högsta nivån någonsin. Det långväga transportarbetet (mer än 10 mil) ökade till 6,4 (6,0) miljarder personkilometer. Ökningen förklaras bl.a. av en lägre och mer flexibel prissättning på biljetterna, ett marginellt förbättrat utbud samt ett högre bränslepris som påverkar vägtransportefterfrågan. Det kortväga transportarbetet ökade till 4,6 (4,2) miljarder personkilometer. Denna ökning förklaras av ett något förbättrat utbud, det höga realpriset på drivmedel och en ökad klimat- och miljömedvetenhet. Ökningen är återigen särskilt stor för Öresundstrafiken. Persontrafikens andel av transportarbetet ökade.

*Godstransportarbetet* uppgick till 23,3 (23,3) miljarder ton per kilometer, vilket är samma nivå som för 2007. En jämförelse mellan de tre första

kvartalen för 2007 och 2008 visar en ökning med i storleksordningen 5 procent, medan en motsvarande jämförelse för det sista kvartalet visar en minskning med i storleksordningen 15 procent. Den internationella lågkonjunkturen, som resulterat i att godsvolymerna för såväl industrin som handeln minskat, har således haft en mycket stor påverkan på järnvägens transporter.

*Kapacitetsutnyttjandet* har varit högt under 2008 och infrastrukturen riskerar att inte räkna till för alla behov och kapacitetsanspråk som står i konflikt med varandra på vissa områden. Kapacitetshöjande åtgärder har genomförts bl.a. på Västkustbanan med nytt dubbelspår Torebo–Heberg förbi Falkenberg, nya hållplatser har öppnats på Södra stambanan, Nynäsbanan, Ostkustbanan och Norra stambanan. I direkt anslutning till Södra stambanan har en ny virkesterminal öppnats i Stockaryd. Två sträckor på Botniabanen invigdes i oktober 2008 och begränsad godstrafik bedrivs där. Fjärrblockering har införts på Kust till kust-banan, delen Värnamo–Alvesta, på Älvsborgsbanan, delen Öxnered–Håkantorp och på Bohusbanan, delen Göteborg–Stenungsund. Kapacitetsbegränsningar råder dock fortfarande i storstadsområdena Stockholm, Göteborg och Malmö, samt på delar av Bergslagsbanan, Norra stambanan, Ostkustbanan, Södra stambanan och Värmlandsbanan.

*Tillgängligheten till järnvägstransportsystemet* förbättras om antalet stationer ökar vilket det har gjort under 2008 med två nya stationer (Falkenberg och Gröndalsviken) och fyra nya hållplatser (Kimstad, Mehedeby, Marma och Älvkarleby).

Riksdagen beslutade 2000 att målet är att kollektivtrafiken bör vara tillgänglig för personer med funktionshinder senast 2010. Banverket redovisade 2007 inom ramen för arbetet med nationellt handlingsprogram för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling, "Koll framåt", att 150 stationer är ett rimligt första steg i ett prioriterat nät som bör vara klart till och med 2010. I samma rapport signalerade dock Banverket att verket inte kommer att kunna uppnå detta första steg eftersom tiden till 2010 är allt för knapp och att verkets pengar inte räcker till. Banverket har under 2008 börjat åtgärda de stationer som är definierade i det prioriterade nätet och två stationer har färdigställts. I samband med att regeringens

infrastrukturpropositionen presenterades, offentliggjordes också en närtidssatsning. I denna satsning avsatte regeringen 150 miljoner kronor ytterligare t.o.m. 2010 för att Banverket ska kunna anpassa minst 40 stationer t.o.m. 2010. Banverket bedömer att verket uppnått målet för 2008 men regeringen gör en annan bedömningen eftersom Banverket har meddelat att verket inte kommer att nå målet att anpassa 150 stationer t.o.m. 2010.

Tillgängligheten i järnvägssystemet har ökat något under 2008 med fler stationer och hållplatser, men målet om att kollektivtrafiken på järnväg ska vara tillgänglig för personer med funktionshinder senast 2010 kommer inte att kunna uppnås. Därmed har inte heller delmålet för 2008 uppnåtts.

*Barn och unga* utgör en femtedel av befolkningen, men står för en tredjedel av alla resor med kollektivtrafik. De är därför en viktig målgrupp för järnvägen. Under 2008 har Banverket vidtagit fysiska åtgärder för barn och ungas tillgänglighet, säkerhet och trygghet i Falkenberg, på Bohusbanan och på åtta stationer längs Nynäsbanan. Dessutom har stängslingen setts över. Under 2008 har också informationsinsatser gjorts av Banverket för att uppnå attityd- och beteendeförändringar hos barn och unga, dels genom två informationsfilmer som visats i biografier och på TV, dels genom fokus på säkerhetsinformation i skolorna.

Regeringen bedömer att gjorda insatser bidragit till att tillgänglighet och kapacitet i järnvägsnätet ökat vilket är positivt. Det innebär samtidigt att kapacitetsbegränsningar uppstått på vissa sträckor. Andelen persontransportarbete på järnvägen av det totala persontransportarbetet har också ökat. Dock kvarstår betydande insatser för att förbättra tillgängligheten till järnvägen för personer med funktionshinder och med särskilda behov. Sammanfattningsvis bedömer regeringen att målen delvis uppnåtts.

### En hög transportkvalitet

Målet är att kvaliteten i järnvägstransportsystemet ska förbättras och tågans punktlighet ska öka, särskilt i storstadsområdena Stockholm, Göteborg och Malmö.

*Punktligheten* ökade något till 89,7 (89,5) procent för hela tågtrafiken. Punktligheten ökade för persontrafiken 91,7 (91,6) procent men

minskade åter igen för godstrafiken 76,5 (76,9) procent.

Antalet *förseningstimmar* för tågtrafiken minskade under 2008 med drygt 2,9 procent, där förseningarna för godstrafiken var betydande medan antalet förseningstimmar för persontrafiken ökade.

Under 2008 har extra satsningar på punktlighetshöjande åtgärder, s.k. *kraftsamlingar* gjorts i Stockholms-, Göteborgs- och Malmöområdena. Projekten är ett led i att tillsammans med de olika trafikföretagen och trafikhuvudmännen bemöta de svårigheter med punktligheten som på grund av den alltmer omfattande trafiken har uppstått i storstadsområdena. Projekten innefattar bl.a. utökat förebyggande underhåll, förstärkt felavhjälpning i kritiska och högprioriterade områden samt ett stort antal företrädesvis små investeringsåtgärder. Exempelvis har punktligheten för SL-tågen i Stockholm förbättrats med 5,8 procent och ankomstpunktligheten för persontågen till Stockholm har förbättrats till 92,6 (92,3) procent. Ankomstpunktligheten för persontåg till Göteborg C har förbättrats till 89,3 (87,3) procent. Även ankomstpunktligheten för Västtrafiks pendeltåg har förbättrats avsevärt under 2008 jämfört med 2007. För de långväga persontågen som X2000 och för godstågen har satsningarna ännu inte gett samma effekt. I Öresundsområdet har arbetet under 2008 fokuserats på att ta fram problembilden och utifrån den formulera åtgärdsförslag. En del inledande arbete har dock genomförts som lett till att det totala antalet förseningstimmar inom området för kraftsamling Öresund minskat med 15 procent. Ankomstpunktligheten för persontåg till Malmö C har under 2008 förbättrats till 89,8 (87,8) procent.

Banverkets arbete med *trädsäkring* utmed järnvägarna har hållit hög takt och nått bra resultat med färre trafikavbrott.

Tågförseningstimmar beroende på fel i infrastrukturen har ökat något medan hastighetsnedsättningarna har minskat. Spårålagets kvaliteten har förbättrats. Banverkets strategi är att prioritera de mest trafikerade banorna som har drygt 50 procent av trafiken. Underhållskostnaderna för dessa banor, som motsvarar 41 procent av spårlängden, är 185 kronor/spårmeter.

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

## En säker trafik

Målet är att antalet dödade och skadade inom järnvägstransportsystemet ska minska. Särskilt bör åtgärder som syftar till barns och ungas säkerhet prioriteras.

Regeringen konstaterar att säkerheten har hög prioritet i järnvägssektorn vilket resulterat i en god trafiksäkerhet. Samtidigt finns det utrymme för ytterligare förbättringar.

I hela spårtrafiken (järnväg, spårväg och tunnelbana) dödades 99 (115) personer och 28 (66) personer skadades allvarligt under 2008. Enligt uppgift var 86 (101) av dessa män och 36 (80) kvinnor. Antalet barn som omkom var 5 (5). Antalet konstaterade självmord var 72 (84) av vilka 49 (51) var män och 23 (33) kvinnor. Utöver självmord finns två utmärkande olyckskategorier; personolyckor och plankorsningsolyckor. En övervägande del av de som omkommit och en stor del av de som skadats allvarligt är personer som obehörigt vistats i spårområdet respektive vägtrafikanter som korsat en plankorsning. Antalet plankorsningsolyckor var preliminärt 33 (29), vilket är 5 olyckor fler än föregående år. I dessa olyckor omkom 3 (8) personer och 2 (9) skadades allvarligt. Liksom föregående år har inte någon tågresenär omkommit i tåg.

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

Under 2008 har skyddet ökat vid 7 plankorsningar och 48 plankorsningar har byggts bort.

För att förhindra personpåkörningar har Banverket prioriterat åtgärder för ökat tillträdeskydd på bangårdar samt samverkansinsatser med järnvägsföretag. Dessutom förekommer kameraövervakning, bevakning och patrullering på utsatta platser.

Banverket har också genomfört informationsinsatser mot spårspring på ett flertal platser. För att nå målgruppen barn och ungdom har riktade insatser mot målgruppen genomförts.

Regeringen bedömer att målet om en säker trafik delvis har uppnåtts.

## En god miljö

Målet är en god miljö, där järnvägstransportsystemets utformning och funktion anpassas till

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

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

*Energianvändningen* har minskat något och främst är det energibehovet för drift av infrastrukturen som minskat. För persontrafiken har energianvändningen, mätt i kilowattimmar per personkilometer, minskat något under 2008. För godstrafiken har energianvändningen ökat något.

*Bullerskyddsåtgärder* har vidtagits vid cirka 20 bostäder i de investeringsprojekt som Banverket färdigställde 2008. Antalet åtgärdade bostäder i befintlig miljö var 80 (325). Utöver dessa har omfattande bullerskyddsåtgärder vidtagits i stora och små investeringsobjekt innan objekten öppnas för trafikering. Det gäller till exempel åtgärder i Citytunneln, Citybanan och Ådalsbanan. Bullermålet definieras i korthet som att antalet bullerstörda ska minska med 5 procent från 1998 till 2010. Bullermålet har inte uppnåtts 2008.

Banverket genomför riktade åtgärder för att minska antalet förorenade områden som riskerar att skada eller innebära olägenhet för människors hälsa eller för miljön. Dessa åtgärder prioriteras så, att de områden som utgör störst risk åtgärdas först. En stor del av Banverkets fastigheter, inklusive spårområdet, är förorenat genom bl.a. spill, läckage och slitage. Banverkets nuvarande bedömning är att cirka 15 procent av linjemarken är så förorenad att urschaktade massor inte lämpar sig för återanvändning och att cirka 3 procent av linjemarken är så förorenad att den kan utgöra skada eller olägenhet för människors hälsa eller för miljön. Den ökade kännedomen om föroreningarna medför att det upptäcks fler förorenade platser som behöver åtgärdas. Under 2008 har riktade åtgärder genomförts vid Gunnita bangård, vid projektet Bana väg i väst samt utförd sanering i Krylbo.

Banverket har genomfört ett antal åtgärder för att gynna den biologiska mångfalden, däribland passager för småvilt samt renovering av trummor för att underlätta för grod- och kräldjur att vandra i landskapet.



Regeringen bedömer sammantaget att målet om en god miljö delvis har uppnåtts.

### Ett jämställt transportsystem

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

Under 2008 har jämställdhetsintegration genomförts i Banverkets verksamhet. En obligatorisk utbildning i genus och jämställdhet har bedrivits för alla medarbetare inom förvaltande enheter. Jämställdhetsfrågorna har också tydligt lyfts fram i åtgärdsplaneringen för perioden 2010–2021.

Inom ramen för den fysiska planeringsprocessen har Banverket under 2008 inrättat särskilda barnhörnor på allmänna samrådsmöten, haft öppet hus och utställningar i större utsträckning samt anpassat mötestider för familjer att delta.

Banverkets arbete med att tillsammans med järnvägssektorns aktörer anpassa stationsmiljöer till alla resenärers behov ökar även kvinnornas tillgänglighet till järnvägstransportsystemet.

Sammantaget bedömer regeringen att målet har uppnåtts.

### Särskilt om Banverkets resultat

Utöver de sex delmålen har Banverket haft mål som är kopplade till flera verksamhetsområden.

Banverket bedriver mer omfattande underhåll för stråk med högre trafik. De största satsningarna görs i Stockholm, Göteborg och Malmö vilket beror på den stora trafikvolymen.

Lönsamheten för egenregiverksamheten ska vara jämförbar med branschen i övrigt. Banverket Produktion och Banverket Järnvägsskolan hade en rörelsemarginal som är lägre än branschen i övrigt. Övriga resultatenheter visar på en rörelsemarginal för försäljningen utanför Banverket som ligger inom de intervall som ligger i nivå med branschen i övrigt.

### Uppföljning av investeringar

Under 2008, som är det femte året i den nationella banhållningsplanen för perioden 2004–2015, uppgick Banverkets investeringar till 9,8 miljarder kronor att jämföra med 8,9

respektive 7,8 miljarder kronor för 2007 och 2006 (exkl. Botniabanan). Investeringarna finansieras med anslag och med lån. Efter fem år av planperioden är 40 procent av banhållningsplanen genomförd. Till detta kommer investeringar i Botniabanan om cirka 15 miljarder kronor sedan byggstart.

Under 2008 har sju objekt öppnats för trafik (se tabell 3.15). Den totala beräknade kostnaden i plan för dessa objekt var 3 571 miljoner kronor. Vid byggstart var total beräknad kostnad 3 573 miljoner kronor. Det verkliga utfallet blev 3 406 miljoner kronor. Det är nära en femprocentig besparing i förhållande till beräknad kostnad vid byggstart. Merparten av projekten har genomförts enligt tidplan eller tidigare och till en lägre kostnad. Samtliga kostnader är beräknade i prisnivå januari 2008.

**Tabell 3.15 Uppföljning av objekt som öppnats för trafik under 2008**

Miljoner kronor

Stråk	Objekt	Beräknad kostnad i plan	Beräknad kostnad vid byggstart	Uppföljd kostnad
Väst kustbanan	Torebo–Heberg, dubbelspårsutbyggnad inklusive resecentrum i Falkenberg	1 409	1 436	1 358
Kust till kust-banan	Nybro bangårdsombyggnad	128	117	112
Stambanan genom Övre Norrland	Vännäs–Bastuträsk, stax 25 samt banupprustning	1 064	1 071	1 018
Stambanan genom Övre Norrland	Luleå bangård, etapp 1 och 2	-	34	39
Norra stambanan	Bollnäs resecentrum	41	32	34
Malmbanan	Torneträsk bangård	72	64	67
Malmö	Arlöv–Malmö, norra delen	857	819	778
<b>Totalt</b>		<b>3 571</b>	<b>3 573</b>	<b>3 406</b>

### Marknadsövervakning

Järnvägsstyrelsen hade till uppdrag att verka för en effektiv järnvägsmarknad med likvärdiga villkor och en sund konkurrens.

Järnvägsstyrelsen har redovisat att det finns 114 (116) järnvägsföretag och 449 (482) infrastrukturförvaltare. Av dessa företag är 78 (79) både järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare. Den stora mängden företag beror på att innehavare av t.ex. industrispår anses vara företag i denna statistik. Också spårväg och tunnelbana har inkluderats.

På infrastrukturmarknaden dominerar Banverket. I termer av spårkilometer finns ytterligare ett tjugotal större spårförvaltare av vilka A-train AB, Öresundsbrokonsortiet och Inlandsbanan AB har som affärsidé att erbjuda spårkapacitet till olika järnvägsföretag.

Marknaden för järnvägsföretag, som kan delas upp i en persontrafikdel och en godstrafikdel, domineras av några få aktörer. Persontrafikmarknaden har präglats av SJ AB:s ensamrätt att trafikera den interregionala persontrafiken. De övriga järnvägstrafikföretagen konkurrerar om trafikuppdrag genom de upphandlingar som görs av trafikhuvudmännen och Rikstrafiken. Perioden 2006–2008 har den ökade volymen persontrafik varit den faktor som mest påverkat marknadskoncentrationen då transportarbetet ökat mest i bolaget med störst marknadsandel (SJ AB). Marknadskoncentrationen har därmed ökat för

fjarrtrafiken även om den minskat totalt sett för persontrafiken. Godstrafikmarknaden är öppen för konkurrens men domineras fortfarande av Green Cargo AB. En svag men långsiktig trend är att koncentrationen minskar, främst beroende på en kombination av nya aktörer och ökad godsvolym.

Järnvägsstyrelsen har arbetat aktivt med konkurrensfrågorna och även lämnat förslag till åtgärder för att förbättra konkurrenssituationen på järnvägsområdet. Man har samarbetat med Konkurrensverket och bl.a. utbytt erfarenheter om marknadstillsyn. Järnvägsstyrelsens arbetsuppgifter har från den 1 januari 2009 överförts till Transportstyrelsen och Järnvägsstyrelsen har lagts ner.

### Statens järnvägars avveckling av verksamhet

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

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

Under året avvecklades ytterligare personal som formellt finns kvar i affärsverket efter bolagiseringen. Vid ingången av 2001 uppgick antalet till 1 211 personer. Vid utgången av 2008 var antalet 17, vilket innebar en minskning med 7 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. Statens järnvägar handlägger tills vidare inte statens ansvar enligt bolagiseringsavtalets miljögaranti utan handlägger enbart miljöärenden i egenskap av tidigare verksamhetsutövare enligt miljöbalken.

Den 18 december 2008 gav regeringen Statens järnvägar i uppdrag att beskriva hur verket kan svara för administration av miljögarantin, om Statens järnvägar skulle få ett sådant uppdrag. Statens järnvägar har under våren 2009 redovisat uppdraget. Affärsverket har i redovisningen beskrivit hur en samordning av miljögarantiärenden i Statens järnvägar skulle kunna läggas upp samt vilka administrativa förberedelser som skulle bli nödvändiga. Vidare lämnades en bedömning av vilka kostnader för hantering av miljöåtgärderna samt kostnader för konkreta miljöåtgärder som skulle kunna bli aktuella framöver. Beredningen av denna fråga fortsätter inom Regeringskansliet.

I övrigt fortsätter Statens järnvägars avveckling av verksamhet.

### **Statens järnvägars förvaltning av leasingåtaganden**

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

Verksamheten består i att förvalta de leasingåtaganden avseende rullande materiel och färjor, som fanns i Statens järnvägar vid bolagiseringen i början av 2001 och som inte kunde överföras till SJ AB eller Green Cargo AB eller externt rederi. Åtagandena per den 1 januari 2009 avser 28 (36) snabbtåg, 146 (305) personvagnar, 118 (164) ellok, 89 (89) diesellok och 3 558 (5 758) godsvagnar samt 1 (2) färja. Sedan den 1 januari 2001 har drygt 3 100 fordon lösts. Under 2008 har ett mycket stort antal fordon frisläppts genom förtida lösen av

leasingtransaktioner och detta har också medfört att tidpunkten för när leasingavtalen förfaller till slutbetalning kortats ner från 2021 till 2019. Att det nu finns ett stort antal fordon som inte är bundna av leasingavtal minskar väsentligt riskerna i Statens järnvägars verksamhet.

Kostnaderna för dessa leasingåtagandena täcks genom avtal med SJ AB och Green Cargo AB samt externt rederi.

Leasingadministrationen av järnvägsfordonen gav upphov till ett resultat på -0,5 (-0,6) 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 riskavspglande avgifter för lån kopplade till leasingåtaganden.

Trots underskottet avseende leasingadministrationen av järnvägsfordonen visade verksamhetsgrenen ett totalt överskott om 49,3 (13,6) miljoner kronor. Överskottet är hänförligt till uthyrningen av färjor och vinster i samband med lösen och omstrukturering av leasingtransaktioner.

### **Statens järnvägars förvaltning av järnvägsfordon som används i statligt upphandlad trafik**

Statens järnvägar ska på ett affärsmässigt och effektivt sätt förvalta och hyra ut järnvägsfordon till de av Rikstrafiken upphandlade operatörerna.

Verksamheten ska över en konjunkturcykel visa en räntabilitet på sysselsatt kapital som motsvarar räntan på femåriga statsobligationer plus en procentenhet.

Som en del i åtgärds paketet i samband med kapitaltillskottet till SJ AB övertog Statens järnvägar i januari 2004 en fordonsflotta om 121 fordon. Tidigare år har det sålts 20 fordon och därmed återstår 101 fordon, varav 16 lok, 9 motorvagnsset och 76 personvagnar. Huvuddelen av denna flotta används i den av Rikstrafiken upphandlade trafiken och myndigheten garanterar hyran t.o.m. 2010, med undantag för de vagnar som genomgår upprustning för vilka den garanterade hyrestiden är förlängd till juni 2013. Avkastningen, på i fordonen bundet kapital, överstiger de ekonomiska mål som är uppsatta för verksamheten.

Det upprustningsprogram som pågått sedan 2005 har avslutats under året. Under 2008 har Statens järnvägar investerat 66,3 miljoner kronor i fordonen.

### Statens järnvägars ekonomiska resultat

Statens järnvägar uppvisar ett positivt rörelse-resultat på 67,7 (45,0) miljoner kronor och ett positivt resultat efter finansiella poster på 63,2 (30,7) miljoner kronor.

Resultatet 2008 uppdelat på verksamhetsgrenar framgår nedan.

**Tabell 3.16 Statens järnvägars resultat efter finansnetto**

*Tusental kronor*

	2008	2007
VG Avveckling av verksamhet	-1 400	14 700
VG Förvaltning av leasingåtaganden	49 300	13 600
VG Förvaltning av järnvägsfordon	15 300	2 400
<b>Resultat efter finansnetto</b>	<b>63 200</b>	<b>30 700</b>

### Särskilt om Järnvägsstyrelsens resultat

Järnvägsstyrelsen redovisade ett anslagssparande på 6,8 miljoner kronor 2008. Medlen har förts över till Transportstyrelsens anslag.

I och med inrättandet av Transportstyrelsen den 1 januari 2009 avvecklades Järnvägsstyrelsen. Uppdraget att svara för återstående avvecklingsarbete åligger Transportstyrelsen. Transportstyrelsen har rapporterat att avvecklingsarbetet är avslutat och att avvecklingsarbetet inte inneburit några kostnader för Transportstyrelsen (N2009/4422/TR).

### 3.5.4 Sjöfart

#### Ett tillgängligt transportsystem och en hög transportkvalitet

Under 2008 omsattes cirka 177 miljoner ton gods i de svenska hamnarna. Godsvolymen ökade därmed med knappt 2 procent jämfört med föregående år. Sjöfart har kunnat bedrivas året runt i de svenska farvattnen genom att isbrytarassistens tillhandahållits. Vintern 2007/08 får betecknas som en mycket mild isvinter. Isbrytarna assisterade endast 186 fartyg och utförde 9 bogseringar.

Under året sjömättes cirka 3 000 km<sup>2</sup>. De säkra sjövägarna och prioriterade farlederna är till cirka 37 procent sjömätta i enlighet med internationell standard.

Arbetet med att skapa ett gemensamt anmälningssystem för sjöfarten har bedrivits under året i samverkan mellan Sjöfartsverket, Kustbevakningen och Tullverket. Systemet bedöms bidra till att underlätta anmälning vid ankomst till svensk hamn.

Sjöfartsinspektionens uppdrag har varit att bidra till och samordna arbetet för en säker och miljövänlig sjöfart med huvudinriktning på handelssjöfart. Då Transportstyrelsen bildades den 1 januari 2009 fick det till följd att bland annat Sjöfartsinspektionen uppgick i den nya myndigheten vilket innebär att Transportstyrelsen svarar för vilka krav som ska ställas på sjöfartens infrastruktur.

Sjöfartsinspektionen har under det gångna året aktivt arbetat inom ett antal internationella organisationer, bl.a. IMO, IALA (International Association of marine aids to navigation and Lighthouse Authorities) och EU.

Under året har arbetet med "SOUNDREP", det frivilliga sjötrafikinformationssystemet, fungerat väl i Öresund mellan Sverige och Danmark. Systemet som startade 2007 har haft en god anslutning, då cirka 98 procent av de fartyg som trafikerar Öresund väljer att rapportera till systemet.

Lotsutredningen lämnade sitt delbetänkande, Lotsa rätt! (SOU 2007:106) i januari 2008. Utredningen föreslår bland annat ett antal förändringar i regelverket för lotsning samt övriga förslag på försöksverksamheter och åtgärder av betydelse för lotsningsverksamheten. Betänkandet har remissbehandlats och beredning av de olika frågeställningarna pågår i Regeringskansliet.

#### En säker sjöfart

Under året minskade antalet sjöräddningsuppdrag med nästan 20 procent. Antalet omkomna eller saknade inom sjöräddningens ansvarsområde är 38 personer vilket är en kraftig ökning i jämförelse med föregående år.

Målsättningen är att nödställda på svenskt territorialvatten, då positionen är känd, ska kunna undsättas inom 60 minuter i 90 procent av alla fall. På internationellt vatten inom den

svenska sjöräddningsregionen är målsättningen att komma till undsättning inom 90 minuter.

Sjöfartsverket har civila helikoptrar till sjöräddningens förfogande i Sundsvall, Stockholmsområdet, Visby, Ronneby och Göteborg, samtliga med 15 minuters beredskapstid dygnet runt för sjö- och flygräddningsinsatser.

Helikopterutredningen lämnade sitt betänkande, Helikoptern i samhällets tjänst (SOU 2008:129) i december 2008. Utredningens syfte var att se över hur den offentliga sektorns användning av olika helikoptertjänster ska bli mer effektiv. Ett antal förändringar föreslås som rör sjö- och flygräddningen. Näringsdepartementet genomförde i juni 2009 en hearing med anledning av utredningens förslag och beredning pågår nu inom Regeringskansliet hur de olika frågeställningarna ska hanteras.

Regeringen tillkallade under våren 2009 en särskild utredare för att föreslå hur delar av det tredje sjösäkerhetspaketet bör genomföras i svensk rätt (Dir. 2009:42). Utredning kan komma att påverka rollfördelningen mellan Transportstyrelsen och Staten haverikommission vad beträffar olycksfallsutredningar vid sjöolyckor. Utredningen ska lämna ett delbetänkande senast den 15 november 2009 och slutredovisa uppdraget senast den 31 mars 2010. I det sammanhanget bör även nämnas att regeringen i februari 2009 gav Statskontoret i uppdrag att analysera Statens haverikommissionens verksamhet och finansiering (Fö2009/477/SSK). Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet (Försvarsdepartementet) senast den 1 december 2009.

Transportstyrelsen (och under 2008 Sjöfartsinspektionen) har under året svarat för genomförande av flagg- och hamnstatskontroller, vilket bidragit till det förebyggande sjösäkerhetsarbetet. Varje år fastställs av Paris MOU ett antal hamnstatskontroller som varje medlemsland ska genomföra. Sjöfartsinspektionen har under 2008 genomfört det fastställda antalet. I samband med hamnstatskontroll lades nio nyttjandeförbud på utländska fartyg som anlöpte svensk hamn. Uppdraget har vidare varit att se till att sjöfartsskyddet upprätthålls i enlighet med gällande internationella krav i svenska hamnanläggningar.

Under 2008 har 12 olycksutredningar sammanställts och offentliggjorts. Dessa händelser, som bedömts vara principiellt

intressanta, har utretts med ledning av IMO:s utredningskod och den interna utredningsprocessen. Transportstyrelsens och Sveriges Redareförenings tillbudsdatabas för tillbud och avvikelser (INSJÖ) har exporterats, vilket skapar ett större underlag för granskning av tillbuds- och avvikelseunderlaget.

Tillsammans med Danmark och Norge har arbete påbörjats med att se över trafikbilden i Skagerack och Kattegatt. Detta kommer att leda till nya trafiksepareringar i området i syfte att minska risken för kollisioner och olyckor till sjöss.

### En positiv regional utveckling

Sjöfartsverket har delat in den svenska kusten i sex sjötrafikområden. Sjöfartsverket arbetar för att sjöfart ska kunna bedrivas året runt på samtliga hamnar av betydelse. Isbrytningen är en viktig del i sjöfartens bidrag till en positiv regional utveckling.

Uppdatering av tryckta sjökort har genomförts enligt plan och nya versioner av båtsportkort har utkommit över områdena Väner/Göta kanal och Kalmarsund samt över Bottenhavet.

### En god miljö

Sjöfartsverket har aktivt deltagit i planerandet av den svenska delen i genomförandet av Baltic Sea Action Plan vilken fastställdes av HELCOM 2007. Det övergripande målet för aktionsplanen är att Östersjön ska ha god ekologisk status 2021.

Sjöfartsverket har deltagit i slutförandet av och beslutet om revidering av Annex VI om utsläpp till luft i IMO:s konvention MARPOL 73/78. De nya reglerna leder till kraftigt minskade luftföroreningar från fartyg – bland annat skärps den tillåtna svavelhalten i fartygsbränslet.

I fråga om de krav som i dag ställs på och som kan komma att införas för fartyg utgör Transportstyrelsens tillsyn en viktig del för att tillse en hög regelefterlevnad.

Sjöfartsverkets arbete med att utveckla ett system för beräkning av emissioner till luft från fartyg fortsätter. Det nya systemet ska

möjliggöra att fartygs emissionsegenskaper kan utgöra underlag i olika beräkningsmodeller.

Sjöfartsinspektionen har under 2008 tagit 216 oljeprover i syfte att kontrollera svavelhalten i bunkerolja. 36 prover innehöll en högre svavelhalt än tillåtet.

### Ett jämställt sjötransportsystem

Sjöfartsverket arbetar aktivt i olika samverkansorganisationer med jämställdhets- och mångfaldsfrågor. Målsättningen är att jämställdhet och mångfald ska integreras på alla nivåer och inom alla verksamheter och befattningar. För att ytterligare öka detta arbete har de flesta enheter inom verket utsett ett jämställdhetsombud.

Verkets personal består av 78 procent män och 22 procent kvinnor. Arbetet med att öka antalet kvinnor i kategorierna för lednings- och kärnkompetens och i befattningar där kvinnor är i minoritet som till exempel yrkeskategorierna lotsar, båtmän, och tekniker kvarstår.

### Särskilt om Sjöfartsverkets resultat

Sjöfartsverkets inkomster hänger tätt samman med de godsvolymer som ankommer med fartyg till och från de svenska hamnarna samt godsslaget. Totalt har godsvolymer sedan år 2003 nått nya toppnivåer varje år vilket även skedde under 2008. Verket bedömer dock att för den närmaste framtiden kommer den pågående lågkonjunkturen att få stor effekt på godsvolymer till de svenska hamnarna vilket i sin tur kommer att påverka verkets resultat negativt.

Regeringen har gett Sjöfartsverket i uppdrag att förbereda en ny organisation för statens forsknings- och undersökningsfartyg där verkets rederiverksamhet ges ansvaret att försörja statliga myndigheter och institutioner med forsknings- och undersökningsfartyg (N2009/4677/IR). Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) senast den 16 november 2009.

En handlingsplan med namnet Målstyrning för rationalitet och effektivisering antogs av Sjöfartsverket hösten 2008. Syftet är att under åren 2010–2012 presentera en effektiviserings- och besparingsplan på cirka 150 miljoner kronor.

Planen rör i princip alla verkets verksamhetsområden.

De ekonomiska målen för Sjöfartsverkets verksamhet är att räntabiliteten på justerat eget kapital efter skattemotsvarighet ska vara 3,5 procent över en konjunkturcykel. Vidare ska soliditeten vara lägst 25 procent.

Resultatet 2008 före bokslutsdispositioner blev en vinst på 90 miljoner kronor. Motsvarande belopp har avsatts till resultatutjämningsfonden som därmed uppgår till 82 miljoner kronor. Resultatutjämningsfondens syfte är bland annat att kunna balansera ekonomiskt goda år mot sämre år.

### Utdelning och skattemotsvarighet

Sjöfartsverket ska betala skattemotsvarighet till ett belopp om 28 procent av resultatet. Statens inriktning för utdelning är en tredjedel av resultatet efter skattemotsvarighet. För 2008 innebar det 16,6 miljoner kronor.

**Tabell 3.17 Ekonomisk utveckling**

Miljoner kronor där ej annat anges

	Prognos 2009	Prognos 2010	Prognos 2011	Prognos 2012
Resultat efter skattemotsvarighet	0	0	5,5	16,1
Räntabilitet på eget kapital efter skattemotsvarighet (%)	0	0	0,85	2,4
Soliditet (%)	23,5	23,0	22,6	22,9
Beräknad skattemotsvarighet	8,90	0	0	1,97
<b>Beräknad utdelning</b>	<b>7,7</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1,8</b>

### Särskilt om Kustbevakningens resultat

Genom Kustbevakningens övervakning av sjötrafiken, dvs. både handelssjöfarten och fritidsbåttrafiken, trafiksepareringssystem, utveckling av lastsäkrings- och farligt godstillsyn, bemannings- och behörighetskontroller, samt utbildning inom farligt godsverksamheten har myndigheten bidragit till målet om säker och effektiv sjöfart. Under 2008 har Kustbevakningen implementerat nya befogenheter i myndigheten avseende ratt- och sjöfylleri. Denna verksamhet kommer fullt ut hanteras under 2009 vilket ytterligare kommer förbättra myndighetens verksamhet.

Kustbevakningens sjösäkerhetstillsyn inom transportpolitikområdet bidrar även till att nå målen inom politikområdena Samhällets krisberedskap samt Rättsväsende. Här kan bl.a. nämnas ökad regelefterlevnad och möjlighet att upptäcka flera olika typer av brott.

### Särskilt om Rederinämnadens resultat

Sedan sjöfartsstödet infördes den 1 oktober 2001 har viss inflaggning skett till det svenska registret. Rederinämnaden ingår varje år i oktober en rapport om de svenska rederiernas ekonomiska situation till regeringen. Av den senaste rapporten som avser 2007 framgår att den ekonomiska situationen varierar mycket för de enskilda rederierna, men 2007 har den ekonomiska situationen generellt försämrats jämfört med 2006 och 2005 som var mycket bra år. Betydelsen av det statliga stödet skiftar mellan de olika segmenten inom sjöfartssektorn, men sammantaget är stödet av största vikt för samtliga rederier.

Rederinämnadens beslut har under senare år överklagats i större utsträckning än tidigare, vilket medfört ett antal processer och därmed behov av ökat anslag. Detta behov torde kvarstå under de närmast kommande åren.

Även om de svenska rederiernas ekonomiska situation generellt försämrats under 2007 har det statliga stödet haft stor betydelse för de svenska rederiernas konkurrensförmåga. Rederinämnaden får därmed anses ha uppnått målet för sin verksamhet.

## 3.5.5 Luftfart

### Ett tillgängligt transportsystem

Antalet passagerare på de svenska flygplatserna ökade under 2008 med 3 procent och nådde ett nytt rekord med närmare 28,1 miljoner. Utrikestrafiken ökade med 5,2 procent (21,3 miljoner passagerare) medan inrikes minskade med 2 procent (6,76 miljoner passagerare).

Möjligheten att med flyg ta sig till olika orter med tillgång till en flygplats beskrivs som åtkomlighet medan möjligheten att ta sig från olika orter med tillgång till en flygplats beskrivs som tillgänglighet. Flygplatser med bra åtkomlighet i inrikestrafiken är de flygplatser

som har täta avgångar till Stockholm–Arlanda. Utöver Arlanda är Göteborg och Malmö flygplatser som har bra tillgänglighet. Tillgängligheten och åtkomligheten inrikes för endagsresor i luftfartssystemet har försämrats med 10 procent respektive 15 procent mellan 2007 och 2008. Mellan 2006 och 2007 minskade tillgängligheten och åtkomligheten med 10 procent respektive 13 procent.

Den 26 juli 2008 trädde EG-förordning nr 1107/2006 om rättigheter i samband med flygresor för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet i kraft. Ansvaret för assistans till funktionshindrade har genom förordningen övergått från flygbolagen till flygplatshållaren. Det nya regelverket ger alla personer med funktionshinder och nedsatt rörlighet rätt till assistans, oavsett om dessa hinder beror på funktionsnedsättning, ålder eller andra faktorer.

Luftfartsverket bedömer att förordningen har resulterat i förbättrade möjligheter att uppnå en jämn och hög kvalitet i ledsagningsarbetet samtidigt som kostnaderna delas solidariskt av alla passagerare. Genom att alla passagerare som anser sig ha behov av ledsagning även har rätt till detta, kan de problem som kan tänkas uppstå i samband med större förändringar på terminalerna minskas betydligt. Ett exempel på förbättringar som införts under 2008 är att Luftfartsverkets samtliga flygplatser har infört mötespunkter där personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet kan anmäla sin ankomst och begära assistans. Syftet är bland annat att underlätta byten mellan olika transportslag på flygplatserna.

Luftfartsstyrelsen har under 2008 låtit genomföra två undersökningar i syfte att mäta funktionshindrades tillgänglighet till flyget. Den ena undersökningen utgjorde en del i en större undersökning och vände sig till 10 000 personer bosatta i Sverige. Den andra undersökningen genomfördes i syfte att nå de personer som nyligen använt assistansservice, och på så sätt söka svar på frågor som har anknytning till ovan nämnda EG-förordning.

Svaren ger en relativt positiv bild av hur tillgängligheten till flyget för personer med funktionshinder uppfattas. På frågor om hur lätt eller svårt det brukar vara att hitta information vid planeringen av flygresan, att orientera sig på flygplatsen och att förflytta sig på flygplatsen svarade mellan 7 och 8 personer av 10 att det var

ganska eller mycket lätt. På frågor som gällde incheckning, passering av säkerhetskontroll och möjligheter att ta del av olika former av information gavs än mer positiva omdömen. Bemötandet både på flygplatser och ombord anser i stort sett samtliga vara ganska eller mycket bra.

### En hög transportkvalitet

Andelen försenade avgångar på Arlanda uppgick till drygt 23 procent under första kvartalet 2008. Den genomsnittliga förseningstiden uppgick till drygt 39 minuter. Den enskilt viktigaste orsaken till förseningar är följdförseningar som uppkommer som en följd av tidigare förseningar. Förseningssituationen kan sägas vara i nivå eller bättre än på övriga nordiska huvudflygplatser. Situationen på Arlanda är betydligt bättre än på Heathrow där andelen försenade avgångar uppgår till 44 procent. Flygplatsen i München representerar den andra delen av spektret med en andel försenade avgångar som uppgår till knappt 18 procent. Den sammanlagda förseningstiden för ankommande passagerare till Arlanda under 2008 var större än den sammanlagda förseningstiden för de som avreste från flygplatsen samma år. Data från AEA (Association of European Airlines) visar att Arlanda hör till de allra främsta flygplatserna i Europa vad avser punktlighet.

Luftfartsverket följer månadsvis den svenska luftfartens punktlighet. Av statistiken framgår att förseningarna mellan 2007 och 2008 har minskat med cirka 2 procentenheter. Den enskilt största orsaken till brister i punktligheten är normalt väderpåverkan, som orsakar variationer i redovisningen från år till år. De flesta bristerna i punktligheten för avresande utrikes passagerare kan vanligtvis hänföras till för sent inkomna flygplan från utlandet, förhållanden där flygplan hålls kvar i Sverige till följd av trafikträngsel i det europeiska lufthavet eller brist på landningsmöjligheter. Inrikestrafiken fungerar relativt väl med få allvarliga förseningar.

Den vanligaste förseningsorsaken på Luftfartsverkets stora flygplatser är tekniska fel. En viktig anläggning för en flygplats är anläggningen för sortering och säkerhetskontroll av lastrumsbagage. Även flygplatsens externa strömförsörjning har en vital betydelse för att flygplatsen ska kunna fungera väl. För att

motverka förseningar håller Arlanda medvetet en infrastruktur med inbyggda marginaler som medger att flygplatsen kan hantera en ständigt varierande mix av olika flygplansstorlekar även under högrafik. Dessutom använder Arlanda en snabb, men resurskrävande, snöröjningsmetodik för att kunna minimera förseningarna under pågående snöröjning. Sammantaget gör dessa och ett stort antal andra åtgärder att Arlanda, ur ett statistiskt perspektiv, inte förorsakar förseningar utan snarare bidrar till att minska delar av förseningarna förorsakade på andra platser inom luftfarten.

### En säker luftfart

Inom luftfarten ökade antalet dödade från fyra personer 2007 till fem personer 2008, medan antalet allvarligt skadade minskade från 15 till 12 personer. Med luftfart menas här kommersiell luftfart, bruksflyg, allmänflyg, skolflyg samt övrigt flyg.

Luftfartsstyrelsens målsättning för det internationella flygsäkerhetsläget 2008 var att den svenska flygsäkerhetsstandarden skulle vara i linje med andra jämförbara luftfartsnationer. Jämförelsen görs med avseende på haverifrekvens inom tung kommersiell luftfart med dödlig utgång. Räknat på ett 10-årsmedelvärde var haverifrekvensen i Sverige 0,029 haverier per 100 000 flygtimmar. Under 2008 har inga haverier med dödlig utgång inträffat inom tung kommersiell luftfart i Sverige. Inom kategorin allmänflyg har det inträffat fem haverier med dödlig utgång under året och det är fler än under föregående år, när inga dödliga haverier inträffade. Under 2008 var antalet haverier (nio stycken) inom segelflyget, skol- och privatflygning oförändrat jämfört med 2007. Av 5 dödsolyckor inom allmänflyget härrör 4 stycken från segelflygshaverier. Transportstyrelsen avser att bevaka utvecklingen inom denna verksamhetsgren.

#### *Kartläggning av allmänflyget i Sverige*

Kartläggning är genomförd och avrapporterad den 26 september 2008.

#### *Uppdrag att se över tillgänglighet till flygplatser*

Transportstyrelsen har den 12 mars redovisat ett uppdrag från regeringen att se över tillgängligheten till flygplatser för olika former av beredskapsflyg och samhällsviktig verksamhet



på tider då de normalt inte är öppna. Transportstyrelsen föreslår att det för beredskapsflyg bör finnas en beredskap om högst en timmes inställningstid dygnet runt för att vid behov och med säkerhet kunna öppna trafikflygplatser på tio orter i Sverige; Kiruna, Luleå, Umeå, Östersund, Sundsvall, Stockholm/Arlanda, Göteborg/Säve, Visby, Ronneby och Malmö. Den föreslagna beredskapen skulle utgöra en grundläggande säkerhetsnivå för att genomföra insatser med beredskapsflyg, och den skulle innebära en infrastruktursäkring som underlättar möjligheten för beredskapsflygets samtliga intressenter att planera och genomföra flygningar, bedömer Transportstyrelsen. Rapporten är på remiss till och med den 15 september 2009.

### En god miljö

Buller har tidigare varit den stora miljöfrågan för flyget, framförallt runt flygplatser. Tekniska framsteg har gjorts för att minska bullret från flygplanen. Det finns dock en målkonflikt mellan klimatmål och bullermål eftersom befintliga bränslesnåla motorer ofta bullrar mer. Det har dock gjorts experiment med bränslecellsystem som minskar både utsläpp och buller. Men även om flygplanen kan bli mindre bullriga medför den ökande flygtrafiken mer buller.

Utsläppen av koldioxid från LfV:s verksamhet fortsatte 2008 att minska för sjunde året i rad. Jämfört med 2007 var minskningen 16 procent. Resultatet har nåtts bland annat genom minskning och övergång från eldningsolja till biobränsle och fjärrvärme. Landvetters nya miljötillstånd förhandlades klart hos miljödomstolen under september månad. Det nya godkända flygvägssystemet innebär att flygplanen landar med mindre gaspådrag vilket i sin tur leder till minskade utsläpp av koldioxid och minskat buller. Flygkorridorerna vid start och landning blir smalare vilket innebär att färre tätorter och hushåll överflygs. Arlandas gröna inflygningsvägar har tagits i drift. Det som tidigare var en försöksverksamhet har nu godkänts och öppnats för alla flygbolag. Under en treårsperiod kommer även gröna inflygningsvägar att införas till Landvetter, Umeå och Malmö. Antalet miljörelaterade klagomål 2008 för Luftfartsverkets flygplatser

var cirka 650 och antalet klagande cirka 380 stycken. Antalet klagomål minskade med 31 procent jämfört med 2007 och antalet klagande halverades.

Enligt en enkätundersökning som genomförts under året är andelen kollektivt resande till och från flygplatserna 33 procent vilket innebär en minskning av andelen kollektivt resande med en procentenhet. På Arlanda ökade dock antalet kollektivt resande med 1,3 procent. Bussar som trafikerar Arlanda kommer i högre grad att gå över till förnyelsebara bränslen. Flygbussarna har under 2008 börjat använda lokalt producerad rapsdiesel. Storstockholms Lokaltrafik (SL) och Upplands Lokaltrafik (UL) har åtagit sig att 90 procent av deras bussar som trafikerar Arlanda ska drivas med förnyelsebart bränsle från och med 2011. Arlanda fortsätter att satsa på miljötaxi. Bland annat görs insatser för att minska antalet tomma körningar till och från flygplatsen. Under 2007 uppgick andelen transporter med miljötaxi till drygt 30 procent av det totala antalet taxitransporter. Flera flygplatser har under året tillhandahållit prioriterade parkeringsplatser för miljöfordon.

EU:s beslutande organ har under 2008 enats om att flyget ska inlemmas i systemet för handel med utsläppsrätter (EU ETS) från 2012. Luftfartsstyrelsen har under året på olika sätt medverkat i detta arbete.

Luftfartsstyrelsen har även deltagit i förberedelserna inför klimatförhandlingarna med inriktning på att införliva utsläpp från internationellt flyg i klimatöverenskommelsen i Köpenhamn i december 2009. I samband med den första fasen av trafikverkens gemensamma åtgärdsplanering av infrastrukturåtgärder för perioden 2010–2021 har Luftfartsstyrelsen deltagit i arbetet med att ta fram en metod för strategisk miljöbedömning.

### En positiv regional utveckling

I den mån det finns ekonomiskt utrymme ska Luftfartsverkets trafikavgifter sänkas. Sådana sänkningar har genomförts de senaste åren och denna inriktning är i hög grad ägnad att stärka flyget samt främja dess betydelse för både den regionala utvecklingen och för tillgängligheten för alla grupper av medborgare. Genom ett utvecklat marknadsarbete har befintliga destinationer utvecklats samtidigt som nya

destinationer tillkommit under året. Detta bidrar till regional utveckling samt ökar tillgängligheten.

### Ett jämställt flygtransportsystem

Luftfartsstyrelsen har under 2008 fortsatt att undersöka kvinnors och mäns uppfattning om flygtransportsystemet. En tydlig skillnad mellan män och kvinnor framträder när de ombeds ange syftet med flygresan. Det är tydligt att kvinnor reser mer av privata skäl och män mer i tjänsten.

### Särskilt om Luftfartsverkets resultat

#### *Organisationsstyrning*

Luftfartsverket ska eftersträva en jämn fördelning av makt och inflytande mellan kvinnor och män. Senast 2010 ska det i Luftfartsverkets ledningsgrupper inte vara något kön som har en representation understigande 40 procent.

I Luftfartsverkets ledningsgrupper ingår totalt 219 personer varav andelen kvinnor är 44 procent, vilket är en ökning i förhållande till föregående år.

#### *Luftfartsverkets ekonomiska resultat*

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

Räntabiliteten på eget kapital uppgick till 3 procent. Soliditeten blev 22 procent. Luftfartsverket har under året hållit sig under pristaket.

Luftfartsverkets omsättning ökade 2008 med 2 procent och rörelseintäkterna uppgift sammantaget till 6 394 miljoner kronor (6 237). Intäkterna fördelade sig på luftfartsintäkter 4 170 miljoner kronor (3 985) och övriga rörelseintäkter 2 224 miljoner kronor (2 288). Att luftfartsintäkterna ökade med 184 miljoner kronor eller 5 procent, trots sänkta flygplatsavgifter med drygt 50 miljoner kronor beror på den gynnsamma utvecklingen för utrikestrafiken under det första halvåret.

Rörelseresultatet uppgick till 396 miljoner kronor (816).

Rörelsekostnaderna påverkas 2008 av den nedskrivning av anläggningstillgångar som gjorts på sex flygplatser. Nedskrivningen uppgår till 353 miljoner kronor. Rörelsekostnaderna uppgick totalt till 5 998 miljoner kronor (5 458). Utfallet inkluderar också cirka 25 miljoner kronor i kundförluster varav den enskilt största utgörs av flygbolaget Sterlings konkurs under hösten. Summan av finansiella intäkter och kostnader uppgick till -281 miljoner kronor (-1 361). Det föregående året inkluderade då 1 054 miljoner kronor avseende engångspost för pensionsskuldökning samt cirka 25 miljoner kronor i realisationsförlust vid försäljningen av Sturup Handling AB.

Årets resultat uppgick efter finansiella poster till 115 miljoner kronor (-545). Exklusive nedskrivningen av anläggningstillgångar på sex flygplatser skulle resultatet ha varit 469 miljoner kronor.

### Särskilt om Luftfartsstyrelsens resultat

Luftfartsstyrelsen genomförde 2008 en insats till Bombay genom Svenska Nationella Ambulansflyget (SNAM). Detta efter terroristattacken mot ett antal hotell i november månad. Uppdraget kom från Franska ordförandeskapet via EU-kommissionen. Patienterna var från Spanien och Storbritannien och flygningen gick från Bombay till London.

#### *Luftfartsstyrelsens ekonomiska resultat*

Luftfartsstyrelsens förvaltningsverksamhet finansierades i huvudsak med avgifter. Myndigheten beslutade själv om avgifternas storlek och disponerade inkomsterna. Under 2008 skedde inga väsentliga justeringar av myndighetens avgifter. Myndighetsavgiften var oförändrat 7,50 kronor.

Beträffande kapitalförändringar 2008 kan noteras ett underskott från direkta egna avgifter och myndighetsavgift m.m. på cirka 54,1 miljoner kronor. En del av detta härrör från regeringens beslut den 16 oktober 2008 om att Luftfartsstyrelsen skulle leverera 10 miljoner kronor av sitt ackumulerade överskott på inkomstitel (N2008/2001/TR). För 2008 redovisas ett balanserat överskott från direkta egna avgifter och myndighetsavgiften på 24,9

miljoner kronor. Bakgrunden till överskottet var att Luftfartsstyrelsens verksamhet åren 2005 och 2006 drevs med mindre resurser än beräknat.

*Kostnader med anledning av Luftfartsstyrelsens avveckling och Transportstyrelsens bildande*  
I och med inrättandet av Transportstyrelsen den 1 januari 2009 avvecklades Luftfartsstyrelsen. Uppdraget att svara för återstående avvecklingsarbete åligger Transportstyrelsen. Transportstyrelsen har rapporterat att avvecklingsarbetet är avslutat och inte har medfört några kostnader för Transportstyrelsen (N2009/4422/TR).

De totala kostnaderna för Luftfartsstyrelsens avveckling har uppgått till 5,4 miljoner kronor och har förts till Luftfartsstyrelsens räkenskaper för 2008. Kostnaderna har fördelat sig på personalkostnader 2 miljoner kronor, avskrivningskostnader 2,3 miljoner kronor och övriga kostnader 1,1 miljoner kronor. Avvecklingsarbetet är avslutat.

Luftfartsstyrelsen redovisar vidare att man haft sammanslagningskostnader med anledning av Transportstyrelsens bildande på 5,3 miljoner kronor.

### 3.5.6 Analys och slutsatser

*Även transportområdet präglades av den svaga konjunkturen*

Liksom i många andra samhällssektorer har utvecklingen inom transportområdet präglats av den kraftiga nedgång i världskonjunkturen som inleddes under hösten 2008. Persontransportarbetet inom järnvägsområdet och godstrafiken på väg ökade visserligen, men i övrigt avmattades eller minskade volymerna inom transportområdet. Under 2009 är ytterligare minskningar av transportarbetet att vänta.

För Luftfartsverket, Sjöfartsverket och Transportstyrelsen (tidigare Luftfartsstyrelsen) innebär konjunkturläget ett ansträngt ekonomiskt läge eftersom myndigheterna finansierar hela eller delar av sin verksamhet med inkomster från avgifter som i stor utsträckning är volymbaserade. Utvecklingen med stigande oljepriser till historiskt höga nivåer fick en plötslig vändning och medförde att kostnaderna för statens avtal rörande flygtrafik och färjetrafik till och från Gotland minskade under hösten 2008. Utvecklingen på valutamarknaderna med

en svagare krona har emellertid delvis verkat i motsatt riktning.

*Såväl positiva som ...*

År 2008 hade Sverige det lägsta antalet dödade i vägtrafiken sedan 1945. Regeringens bedömning är att statens insatser inom trafiksäkerhetsområdet har en stor del i den positiva utvecklingen.

Även vid sidan av den positiva utvecklingen inom trafiksäkerhetsområdet finns det flera positiva utvecklingstendenser att lyfta fram. Kraftiga förbättringar har skett när det gäller statlig väg som stängs av för tung trafik på grund av tjällossning. Sverige är nu nere på nivåer som ligger på ungefär en femtedel av den mängd avstängningar som förekom i början av 2000-talet. Riktade investeringar och en mer återhållsam tillämpning av restriktioner ligger bakom förbättringarna. En annan förbättring som är värd att lyfta fram är att punktligheten för hela tågtrafiken ökade och att antalet förseningstimmar för tågtrafiken minskade. Arbetet med särskilda satsningar på punktlighetshöjande åtgärder, s.k. kraftsamlingar i storstadsområdena som Banverket initierat tillsammans med trafikoperatörer och trafikhuvudmän, har gett direkta resultat genom ökad ankomstpunktighet för tågtrafiken.

*... negativa utvecklingstendenser*

Det finns även exempel på problem och negativa tendenser. Ett stort problem är att målet om ett trafiksystem som är helt anpassat efter behoven hos personer med funktionsnedsättningar 2010 med stor sannolikhet inte kommer att uppnås. Andra problem är att standarden på vägnätet i vissa avseenden har försämrats och att det förekommer viss kapacitetsbrist inom järnvägen i storstäderna.

*Närtidssatsningen och andra viktiga åtgärder under året*

Regeringen har genom den närtidssatsning på infrastruktur som beslutades hösten 2008 visat att man tar problemen på stort allvar. Närtidssatsningen har inneburit en ökad takt i såväl väg- som järnvägsinvesteringar och att ett stort antal viktiga investeringar och underhållsåtgärder kommer att kunna påbörjas de närmaste åren.

I proposition 2008/09:35 *Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt* konstaterar regeringen att anläggningsmarknaden har låg produktivitetsutveckling med

svag konkurrens och innovationsförmåga. Därför bedömer regeringen att en tvåprocentig produktivitetsförbättring per år inom anläggningsmarknaden är en realistisk förväntning för den kommande planperioden 2010–2021. Regeringen har också gett Banverket och Vägverket i uppdrag att införa en styrmodell för stora investeringsprojekt inklusive metoder för val av entreprenadform. Verkens arbete följs upp kvartalsvis av regeringen. Banverket och Vägverket bedriver därutöver ett gemensamt effektiviseringsarbete inom administration och IT som förväntas ge betydande besparingar kommande år.

Andra exempel på viktiga åtgärder är isbrytarverksamheten som ska fortsätta att vidareutvecklas, bl.a. genom ett samarbete med Finland. Ett effektivt och rationellt utnyttjande av isbrytarresurserna på Östersjön är av yttersta vikt för ett flertal industrier i Östersjöregionen och således också en angelägenhet för hela övriga Europa. Även arbetet med att utveckla lotsningsverksamheten och dess effektivitet är av stor vikt.

Vidare vill regeringen framhålla det omfattande internationella och nationella arbetet som Sjöfartsverket och Kustbevakningen bedriver med att både reducera sjöfartssektorns negativa miljöpåverkan och vidta olika sjösäkerhetshöjande åtgärder. En annan fråga med relevans för miljön är att flera av de statliga flygplatserna inte har miljötillstånd för ökad produktion. Den mest betydelsefulla begränsningen är utsläppstaket vid Arlanda. Avgörande blir här Luftfartsverkets dialog med berörda intressenter samt möjligheterna till ökat kollektivresande till och från flygplatser.

#### *En effektivare organisering av statens verksamheter inom transportområdet*

Under 2008 har regeringen intensifierat arbetet med att lägga grunden för en effektivare organisering av verksamheterna inom transportområdet. Utgångspunkten för arbetet har varit att förstärka och samla de verksamheter som svarar för statens kärnuppgifter och samtidigt bolagisera sådan verksamhet som inte bör drivas i myndighetsform.

En viktig del i förändringsarbetet var inrättandet av den nya myndigheten Transportstyrelsen som startade sin verksamhet den 1 januari 2009. Med den nya myndigheten har de statliga insatserna inom reglering, tillsyn och

tillståndsgivning samordnats och det trafikslagsövergripande perspektivet förstärks. Vidare innebär förändringen att det har skapats bättre förutsättningar för att bedriva ett effektivt säkerhets- och klimatarbete inom transportområdet.

Ett annat viktigt steg var tillsättandet av Trafikverksutredningen i juni 2008 (dir. 2008:90). Även i detta fall är syftet att utifrån ett trafikslagsövergripande synsätt söka effektivare sätt att utföra statens uppgifter inom transportområdet samt öka nyttan för medborgare och näringslivet. I propositionen *Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt* (prop. 2008/09:35) som regeringen lade fram hösten 2008 trycktes det på behovet av såväl en tydligare trafikslagsövergripande ansats som ett ökat regionalt inflytande och ansvarstagande i den långsiktiga planeringsprocessen. Detta har även utgjort en utgångspunkt i de uppdrag som regeringen i december 2008 givit till trafikverken och länen rörande åtgärdsplaneringen för transport-systemet för perioden 2010–2021.

Den 1 januari 2009 överfördes vissa verksamheter i Vägverket och Banverket till aktiebolagsform. De verksamheter som tidigare bedrevs av Vägverket Produktion har nu överförs till Svevia AB (publ) och verksamheterna vid Vägverket Konsult och Banverket Projektering har överförs till Vectura Consulting AB. Båda bolagen ägs helt av staten. Genom förändringarna skapas bättre förutsättningar för konkurrensneutralitet samtidigt som skälen att misstänka korssubventionering minskar. Regeringens avsikt är att genom en bättre fungerande marknad öka förutsättningarna för utveckling av effektivitet och produktivitet i berörda verksamheter.

### **3.6 Revisionens iakttagelser**

Riksrevisionen har lämnat revisionsberättelser utan invändningar för samtliga myndigheter inom transportpolitikens område, dvs. Riksrevisionen har bedömt att myndigheternas årsredovisningar för räkenskapsåret 2008 i allt väsentligt är rättvisande.

Den 19 december 2008 överlämnade Riksrevisionens granskningsrapporten Skyddet för farligt gods (RiR 2008:29). Riksrevisionen har

granskat om regeringen och ansvariga myndigheter har skapat tillräckliga förutsättningar för att farligt gods ska skyddas mot antagonistiska hot, till exempel terrorism. Granskningen visar att det finns stora olikheter och varierande brister i skyddsåtgärderna, beroende om det farliga godset hanteras på flygplatser, i hamnar eller i godsterminaler för vägar och järnvägar. Riksrevisionens samlade bedömning är att regeringen och de ansvariga myndigheterna inte i alla delar sett till att transporter av farligt gods har ett godtagbart skydd mot relevanta antagonistiska hot. Rapporten innehåller slutsatser och rekommendationer som avser regeringen, Rikspolisstyrelsen, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap samt Transportstyrelsen. Riksrevisionen kommer att följa upp granskningen. Rapporten har remitterats.

### 3.7 Politikens inriktning

#### *En transportsektor som gagnar både näringsliv och klimat*

Transportsektorns utveckling och effektivitet är väsentlig för vår förmåga att möta framtida utmaningar som rör klimat och miljö, sysselsättning samt regional tillväxt och utveckling. Ett väl fungerande transportsystem är en grundläggande förutsättning för att uppnå en långsiktigt hållbar tillväxt i alla delar av landet, såväl gles- och landsbygder, små och medelstora städer som storstadsområden. För att möta utmaningarna krävs en samlad politik och ett trafikslagsövergripande perspektiv och förhållningssätt.

#### *Bättre styrning med nya transportpolitiska mål*

Det övergripande målet för transportpolitiken är även fortsättningsvis att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. I och med riksdagens beslut den 20 maj 2009 har de tidigare sex delmålen ersatts med ett funktionsmål för tillgänglighet och ett hänsynsmål för säkerhet, miljö och hälsa. Syftet har varit att skapa en tydligare målstruktur som är enklare att tolka och tillämpa.

#### *Infrastruktursatsningar på kort och lång sikt*

Den stora amorteringen av infrastrukturlånen 2007 innebar ett ökat utrymme för infrastrukturåtgärder motsvarande 1,2 miljarder kronor 2008. I samband med statsbudgeten för 2009 beslutades om en särskild närtidssatsning på infrastruktur om sammanlagt 7,6 miljarder kronor på väg- och järnvägsinvesteringar för 2009–2010. Närtidssatsningen innebär att utgångsläget för de nya planerna förbättras genom att tempot i genomförandet av redan beslutade planer ökar.

Till följd av förslagen i propositionen *Åtgärder för jobb och omställning* beslutade riksdagen om att öka insatserna för drifts- och underhållsverksamhet med en miljard kronor 2008–2011.

Regeringen föreslår nu att ytterligare 1,6 miljarder kronor satsas på infrastruktur under 2009–2011. Medlen kommer att användas för insatser inom både väg- och järnvägsområdet i syfte att dämpa sysselsättningsnedgången. Sammantaget innebär detta att regeringens satsning på infrastrukturen under 2009–2011 uppgår till sammanlagt 11,4 miljarder kronor.

Den 19 december 2008 tog riksdagen ställning för förslagen i regeringens proposition *Framtidens resor och transporter – infrastruktur för en hållbar tillväxt*. I och med riksdagens beslut klargjordes ramar och inriktning för den nu pågående åtgärdsplaneringen. I åtgärdsplaneringen ska trafikverken utarbeta ett gemensamt förslag till en trafikslagsövergripande nationell plan medan länen har i uppdrag att ta fram förslag till planer för respektive län. Regeringen har för avsikt att under första kvartalet 2010 fatta beslut om definitiva ramar till respektive länsplan samt om innehållet i den nationella planen.

Det finns behov av effektivisering inom transportsektorn. De åtgärder som prioriteras i den pågående åtgärdsplaneringen ska vara samhällsekonomiskt effektiva, bidra till ett klimateffektivt och konkurrenskraftigt transportsystem för tillväxt och utveckling i alla delar av landet samt till uppfyllelse av transportpolitiska mål. Många resor och transporter omfattar flera färdmedel. Synsättet att hela resan eller transporten ska fungera ska därför prägla den fortsatta utvecklingen av transportsystemet. Ett trafikslagsövergripande perspektiv genomsyrar regeringens politik på

transportområdet och är en central ansats i den långsiktiga infrastrukturplaneringen.

*En ny myndighet Trafikverket bildas för att säkerställa ett trafikslagsövergripande perspektiv*

För att skapa bättre organisatoriska förutsättningar för att arbeta med utvecklingen av transportsystemet utifrån ett trafikslagsövergripande perspektiv, avser regeringen bilda ett nytt Trafikverk den 1 april 2010. En väsentlig uppgift för den nya myndigheten blir att ansvara för en samlad långsiktig trafikslagsövergripande infrastrukturplanering för utveckling av hela transportsystemet. Trafikverket ska vidare ansvara för byggande, drift, underhåll och förvaltning av statliga vägar och järnvägar.

Till Trafikverket överförs verksamheterna inom Vägverket och Banverket, förutom den verksamhet som bedrivs vid enheten Banverket Produktion. Till Trafikverket överförs även SIKAs uppgifter rörande modellutveckling/analysverktyg samt verksamhet rörande den långsiktiga infrastrukturplaneringen och riksintressen som bedrivs inom Sjöfartsverket. Vidare överförs till Trafikverket verksamhet från Transportstyrelsen rörande den långsiktiga infrastrukturplaneringen och riksintressen inom luftfarten samt drift- och investeringsbidrag till icke statliga flygplatser. Verksamheten inom SweRoad kan komma att inte organisatoriskt hänga samman med Trafikverket. Regeringen avser under hösten återkomma till riksdagen i lagstiftningsfrågor rörande inrättandet av Trafikverket. I samband med detta avser regeringen också återkomma om SweRoad.

*En ny planeringsansats och ett nytt planeringssystem*

Redan den nu pågående långsiktiga infrastrukturplaneringen har kännetecknats av ett bredare och mer trafikslagsövergripande perspektiv. Det finns dock anledning att utveckla planeringen ytterligare samt fastare etablera den s.k. fyrstegsprincipen och därmed anlägga ett tydligare samhällsbyggnadsperspektiv. Regeringens uppfattning är att den nuvarande planeringsprocessen är för långt utdragen i tiden och inte tillräckligt flexibel för att hantera förändringar och utvecklingen av behoven i samhället. Det regionala inflytandet och ansvarstagandet bör förstärkas genom tidigare dialoger mellan regering och region-

företrädare. På så sätt kan kunskapsutbyte och samsyn åstadkommas i samband med den mer åtgärdsinriktade delen av planeringsprocessen.

Regeringen avser återkomma till riksdagen med en detaljerad beskrivning av det framtida planeringssystemets utformning.

Regeringen har även tillsatt en parlamentarisk kommitté som bland annat ska föreslå ändringar i regelverken som innebär att processen för byggande av transportinfrastruktur effektiviseras. Kommittén ska redovisa sitt uppdrag senast den 31 augusti 2010.

*Klimatutmaningen måste tas på största allvar*

Klimatutmaningen måste tas på största allvar. Transportsektorn svarar för drygt 30 procent av de svenska utsläppen av växthusgaser och nära 25 procent av den totala inhemska energianvändningen. Genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet, bl.a. med hjälp av olika IT-lösningar, och ett brutet fossilberoende ska transportsektorn bidra till att miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås. Transportsektorn ska även bidra till att övriga miljö kvalitetsmål nås.

Det är regeringens inriktning att Sverige år 2030 bör ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen. Ett betydande arbete för att minska transportsektorns beroende av fossila bränslen är redan inlett och en bred palett med styrmedel finns redan på plats. I propositionen En sammanhållen klimat- och energipolitik – Klimat (prop. 2008/09:162) som riksdagen biföll i juni 2009, redovisas en handlingsplan för en fossiloberoende fordonsflotta. Regeringens handlingsplan omfattar såväl skatteförslag som satsningar på förnybara drivmedel och alternativa tekniker. Regeringen avser inleda en dialog med sektorns aktörer i syfte att utveckla handlingsplanen.

Regeringen kommer att ge kommunerna möjlighet att förbjuda dubbdäck på vissa gator genom lokala trafikföreskrifter. Kommunen bör då också ansvara för utvärderingen och konsekvenserna av de lokala trafikföreskrifter man beslutat om. Åtgärden bedöms inte inverka negativt på trafiksäkerheten och framkomligheten och förväntas minska både buller- och partikelföroreningarna. Förslaget har anmälts till EU-kommissionen. Dessutom har regeringen för avsikt att uppdraga åt Transportstyrelsen att analysera möjligheten för kommuner att införa miljözoner för personbilar.

*Behov av en utvecklad anläggningsmarknad*

Staten satsar årligen betydande belopp för att sköta, underhålla och utveckla transportinfrastrukturen. Den mycket svaga produktivitetensutvecklingen och innovationsgraden i anläggningsbranschen har medfört att samhället relativt sett får allt mindre infrastruktur för satsade medel. Möjligheterna att realisera de kommande infrastrukturplanerna är starkt beroende av en utvecklad och effektivare anläggningsmarknad. Åtgärder behöver vidtas så att innovationsgraden kan öka och förbättra anläggningarnas egenskaper och funktionalitet.

Regeringens uppfattning är att staten, i sin egenskap av stor beställare, har goda möjligheter att genom sitt agerande påverka marknaden och dess utveckling. Exempelvis kan upphandlingar ske och kontrakt tecknas med sådan framförhållning att berörda företag kan genomföra nödvändig produktionsplanering och därigenom effektivisera och åstadkomma en jämnare resursanvändning. Genom utformningen av det nya planeringssystemet förbättras förutsättningarna för att åstadkomma sådan framförhållning. Det program för en ökad effektivisering av anläggningsmarknaden som Trafikverksutredningen föreslagit bör genomföras vilket blir en väsentlig uppgift för det nya Trafikverket.

För att öka konkurrensen behövs det fler företag på anläggningsmarknaden. Marknadsinträdet för mindre företag kan underlättas genom en enklare anbudsgivning. För att få internationell konkurrens finns anledning att underlätta för och bjuda in utländska företag att delta i anbudstävlingarna. Trafikverken bör driva frågor om en ökad internationell harmonisering av förfrågningsunderlagen.

Vidare bör det ske en systematisk mätning av effekterna på produktivitet och produktkvalitet av olika typer av entreprenad-, ersättnings- och samverkansformer m.m. inom anläggningsbranschen. Regeringen avser att uppdra åt Statskontoret att utveckla modeller och metoder för mätning av produktivitet och innovationsgrad i anläggningsbranschen. Regeringen har vidare för avsikt att inom kort tillsätta en kommitté för uppföljning och analys av produktiviteten och innovationsgraden i anläggningsbranschen.

Systemet med årliga anslag för infrastruktursatsningar kan hämma en effektiv framdrift. Framför allt för stora objekt kan detta

leda till förlängda produktionstider och högre anläggningskostnader. Regeringen gjorde i propositionen *Framtidens resor och transporter – infrastruktur för en hållbar tillväxt* bedömningen att särskilda projektanslag med systematisk kostnadsuppföljning och flexibla anslagstilldelning kan vara sätt att skapa en flexibla och effektivare finansiering av vissa investeringsprojekt. Regeringen har därefter, med bistånd från Banverket och Vägverket, inlett en analys av alternativa åtgärder. Frågan bereds för närvarande i Regeringskansliet.

*En ny myndighet Trafikanalys bildas för bättre kontroll över transportområdet och infrastrukturplaneringen*

För att möta de utmaningar och nå de mål som gäller för transportsektorn krävs en tydligare och kraftfullare styrning från regeringens sida. Det förutsätter ett betydligt större inslag av uppföljning och utvärdering av berörda verksamheter än vad som hittills varit fallet. Kunskaper om effekter och konsekvenser av olika typer av genomförda och tänkbara åtgärder behöver utvecklas för att kunna ligga till grund för kommande beslut av regering och riksdag. På så sätt skapas bättre förutsättningar för en ökad effektivitet i transportsystemet.

Mot denna bakgrund avser regeringen inrätta den nya myndigheten Trafikanalys den 1 april 2010. Huvuduppgiften för den nya myndigheten ska vara att granska och kvalitetssäkra beslutsunderlag samt utvärdera genomförandet av olika åtgärder och dess effekter inom transportområdet. Till Trafikanalys överförs SIKAs uppgifter rörande den officiella statistiken på transportområdet.

Som följd av att Trafikverket och Trafikanalys bildas den 1 april 2010 avvecklas Vägverket, Banverket och SIKAs.

*Tydligare uppdrag – istället för sektorsansvar*

Vägverket, Banverket, Sjöfartsverket och såvitt avser luftfarten Transportstyrelsen har ett s.k. sektorsansvar för respektive trafikslag. Vägverket och Banverket ska enligt sina instruktioner utifrån sitt sektorsansvar vara samlande, stödjande och pådrivande gentemot andra aktörer inom respektive transportsystem. Genom inrättandet av det nya Trafikverket finns inte längre skäl för sådana

trafikslagsspecifika uppgifter. Regeringen avser inte i framtiden tillämpa begreppet sektorsansvar i instruktioner och regleringsbrev. Som Trafikverksutredningen har föreslagit bör begreppet sektorsansvar ersättas med tydliga uppdrag och styrmedel som regeringen definierar utifrån gällande lagstiftning. För det nya Trafikverket har regeringen för avsikt att i instruktion och regleringsbrev precisera och tydliggöra verkets samlade uppdrag och roll. Att bibehålla ett sektorsansvar för berörda myndigheter skapar dessutom efter Transportstyrelsens tillkomst grund för missförstånd vad avser rollfördelningen inom transportområdet.

#### *Tydligare gränsdragning mellan politik och marknad*

Det behövs en tydligare gränsdragning mellan förvaltning, politik och marknad. För statens del är en koncentration på kärnuppgifterna angelägen och konkurrensutsatt verksamhet bör av det skälet i normalfallet inte bedrivas i myndighetsform.

I och med riksdagens beslut den 16 juni 2009 upphävdes SJ AB:s ensamrätt att utföra persontrafik på kommersiell grund. Det innebär inledningen av en process som innebär att marknaden för persontrafik på järnväg öppnas för konkurrens. Den 1 juli 2009 öppnades marknaden för veckosluts- och helgtrafik på det järnvägsnät som förvaltas av staten. Nästa steg i processen tas den 1 oktober 2009 då hela det svenska järnvägsnätet öppnas för internationell persontrafik. Den 1 oktober 2010 öppnas så slutligen marknaden helt för persontrafik på järnväg. Från det tillfället har all typ av persontrafik på järnväg öppnats för konkurrens.

En modernisering av lagstiftningen på kollektivtrafikområdet behövs för att göra kollektivtrafiken mer attraktiv. Det bör ges förbättrade förutsättningar för såväl kollektivtrafikföretag som för berörda regionala myndigheter att sätta resenärens behov i centrum när kollektivtrafiktjänster utformas. Regeringen har låtit utreda lagstiftningen på kollektivtrafikområdet. Utredningen om en ny kollektivtrafiklag lämnade ett delbetänkande (SOU 2009:39) om offentligrättslig lagstiftning i maj 2009. Utredningen är föremål för remiss och bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Regeringen avser vidare att konkurrensutsätta fordonsbesiktningsverksamheten från den 1 juli

2010. En omreglerad besiktningsmarknad med effektiv konkurrens kommer att leda till bättre service till rimliga priser för konsumenter och brukare samt ge valfrihet och möjlighet för kunderna att påverka serviceutbudet.

Den 1 januari 2009 överfördes verksamheten vid Vägverket Produktion till Svevia AB och verksamheterna vid Vägverket Konsult och Banverket Projektering till Vectura Consulting AB. Båda bolagen ägs helt av staten. Regeringen föreslår i propositionen Ändrad verksamhetsform för Banverkets enhet Banverket Produktion att verksamheten vid Banverket Produktion överförs till ett eller flera av staten helägda bolag. Regeringen avser vidare att inom kort återkomma till riksdagen med ett förslag som innebär att Luftfartsverkets flygplatsverksamhet bolagiseras. Bolagiseringarna genomförs bl.a. för att öka förutsättningarna för konkurrensneutralitet på marknaden och eliminera misstankar om korssubventionering. Med en bättre fungerande marknad ökar även kraven på utveckling av effektivitet och produktivitet i verksamheten. En bättre fungerande konkurrens leder till ett effektivare resursutnyttjande vilket kommer samhället till del i form av lägre priser och högre kvalitet. Därutöver bidrar bolagiseringarna till förbättrade förutsättningar för verksamheterna att utvecklas.

Regeringen avser tillsätta en utredning om förutsättningarna att bolagisera Banverket ICT (telekommunikationsverksamhet) som är en del av Banverkets uppdragsverksamhet.

För närvarande svarar Vägverket för anordnande av kunskaps- och körprov för körkort. Prov för erhållande av förarbevis för moped och terrängskoter anordnas dock av privata aktörer. Körkortsprovverksamheten berör många människor och företag. Det är därför viktigt att den sker på ett effektivt och bra sätt. Beredning av möjligheterna att lämna över hela eller en del av provverksamheten till privata intressenter fortsätter inom Regeringskansliet och regeringen avser att återkomma till riksdagen i denna fråga.

Konsultbolaget McKinsey & Company har på Näringsdepartementets uppdrag gjort en genomgång av möjlig struktur för bolagen Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB Aktiebolag (Svedab), Arlandabanan Infrastructure AB och Botniabanan AB (publ) samt affärsverket Statens Järnvägar. Rapporten har presenterats vid en hearing i Närings-



departementet. Rapporten diskuterar olika alternativ för samordning som alla syftar till att minska sårbarheten, öka effektiviteten och minimera genomföranderiskerna. Målet har varit att skapa en samordnad grupp av bolag med en effektiv verksamhet och enhetlig förvaltning. En samordnad struktur innebär att sårbarheten kan minskas kraftigt och att kostnaderna kan reduceras. Kostnadsreduktionen uppstår som en följd av att verksamheten får en gemensam förvaltningsorganisation vilket ger möjlighet att reducera beroendet och även kostnaderna för externa konsulter, samt genom synergier i administrativa processer, lokaler och kringkostnader. Regeringen avser att närmare utreda möjligheterna och formerna för en samordning av bolagen, för att kraftigt kunna minska verksamheternas sårbarhet samt reducera kostnaderna i bolagen. Exempelvis kan detta ske genom att en koncernstruktur skapas, fusion mellan två eller flera bolag eller annan samordning mellan bolagen. Regeringen bedömer inte att Affärsverket Statens järnvägar organisatoriskt ska höra samman med bolagen, men bedömer att rapporten visar på att viktiga samarbetsområden kan finnas mellan de berörda bolagen och affärsverket.

#### *Effektivare hantering av körkort och yrkestrafik*

Ett viktigt steg i regeringens arbete med att skapa en effektivare och mer ändamålsenligt organiserad statlig verksamhet tas då länsstyrelsernas uppgifter inom körkort- och yrkestrafikområdet förs till Transportstyrelsen den 1 januari 2010. Med förändringen stärks Transportstyrelsen i sin roll som kontroll- och tillståndsmyndighet inom transportområdet. På några års sikt kommer verksamheten att kunna bedrivas till en total årlig kostnad som understiger dagens med cirka 50 miljoner kronor.

#### *Enklare och färre regler inom transportområdet*

Med Transportstyrelsens inrättande den 1 januari 2009 togs ett viktigt steg i regeringens arbete att skapa enklare och tydligare regler inom transportområdet. Transportstyrelsen har på regeringens uppdrag identifierat 57 förslag till regelförenklningar som rör samtliga fyra trafikslag som nu både myndighet och departement arbetar vidare med. Transportstyrelsen ser även över samtliga sina föreskrifter i syfte att så långt

det är möjligt minska företagens administrativa börda och förenkla deras vardag.

Ett av dessa förslag är att slopa systemet med utskick av kontrollmärken. Den 1 januari 2010 avskaffas systemet med kontrollmärken för vägfordon. Därmed upphör nu gällande regel att ett kontrollmärke ska appliceras på den bakre registreringsskylten som ett tecken på att det fordon det sitter på får föras i trafik på väg. Kontrollmärkets avskaffande innebär en märkbar förenklning för fordonsägare och minskade administrativa kostnader för näringslivet samt minskade kostnader i staten.

#### *Fordonsmålvakter*

De fordonsrelaterade skulderna fortsätter att öka. På mindre än ett år har de ökat med över 100 miljoner kronor och totalt uppgår nu skulderna till 1,15 miljarder kronor. Fordonsskatt och felparkeringsavgift är bland de största enskilda skudslagen i Kronofogdemyndighetens utsöknings- och indrivningsdatabas. Under år 2008 ligger andelen som drivits in på 63 procent för fordonsskatt och på 45 procent för felparkeringsavgifter. Trängsel-skatt är ett nytt skudslag i Kronofogdemyndighetens register och skuldbeloppet ökar snabbt. Andelen som drivs in är 21 procent. Enligt beräkningar kommer det totala skuldbeloppet att ligga på cirka 700 miljoner kronor vid årsskiftet 2012/2013, alltså en ökning med 329 procent. De 100 gäldenärer som har störst sammanlagda fordonsrelaterade skulder står tillsammans för 92 miljoner kronor i skuldbelopp, vilket är 8 procent av det totala skuldbeloppet för fordonsrelaterade skulder i riket, av dessa saknar 54 stycken gäldenärer utmättningsbara tillgångar. Regeringen anser att det är angeläget att lösa problemet med fordonsmålvakter. Transportstyrelsen och Kronofogdemyndigheten har överlämnat gemensamma förslag till regler som syftar till att försvåra verksamheten med fordonsmålvakter och minska antalet fordonsrelaterade skulder. Förslagen är inriktade på olika åtgärder kopplade till sådana fordonsrelaterade skulder som är av offentligrättslig karaktär och där Transportstyrelsen ansvarar för indrivningen, d.v.s. skatter och felparkeringsavgifter (gatumark). Rapporten med förslag har nu skickats ut på sedvanlig remissomgång.

*Nya satsningar på alkoholås*

Vid cirka 15 procent av dödsolyckorna är alkoholpåverkade motorfordonsförare involverade. Det krävs en bred uppsättning åtgärder för att motverka rattfylleri, men det finns också anledning att befara att nykterheten i trafiken följer utvecklingen för alkoholkonsumtionen i samhället generellt. I syfte att rattfyllerister i princip endast ska kunna köra med alkoholås avser regeringen att återkomma till riksdagen med förslag till nya regler på området. Regeringen avser att låta Transportstyrelsen nyttja medel från Vägverket för att möjliggöra subventionering av de administrativa kostnaderna för hantering av alkoholås för rattfyllerister. Regeringen vill även åstadkomma ett minskat rattfylleri genom ett ökat användande av alkoholås i förebyggande syfte. Sedan den 1 februari 2009 har statliga myndigheter krav på att införa alkoholås och målet är att 75 procent av statens fordon ska ha alkoholås 2012. Kommuner och landsting ligger redan långt framme i detta arbete, bland annat då det gäller krav på alkoholås i skolskjutsar. Sverige arbetar också för införande av obligatoriska krav på alkoholås i kommersiella bussar och lastbilar inom EU.

*Svenska insatser för en starkare Östersjöregion*

Östersjöstrategin är en prioriterad fråga under det svenska ordförandeskapet i EU och syftar bland annat till att öka EU:s engagemang i östersjöregionen. Ett av strategins fokus ligger på transportområdet där det betonas att väl utvecklade transportsystem och infrastruktur är en grundförutsättning för regionens möjligheter att utvecklas. Sverige kommer att tillsammans med Litauen vara koordinator för de insatser som strategin identifierat för att åstadkomma en mer tillgänglig region såväl för transportflöden såväl inom regionen som till omvärlden. På svenskt initiativ har arbetet med en transportstudie, Baltic Transport Outlook, påbörjats som ska bidra med bättre underlag när det gäller planering och investeringar då studien ska beskriva såväl nuvarande som framtida flöden inom alla transportslag av både gods och människor i regionen som helhet. Alla länder kring Östersjön kommer att bidra med underlag till studien som kommer att vara klar till våren 2011. Östersjöstrategin innehåller också ett flertal viktiga åtgärder för att nå hänsynsmålet avseende säkerhet miljö och hälsa, bl.a. genom

åtgärder för att öka sjösäkerheten och för att minska sjöfartens miljöpåverkan.

Initiativ till stärkt samarbete i fråga om gränsöverskridande infrastruktur har tagits med de skandinaviska grannländerna. Tillsammans med Norge arbetar Sverige just nu för att åstadkomma en förlängning av nuvarande E 16 från Oslo till Gävle. Ett annat exempel är att initiativ kommer att tas för att se över hur bl.a. kapacitetsutnyttjandet på Öresundsförbindelsen kan förbättras.

*En framtida europeisk transportpolitik*

Sverige kommer under sitt EU-ordförandeskap ägna stor uppmärksamhet åt kommissionens arbete med en vitbok om EU:s transportpolitik efter 2010. SIKÄ har på regeringens uppdrag tagit fram en s.k. SWOT-analys som beskriver de europeiska transportsystemens styrkor, svagheter, möjligheter och hot. Med avstamp i SIKÄ:s arbete kommer Sverige särskilt betona vikten av ett sammanhängande och effektivt europeiskt transportsystem där införande och användningen av ny teknik kommer att spela en betydande roll.

Kommissionen har vidare inlett arbetet med att revidera riktlinjerna för det transeuropeiska transportnätverket (TEN-T). På svenskt initiativ har ett nordisk-baltiskt samarbete etablerats, med syfte att samarbeta och ta gemensamma initiativ i frågan. En viktig utgångspunkt för Sverige är att TEN-T bättre kan bidra till skapandet av ett gemensamt europeiskt transportsystem.

## 3.8 Budgetförslag

### 3.8.1 1:1 Vägverket: Administration

**Tabell 3.18 Anslagsutveckling**

Tusental kronor				
2008	Utfall	894 075	Anslags-sparande	2 698
2009	Anslag	868 819 <sup>1</sup>	Utgifts-prognos	835 839
<b>2010</b>	<b>Förslag</b>	<b>234 609</b>		
2011	Beräknat	0 <sup>2</sup>		
2012	Beräknat	0 <sup>3</sup>		

<sup>1</sup> Inklusive tilläggsbudgetar till statsbudgeten 2009 (prop. 2008/09:49, bet. 2008/09:FiU14, prop. 2008/09:97, bet. 2008/09:FiU18, prop. 2008/09:99, bet. 2008/09:FiU21, prop. 2008/09:124, bet. 2008/09:FiU40) och förslag till tilläggsbudget i samband med denna proposition.

<sup>2</sup> Motsvarar 0 tkr i 2010 års prisnivå.

<sup>3</sup> Motsvarar 0 tkr i 2010 års prisnivå.

Fram till den 31 mars 2010 används anslaget för Vägverkets förvaltningskostnader. Från anslaget finansieras kostnader för ledning, ekonomiadministration, personaladministration, planering och uppföljning av verksamheten, övrig stödverksamhet och intern utveckling till den del dessa aktiviteter inte är direkt hänförliga till kärnverksamhetens produkter och tjänster/prestationer.

Vidare finansieras transportpolitiska utredningar och bolagsförvaltning som inte är direkt hänförliga till Vägverkets produkter och tjänster från anslaget.

### Regeringens överväganden

Regeringen avser att inrätta Trafikverket den 1 april 2010. Trafikverket ska ha tyngdpunkt i åtgärder som främjar en effektiv förvaltning och ett trafikslagsövergripande perspektiv i arbetet med att utveckla det samlade transportsystemet. Trafikverket övertar verksamheterna inom Vägverket och Banverket, förutom den verksamhet som bedrivs vid enheten Banverket Produktion. Till Trafikverket överförs även SIKAs uppgifter rörande modellutveckling/analysverktyg samt verksamhet rörande den långsiktiga infrastrukturplaneringen och riksintressen som bedrivs inom Sjöfartsverket. Vidare överförs till Trafikverket verksamhet från Transportstyrelsen rörande den långsiktiga infrastrukturplaneringen och riksintressen inom luftfarten samt drift- och investeringsbidrag till icke statliga flygplatser. Med anledning av den nya myndighetsstrukturen avvecklas Vägverket, Banverket och SIKAs den 31 mars 2010. Detta innebär att anslag 1:1 *Vägverket: Administration* kommer att upphöra efter 2010. De avvecklingskostnader som kommer att uppstå till följd av myndighetsomorganisationen kommer att finansieras inom befintliga anslag.

#### Förslag och beräkningar 2010

Mot bakgrund av ovanstående föreslår regeringen att 234 609 000 kronor anvisas under anslaget 1:1 *Vägverket: Administration* för 2010.

**Tabell 3.19 Härledning av anslagsnivån 2010–2012, för 1:1 Vägverket: Administration**

Tusental kronor

	2010	2011	2012
<b>Anvisat 2009<sup>1</sup></b>	<b>868 819</b>	<b>868 819</b>	<b>868 819</b>
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning <sup>2</sup>	26 803	46 032	64 329
Beslut	-21 648	-22 113	-22 555
Överföring till/från andra anslag	-639 365	-892 738	-910 593
Övrigt			
<b>Förslag/beräknat anslag</b>	<b>234 609</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

<sup>1</sup> Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2008 (bet. 2008/09:FiU10).

Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

<sup>2</sup> Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2009 års statsbudget.

Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning.

### 3.8.2 1:2 Vaghållning

**Tabell 3.20 Anslagsutveckling**

Tusental kronor

År	Utfall	Utfall	Anslags-sparande	Utfall
2008	Utfall	30 049 456	-351 529	
2009	Anslag	22 241 626 <sup>1</sup>	Utgifts-prognos	21 782 998
<b>2010</b>	<b>Förslag</b>	<b>20 645 765</b>		
2011	Beräknat	21 649 708 <sup>2</sup>		
2012	Beräknat	20 902 125 <sup>3</sup>		

<sup>1</sup> Inklusive tilläggsbudgetar till statsbudgeten 2009 (prop. 2008/09:49, bet. 2008/09:FiU14, prop. 2008/09:97, bet. 2008/09:FiU18, prop. 2008/09:99, bet. 2008/09:FiU21, prop. 2008/09:124, bet. 2008/09:FiU40) och förslag till tilläggsbudget i samband med denna proposition.

<sup>2</sup> Motsvarar 21 114 663 tkr i 2010 års prisnivå.

<sup>3</sup> Motsvarar 19 985 835 tkr i 2010 års prisnivå.

Fram till den 31 mars 2010 disponeras anslaget av Vägverket. Fr.o.m. den 1 april 2010 disponeras anslaget av det nybildade Trafikverket. Som en följd av detta kommer anslaget 1:2 att benämnas *Vaghållning* fr.o.m. 2010.

Anslaget används för

- statlig vaghållning, vilket innefattar vägplanering, byggande, drift, bärighetsåtgärder, underhåll och fysiska trafiksäkerhetsåtgärder, gång- och cykelvägar på det statliga vägnätet, ränta och amortering på upptagna lån för byggande av broar som ersätter färjor, tidigarelagda väginvesteringar och anläggningstillgångar samt kostnader för ränta och amorteringar av upptagna lån,
- bidrag, vilket innefattar de statsbidrag som myndigheten administrerar till kollektivtrafik inklusive handikappanpassningsbi-

- drag och särskilda bidrag till storstädernas trafiksystem, enskilda vägar, bidrag till gång- och cykelbehov, planskilda passager m.m. för att minska konfliktpunkter mellan skyddade och oskyddade trafikanter, förbättring av miljö och trafiksäkerhet på kommunala vägar samt kompensation till kommunerna för lokal och regional buss- trafik,
- andra insatser, utöver väghållning och bidrag, som syftar till att uppnå de transportpolitiska målen,
  - investeringar i vägnätet i Stockholmsregionen som görs med överskott från trängselskatten.

När det gäller samhällets krisberedskap ingår Vägverket i samverkansområde Transporter. Fr.o.m. den 1 april 2010 kommer det nybildade Trafikverket att ingå i samverkansområde Transporter.

#### Budget för avgiftsbelagd verksamhet

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

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

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

**Tabell 3.21 Intäkter som Vägverket disponerar**

Tusental kronor (löpande priser)

	2010	2011
<b>Vägverket, Färjerederiet och VUC (Vägsektorns utbildningscentrum)</b>		
Intäkter	65 500	68 600
Kostnader efter finansnetto	62 600	65 000
Resultat efter finansnetto	2 900	3 600
Kostnadstäckning i procent	105	106
<b>Övriga avgifter</b>		
Intäkter	46 000	47 000
Kostnader	38 000	41 000
Resultat	8 000	6 000
Kostnadstäckning i procent	121	115
<b>Offentligrättsliga avgifter</b>		
Intäkter	287 000	298 000
Kostnader	273 000	294 000
Resultat	14 000	4 000
Kostnadstäckning i procent	105	101
<b>Avgift Svinesundsförbindelse</b>		
Intäkter	80 000	80 000
Kostnader	80 000	80 000
Resultat	0	0
Kostnadstäckning i procent	100	100

De offentligrättsliga avgifter som Vägverket inte disponerar är ansökningsavgifter för främst transportdispenser. De redovisas i tabell 3.22.

**Tabell 3.22 Intäkter som Vägverket inte disponerar**

Tusental kronor (löpande priser)

	2010	2011
<b>Offentligrättsliga avgifter</b>		
Intäkter	24 000	24 000
Kostnader	24 000	24 000
Resultat	0	0
Kostnadstäckning i procent	100	100

Från den 1 april 2010 kommer den ovan beskrivna verksamheten övertas av det nybildade Trafikverket.

#### Investeringsplan

Vägverkets investeringsvolym bestäms av anvisade anslag, de lån Vägverket tar upp och de tillskott som erhålls via externa bidrag. Investeringarna omfattar de investeringar som fastställts av den tidigare regeringen i nationell väghållnings-

plan och av länen i de regionala planerna samt den närtidssatsning som riksdagen beslutade om i samband med statsbudgeten för 2009. Därutöver omfattar Vägverkets investeringar broar

som ersätter färjor, tidigarelagda vägprojekt och andra särskilt godkända vägprojekt som helt eller delvis finansieras med lån och/eller externa bidrag.

**Tabell 3.23 Investeringsplan***Miljoner kronor*

	Utfall 2008	Prognos 2009	Budget 2010	Beräknat 2011	Beräknat 2012
Investering i nationell plan, inkl. närtid <sup>1</sup>	5 382	7 330	7 634	4 578	2 542
Investering i regional plan, inkl. närtid	2 229	3 090	2 014	2 081	2 081
Höjd ram, ofördelat <sup>2</sup>				3 940	4 020
Bäryghetshöjande åtgärder, inkl. närtid	1 307	1 393	1 344	1 387	1 387
Överskott trängselskatt	156	162	410	529	549
Investeringar i anläggningstillgångar	352	235	160	460	110
<b>Summa investeringar</b>	<b>9 426</b>	<b>12 210</b>	<b>11 562</b>	<b>12 975</b>	<b>10 689</b>
Anslag (inkl. anslagskredit)	7 081	9 667	9 670	10 781	9 822
Lån	1 619	2 126	1 792	2 118	791
Medfinansiering, förskottering m.m.	726	417	100	76	76
<b>Summa finansiering</b>	<b>9 426</b>	<b>12 210</b>	<b>11 562</b>	<b>12 975</b>	<b>10 689</b>

<sup>1</sup>Inklusive medfinansiering, däribland TEN-medel.

<sup>2</sup>Utifrån riksdagens beslut om planeringsramar för utveckling av transportsystemet beräknar regeringen att anslagen inom infrastrukturområdet ökas med 3 850 miljoner kronor i förhållande till beräkningarna i 2008 års ekonomiska vårproposition. Den exakta fördelningen mellan väg- respektive banhållningsanslagen kommer att avgöras efter att åtgärdsplaneringen för perioden 2010–2021 är slutförd våren 2010. I avvaktan på detta har hela tillskottet på 3 850 miljoner kronor 2011 respektive 2012 tillfälligtvis lagts på anslaget 1:2 Vaghållning. Beloppen är i 2009 års prisnivå.

### Bemyndigande om ekonomiska förpliktelser

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

bemyndigandet avser det totalbelopp som regeringen får ha bundit upp i avtal vid budgetårets utgång. Regeringen föreslår på tilläggsbudget i denna proposition att bemyndiganderamen för 2009 höjs från 27 700 000 000 kronor till 28 700 000 000 kronor. Bakgrunden till detta är att upphandlingen av E18 Hjulsta-Kista har kunnat påbörjas snabbare än beräknat.

Bemyndigandet för 2010 föreslås till 31 000 000 000 kronor i enlighet med tabell 3.24.

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

**Tabell 3.24 Särskilt bemyndigande om ekonomiska åtaganden, inklusive räntekostnader***Tusental kronor*

	Utfall 2008	Prognos 2009	Förslag 2010	Beräknat 2011	Beräknat 2012-
Ingående åtaganden	36 117 000	21 534 000	28 699 000	28 999 000	18 999 000
Nya åtaganden	16 573 000	19 452 000	12 500 000		
Infriade åtaganden	-31 156 000	-12 287 000	-12 200 000	-10 000 000	-18 999 000
Utestående åtaganden	21 534 000	28 699 000	28 999 000		
<b>Erhållet/föreslaget bemyndigande</b>	<b>47 800 000</b>	<b>28 700 000<sup>1</sup></b>	<b>31 000 000</b>	<b>18 999 000</b>	

<sup>1</sup>Inklusive tilläggsbudgetar till statsbudgeten 2009 (prop. 2008/09:49, bet. 2008/09:FiU14, prop. 2008/09:97, bet. 2008/09:FiU18, prop. 2008/09:99, bet. 2008/09:FiU21, prop. 2008/09:124, bet. 2008/09:FiU40) och förslag till tilläggsbudget i samband med denna proposition

## Lån som tas upp av Vägverket

Vägverket har tagit upp lån för att finansiera anläggningstillgångar, broar som ersätter färjor och vissa specifika vägprojekt. När det gäller anläggningstillgångar ska dessa enligt lagen (1996:1059) om statsbudgeten finansieras med lån i Riksgäldskontoret. Vägverkets omsättningstillgångar finansieras över verkets räntekonto med därtill kopplad kredit. I det följande ges en närmare redovisning av vad de olika delposterna i tabell 3.25 (beräknad nettoupplåning) innebär.

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

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 Riksgäldskontoret för de prioriterade vägprojekten E 6 delen Rabbalshede–Hogdal, E 20 delen Tolled–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.

Låneramen 2010 för dessa ändamål förslås sammanlagt uppgå till 4 700 000 000 kronor. Fram till den 31 mars 2010 disponeras låneramen av Vägverket. Från den 1 april 2010 disponeras låneramen av det nybildade Trafikverket.

I tabell 3.25 (beräknad nettoupplåning) redovisas nettoupplåningen med utgångspunkt från nu fattade beslut och förslag om anslag för amortering.

I tabell 3.26 redovisas Vägverkets ackumulerade skuld 2008–2017, vilken är en konsekvens av den nettoupplåning som anges i tabell 3.25 (beräknad nettoupplåning).

**Tabell 3.25 Beräknad nettoupplåning för vägar 2009–2017**

*Miljoner kronor*

Objekt	Skuld 2008-12-31	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Skuld 2017-12-31
Broinvesteringar	126	-13	-13	-13	-12	-13	-8	-8	-8	-7	31
E6 Svinesundsförbindelsen	720	-36	-38	-38	-38	-54	-57	-60	-63	-67	269
E6 Svinesundsförbindelsen, Tullstation	72	-72									
Prioriterade projekt	147	1 891	1 632	1 658	578	-240	-240	-240	-240	-240	4 706
<b>Totalt</b>	<b>1 065</b>	<b>1 770</b>	<b>1 581</b>	<b>1 607</b>	<b>528</b>	<b>-307</b>	<b>-305</b>	<b>-308</b>	<b>-311</b>	<b>-314</b>	<b>5006</b>

**Tabell 3.26 Beräknad låneskuld för vägar 2008–2017**

*Miljoner kronor*

Objekt	Skuld 2008	Skuld 2009	Skuld 2010	Skuld 2011	Skuld 2012	Skuld 2013	Skuld 2014	Skuld 2015	Skuld 2016	Skuld 2017
Broinvesteringar	126	113	100	87	75	62	54	46	38	32
E6 Svinesundsförbindelsen	720	684	646	608	569	515	458	398	335	268
E6 Svinesundsförbindelsen, Tullstation	72	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Prioriterade projekt	147	2 038	3 670	5 328	5 906	5 666	5 426	5 186	4 946	4 706
<b>Totalt</b>	<b>1 065</b>	<b>2 835</b>	<b>4 416</b>	<b>6 023</b>	<b>6 550</b>	<b>6 243</b>	<b>5 938</b>	<b>5 630</b>	<b>5 319</b>	<b>5 006</b>

Merparten av de lån som Vägverket har ska återbetalas genom att Vägverkets anslag belastas med kostnader för räntor och amorteringar. Ett undantag utgörs av lånen för nya Svinesundsförbindelsen som återbetalas med avgifter. I tabell 3.27 redovisas det beräknade årliga anslagsbehovet 2008–2017 för räntor och amortering av dessa lån vid en kalkylränta på 4,5 procent.

**Tabell 3.27 Anslagsbehov för räntor och återbetalning av lån för vägar 2008–2017**

Miljoner kronor

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
<b>Lån i RGK</b>										
Räntor	870	35	86	157	225	260	250	239	228	217
Amorteringar	11 615	0	0	0	103	240	240	240	240	240
<b>Totalt anslagsbelastning</b>	<b>12 485</b>	<b>35</b>	<b>86</b>	<b>157</b>	<b>328</b>	<b>500</b>	<b>490</b>	<b>479</b>	<b>468</b>	<b>457</b>

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

## Regeringens överväganden

### Överväganden för 2010

I förra årets budgetproposition (prop. 2008/09:1, utgiftsområde 22) föreslog regeringen en närtidssatsning för att säkerställa att angelägna projekt kan genomföras i ett snabbare, mer rationellt tempo och att prioriterade projekt med god samhällsekonomisk lönsamhet kan tidigare läggas i hela landet. Mot bakgrund av ovanstående tillfördes anslag 1:2 *Väghållning och statsbidrag* 2 660 miljoner kronor 2009 och 2 180 miljoner kronor 2010.

Riksdagen har beslutat om planeringsramar för drift- och underhåll och för utveckling av transportsystemet (prop. 2008/09:35 bet. 2008/09:TU2, rskr. 2008/09:145) för perioden 2010–2021. Beslutet innebär att planeringsramen för drift och underhåll av nationella stamvägar inklusive enskild väghållning ska vara 136 miljarder kronor. Planeringsramen för utveckling av transportsystemet ska vara 217 miljarder kronor varav planeringsramen för regional transportinfrastruktur ska vara 33,1 miljarder kronor. Planeringsramen för utveckling av transportsystemet omfattar investeringar i alla trafikslag. Utifrån riksdagens beslut om planeringsramar för utveckling av transportsystemet beräknar regeringen att anslagen inom infrastrukturområdet ökas med 3 850 miljoner kronor i förhållande till beräkningarna i 2008 års ekonomiska vårproposition. Den exakta fördelningen mellan anslagen kommer att ändras efter att åtgärdsplaneringen

för perioden 2010–2021 är slutförd våren 2010. I avvaktan på detta har hela tillskottet på 3 850 miljoner kronor 2011 respektive 2012 tillfälligtvis lagts på anslaget 1:2 *Väghållning*.

Regeringen avser att inrätta Trafikverket den 1 april 2010. Trafikverket ska ha tyngdpunkt i åtgärder som främjar en effektiv förvaltning och ett trafikslagsövergripande perspektiv i arbetet med att utveckla det samlade transportsystemet. Trafikverket övertar verksamheterna inom Vägverket och Banverket, förutom den verksamhet som bedrivs vid enheten Banverket Produktion. Detta innebär att Trafikverket även övertar bl.a. de avtal om ekonomiska förpliktelser som Vägverket ingått med externa parter samt de lån Vägverket tagit upp för specifika vägprojekt m.m. Till Trafikverket överförs även SIKAs uppgifter rörande modellutveckling/analysverktyg samt verksamhet rörande den långsiktiga infrastrukturplaneringen och riksintressen som bedrivs inom Sjöfartsverket. Vidare överförs till Trafikverket verksamhet från Transportstyrelsen rörande den långsiktiga infrastrukturplaneringen och riksintressen inom luftfarten samt drift- och investeringsbidrag till icke statliga flygplatser. Regeringen avser under hösten återkomma till riksdagen i lagstiftningsfrågor rörande inrättandet av Trafikverket. Med anledning av den nya myndighetsstrukturen avvecklas Vägverket, Banverket och SIKAs den 31 mars 2010.

Som en följd av detta kommer anslaget 1:2 *Väghållning och statsbidrag* att benämnas *Väg-*

*hållning* fr.o.m. 2010 och disponeras av Trafikverket fr.o.m. den 1 april 2010.

Lågkonjunkturen 2009 och 2010 innebär att det finns möjligheter att ta tillvara lediga resurser inom byggsektorn som kan användas för statliga investerings- och underhållsåtgärder inom infrastrukturområdet. På vägsidan finns det ett efterstätt underhåll som kan åtgärdas genom tidigareläggningar av redan planerade insatser. Regeringen föreslår därför en tidigareläggning av främst underhållsåtgärder motsvarande ett belopp om totalt 753 miljoner kronor under 2009 och 2010. Regeringen föreslår därför på tilläggsbudget i samband med denna budgetproposition att anslag 1:2 *Väghållning och statsbidrag* höjs med 65 miljoner kronor. I denna proposition föreslår regeringen vidare att anslag 1:2 *Väghållning* höjs med 688 miljoner kronor 2010. Förstärkta satsningar på infrastrukturunderhåll och investeringar innebär insatser som kan ge jobb redan på relativt kort sikt och de bidrar därför till att dämpa sysselsättningsfallet. Därtill är satsningarna viktiga tillskott för ökad tillgänglighet i transportsystemet. Tidigareläggningen av underhållsåtgärderna innebär att anslagen kan dras ned 2012 och 2013 när byggkonjunkturen förväntas ha stabiliserats.

Riksdagen har ändrat i 4 kap. 7 § miljöbalken så att det blir möjligt att vidta åtgärder som innebär ett tillfälligt intrång eller en tillfällig skada i en nationalstadspark. Det ska vara fråga om åtgärder som leder till en höjning av en parks natur- eller kulturvärden eller som tillgodoser ett annat angeläget allmänt intresse. Bestämmelsen kommer att förenkla byggandet av Norra länken vid Bellevueparken i Stockholms kommun genom att göra det möjligt att där anlägga en jordtunnel genom att schakta från markytan, vilket är en mer konventionell och beprövad tunnelteknik än rörtryckning. Den enklare tekniken med schaktning från markytan beräknas kunna ge besparingar på mellan 800 till 1 200 miljoner kronor. Vägverket ansvarar för att finansiera de rimliga åtgärder som – enligt vad som kommer fram i samråd med länsstyrelsen – behöver vidtas för att återställa parken när de blir aktuella att genomföras.

Regeringen avser att under hösten 2009 återkomma till riksdagen med förslag som innebär att fordonsbesiktningsverksamheten kan utsättas för konkurrens från den 1 juli 2010. Anslaget 1:18 *Transportstyrelsen* bör därför ökas med 10,4 miljoner kronor per år från 2010. Finansiering

sker genom att anslag 1:2 *Väghållning* minskas med motsvarande belopp.

I syfte att rattfyllerister i princip endast ska kunna köra med alkohol avser regeringen att återkomma till riksdagen med förslag till nya regler på området. För att möjliggöra subventionering av de administrativa kostnaderna för hantering av alkohol för rattfyllerister avser regeringen att låta Transportstyrelsen nyttja medel för trafiksäkerhetsåtgärder under anslaget 1:2 *Väghållning*. Subventionering av de administrativa kostnaderna föreslås införas från den 1 juli 2010 och beräknas uppgå till 7,5 miljoner kronor 2010 och 15 miljoner kronor per år från 2011.

Vilka verksamheter som skulle föras över till Transportstyrelsen stod inte helt klart förrän efter det att budgetpropositionen för 2009 hade överlämnats till riksdagen. En del av de verksamheter som flyttades över från Vägverket blev därför inte finansierade. Anslaget 1:18 *Transportstyrelsen* bör därför ökas med 6 miljoner kronor per år från 2010. Finansiering sker genom att anslaget 1:2 *Väghållning* minskas med motsvarande belopp.

Trängselskatt i Stockholm infördes under 2007. Skillnaden mellan inkomster från trängselskatten och system- och administrationskostnader ska användas till väginvesteringar i Stockholmsregionen. Under 2010 beräknas det överskott som kan användas för investeringar uppgå till 410 miljoner kronor. Under 2011 och 2012 beräknas överskottet uppgå till 529 respektive 549 miljoner kronor per år. Överskotten från trängselskatten tillförs anslaget 1:2 *Väghållning*.

Regeringen avser att under hösten 2009 lämna en proposition om politiken för den ideella sektorn, i vilken föreslås att det fr.o.m. 2010 genomförs ett tioårigt forskningsprogram om det civila samhället (se utgiftsområde 17, avsnitt 15.4.3.) För att bidra till finansieringen av forskningsprogrammet föreslås att anslaget 1:2 *Väghållning* minskas med 2,74 miljoner kronor för att tillföras anslaget 13:6 *Insatser för den ideella sektorn*.

#### *Förslag och beräkningar 2010–2012*

Mot bakgrund av de överväganden som redovisats ovan föreslår regeringen att 20 645 765 000 kronor anvisas under anslaget 1:2 *Väghållning* för 2010. För 2011 och 2012 beräknas anslaget till 21 649 708 000 kronor respektive 20 902 125 000 kronor. De exakta beloppen för



2011 och 2012 för anslagen 1:2 *Väghållning* och 1:4 *Banhållning* kommer att avgöras efter att åtgärdsplaneringen för perioden 2010–2021 är slutförd våren 2010. I avvaktan på detta har hela tillskottet på 3 850 000 000 kronor 2011 respektive 2012 tillfälligtvis lagts på anslaget 1:2 *Väg-*

*hållning*. För 2011 och 2012 gör ändå regeringen följande preliminära beräkning av anslagets fördelning på anslagposter och delposter, se tabell 3.28. Det ankommer dock på regeringen att slutligt besluta om medlens fördelning på poster.

**Tabell 3.28 Anslaget 1:2 Väghållning fördelat på anslagposter och delposter**

*Miljoner kronor*

	Utfall 2008	Budget 2009	Prognos 2009	Beräknat 2010	Beräknat 2011	Beräknat 2012
Sektorsuppgifter	474	530	609	<b>531</b>	547	558
Myndighetsutövning	447	132	154	<b>141</b>	145	149
Investeringar i nationell plan	3 383	3 829	3 914	<b>3 732</b>	2 844	1 785
Investeringar i nationell plan – närtidssatsning	–	1 710	1 640	<b>2 180</b>	–	–
Höjd ram – ofördelat väg/järnväg <sup>1</sup>					3 940	4 020
Investeringar i regional plan	2 235	2 079	2 208	<b>2 004</b>	2 081	2 081
Investeringar i regional plan – närtidssatsning	–	400	350	–	–	–
Drift och underhåll	8 265	8 760	8 461	<b>9 071</b>	8 840	8 840
Räntor och återbetalning av lån	12 657	47	82	<b>86</b>	157	328
Bärlighet, tjälsäkning och rekonstruktion	1 307	1 365	1 393	<b>1 344</b>	1 387	1 387
Bärlighet, tjälsäkning och rekonstruktion – närtidssatsning	–	400	400	–	–	–
Trängselskatt i Stockholm	156	567	162	<b>410</b>	529	549
Bidrag för drift och byggande av enskilda vägar	812	870	898	<b>867</b>	893	912
Bidrag för byggande av enskilda vägar, närtidssatsning	–	150	150	–	–	–
Storstadsöverenskommelsen	0	38	137	–	–	–
Bidrag i regionala planer	307	330	323	<b>277</b>	285	291
Underskott myndighetskapital	–	1 042	900	–	–	–
Till Regeringskansliets disposition	2	2	2	<b>2</b>	2	2
Till Verket för innovationssystem	5	–	–	–	–	–
<b>Summa</b>	<b>30 050</b>	<b>22 242</b>	<b>21 783</b>	<b>20 646</b>	<b>21 650</b>	<b>20 902</b>

<sup>1</sup> Utifrån riksdagens beslut om planeringsramar för utveckling av transportsystemet beräknar regeringen att anslagen inom infrastrukturområdet ökas med 3 850 miljoner kronor i förhållande till beräkningarna i 2008 års ekonomiska vårproposition. Den exakta fördelningen mellan väg- respektive banhållningsanslagen kommer att avgöras efter att åtgärdsplaneringen för perioden 2010–2021 är slutförd våren 2010. I avvaktan på detta har hela tillskottet på 3 850 miljoner kronor 2011 tillfälligtvis lagts på anslaget 1:2 Väghållning. Beloppen är i 2009 års prispå.

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

Anslaget 1:2 *Väghållning* för perioden 2010–2012 har beräknats enligt nedanstående tabell.

**Tabell 3.29** Härledning av anslagsnivån 2010–2012, för 1:2 *Väghållning*

Tusental kronor

	2010	2011	2012
<b>Anvisat 2009<sup>1</sup></b>	<b>21 940 626</b>	<b>21 940 626</b>	<b>21 940 626</b>
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning <sup>2</sup>	-42 748	512 144	961 204
Beslut <sup>3</sup>	-1 078 049	-747 893	-1 964 089
Överföring till/från andra anslag	4 352	4 462	4 552
Övrigt	-178 416	-59 631	-40 168
<b>Förslag/beräknat anslag</b>	<b>20 645 765</b>	<b>21 649 708</b>	<b>20 902 125</b>

<sup>1</sup> Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2008 (bet. 2008/09FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

<sup>2</sup> Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2009 års statsbudget. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning.

<sup>3</sup> Beloppen är delvis en konsekvens av tidigare fattade beslut om tillfälligt ökade anslag. En tillfällig höjning av anslagsnivån ett år innebär att en motsvarande nedjustering görs året efter. Beloppet 2012 är utöver ovan nämnda budgettekniska skäl delvis en konsekvens av den neddragning som aviseras i denna proposition med anledning av den föreslagna tidigareläggningen av investerings- och underhållsätgärder 2009 och 2010.

### 3.8.3 1:3 Banverket: Administration

**Tabell 3.30** Anslagsutveckling

Tusental kronor

År	Utfall	661 605	Anslags-sparande	29 323
2008	Utfall	661 605	Anslags-sparande	29 323
2009	Anslag	801 736 <sup>1</sup>	Utgifts-prognos	801 830
<b>2010</b>	<b>Förslag</b>	<b>189 875</b>		
2011	Beräknat	0 <sup>2</sup>		
2012	Beräknat	0 <sup>3</sup>		

<sup>1</sup> Inklusive tilläggsbudgetar till statsbudgeten 2009 (prop. 2008/09:49, bet. 2008/09, FiU14, prop. 2008/09:97, bet. 2008/09:FiU18, prop. 2008/09:99, bet. 2008/09:FiU21, prop. 2008/09:124, bet. 2008/09:FiU40) och förslag till tilläggsbudget i samband med denna proposition.

<sup>2</sup> Motsvarar 0 tkr i 2010 års prisnivå.

<sup>3</sup> Motsvarar 0 tkr i 2010 års prisnivå.

Fram till den 31 mars 2010 används anslaget för Banverkets förvaltningskostnader. Från anslaget finansieras kostnader för ledning, ekonomiadministration, personaladministration, planering och uppföljning av verksamheten, övrigt verksamhetsstöd, intern utveckling till den del dessa aktiviteter inte är direkt hänförliga till kärnverksamhetens produkter och tjänster. Vidare finansieras transportpolitiska utredningar och bolagsförvaltning från anslaget.

### Regeringens överväganden

Regeringen föreslår att 189 875 000 kronor anvisas under anslaget 1:3 *Banverket: Administration* för 2010.

Regeringen avser att inrätta Trafikverket fr.o.m. den 1 april 2010. Trafikverket ska ha tyngdpunkt i åtgärder som främjar en effektiv förvaltning och ett trafikslagsövergripande perspektiv i arbetet med att utveckla det samlade transportsystemet. Trafikverket övertar verksamheterna inom Vägverket och Banverket förutom den verksamhet som bedrivs vid enheten Banverket Produktion. Till Trafikverket överförs även SIKAs uppgifter rörande modellutveckling/analysverktyg samt verksamhet rörande den långsiktiga infrastrukturplaneringen och riksintressen som bedrivs inom Sjöfartsverket. Vidare överförs till Trafikverket verksamhet från Transportstyrelsen rörande den långsiktiga infrastrukturplaneringen och riksintressen inom luftfarten samt drift- och investeringsbidrag till icke statliga flygplatser. Med anledning av den nya myndighetsstrukturen avvecklas Vägverket Banverket och SIKAs den 31 mars 2010. Detta innebär att anslag 1:3 *Banverket: Administration* kommer att upphöra efter 2010.

De avvecklingskostnader som kommer att uppstå till följd av myndighetsomorganisationen kommer att finansieras inom befintliga anslag.

Regeringen föreslår i propositionen Ändrad verksamhetsform för Banverkets enhet Banverket Produktion att verksamheten vid Banverket Produktion överförs till ett eller flera av staten helägda bolag. Banverket behöver redan under 2009 vidta ett antal förberedande åtgärder i syfte att säkerställa att bolagiseringen kan genomföras som planerat. Regeringen föreslår därför på tilläggsbudget i samband med denna proposition att Banverkets anslag 1:3 *Banverket: Administration* ökas med 117 000 000 kronor 2009 för att täcka de omställningskostnader som uppstår i samband med bolagiseringen.

#### *Förslag och beräkningar 2010*

Mot bakgrund av ovanstående föreslår regeringen att 189 875 000 kronor anvisas under anslaget 1:3 *Banverket: Administration* för 2010.

**Tabell 3.31 Härlledning av anslagsnivån 2010–2012, för 1:3 Banverket: Administration**

Tusental kronor			
	2010	2011	2012
<b>Anvisat 2009<sup>1</sup></b>	<b>684 736</b>	<b>684 736</b>	<b>684 736</b>
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning <sup>2</sup>	22 538	39 064	53 540
Beslut	5 061	11 545	11 776
Överföring till/från andra anslag	-522 460	-735 346	-750 052
Övrigt			
<b>Förslag/beräknat anslag</b>	<b>189 875</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

<sup>1</sup> Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2008 (bet. 2008/09:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

<sup>2</sup> Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2009 års statsbudget. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning.

### 3.8.4 1:4 Banhållning

**Tabell 3.32 Anslagsutveckling**

Tusental kronor				
År	Typ	Belopp	Notering	Belopp
2008	Utfall	27 139 369	Anslags-sparande	296 616
2009	Anslag	15 565 249	Utgifts-prognos	16 036 238
<b>2010</b>	<b>Förslag</b>	<b>14 942 033</b>		
2011	Beräknat	13 570 323		
2012	Beräknat	13 654 588		

<sup>1</sup> Inklusive tilläggsbudgetar till statsbudgeten 2009 (prop. 2008/09:49, bet. 2008/09, FiU14, prop. 2008/09:97, bet. 2008/09:FiU18, prop. 2008/09:99, bet. 2008/09:FiU21, prop. 2008/09:124, bet. 2008/09:FiU40) och förslag till tilläggsbudget i samband med denna proposition.

<sup>2</sup> Motsvarar 13 290 530 tkr i 2010 års prisnivå.

<sup>3</sup> Motsvarar 13 110 842 tkr i 2010 års prisnivå.

Fram till den 31 mars 2010 disponeras anslaget av Banverket. Från den 1 april 2010 disponeras anslaget av det nybildade Trafikverket. Som en följd av detta kommer anslaget 1:4 att benämnas *Banhållning* fr.o.m. 2010.

Anslaget används för

- myndighetsutövning, främst fastställelse av tågplan och järnvägsplan,
- bidrag till Inlandsbanan enligt avtalet mellan staten och Inlandsbanan AB,
- Banverkets kostnader för trafikavgifter enligt avtalet om Öresundsförbindelsen,
- bidrag till anläggningar i anslutning till det kapillära bannätet i enlighet med tidigare riksdagsbeslut,
- 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,
- bolagiseringseffekter (myndighetskapital),
- kostnader för ett eventuellt infriande av betalningsutfästelser avseende villkorade aktieägartillskott till Svedab,
- kostnader för ett eventuellt infriande av kapitaltäckningsgarantin till Arlandabanan Infrastructure AB.

När det gäller samhällets krisberedskap ingår Banverket i samverkansområde Transporter. Fr.o.m. den 1 april 2010 kommer det nybildade Trafikverket att ingå i samverkansområde Transporter.

### Budget för avgiftsbelagd verksamhet

Banverket får enligt järnvägslagen (2004:519) ta ut avgifter av operatörerna för trafik på statens spåranläggningar. För 2010 beräknas intäkterna av banavgifterna uppgå till 565 miljoner kronor. Banverket bedriver dessutom extern uppdragsverksamhet som genererar intäkter. Banavgifterna och resultatet från uppdragsverksamheten används för att finansiera banhållning och trafikantinformation.

Regeringen har gett Banverket i uppdrag att i samverkan med berörda aktörer i järnvägssektorn vidareutveckla verktyg och metoder för tilldelning av järnvägsinfrastrukturkapacitet som medför att infrastrukturen nyttjas på ett samhällsekonomiskt optimalt sätt och främjar konkurrensen på person- och godstransportmarknaden. Detta är centralt för att genomföra regeringens beslut om en stegvis marknadsöppning av persontrafikmarknaden på järnväg. I utvecklingsarbetet ingår även att vidareutveckla formerna för uttag av banavgifter.

Banverkets avgifter ska bl.a. baseras på kunskap om järnvägstrafikens marginalkostnader. Regeringen bedömer att en fördubbling av banavgifterna inom fyra år är rimlig och möjlig, inte minst mot bakgrund av de kvalitetshöjande insatser på järnvägsnätet som möjliggjorts genom ökade anslag de senaste åren och som planeras också för kommande år. De ökade intäkterna utgör ytterligare tillskott till finansieringen av de kvalitetshöjande insatserna i järnvägsinfrastrukturen, vilket leder till bättre framkomlighet, till-

förlitlighet och säkerhet för resenärer, slutkunder och transportköpare. En järnvägsinfrastruktur med högre kvalitet eller som är utformad för särskilda ändamål ger en högre betalningsvilja för utnyttjandet. Arbetet med en vidareutveckling av verktyg och metoder för tilldelning av järnvägsinfrastrukturkapacitet och en modell för banavgifterna bör även fortsättningsvis ske i samarbete med berörda aktörer i järnvägstransportsektorn.

Regeringen avser att inrätta Trafikverket fr.o.m. den 1 april 2010. Som en följd av detta kommer Trafikverket att överta Banverkets ansvar i frågan.

Av tabell 3.33 framgår vilka avgifts- och uppdragsintäkter som Banverket beräknar för 2009–2011.

### 3.33 Uppdrags- och avgiftsintäkter m.m.

Miljoner kronor (löpande priser)

	Utfall 2008	Prognos 2009	Budget 2010	Beräknat 2011
<b>Uppdragsverksamhet</b>				
Intäkter	2 984	2 739	2 150	2 150
Kostnader	2 901	2 656	2 104	2 104
Resultat	83	83	46	46
<b>Offentligrättsliga avgifter</b>				
Banavgifter	514	515	565	715

### Tabell 3.34 Investeringsplan

Miljoner kronor

	Utfall 2008	Prognos 2009	Budget 2010	Beräknat 2011	Beräknat 2012
Investeringar i järnvägar enligt nationell plan <sup>1,2</sup>	8 386	9 234	8 644	6 864	6 771
Prioriterade järnvägsprojekt	1 803	3 150	3 700	3 500	3 200
El- och teleinvesteringar	362	750	1 000	465	309
<b>Summa investeringar</b>	<b>10 551</b>	<b>13 134</b>	<b>13 344</b>	<b>10 829</b>	<b>10 280</b>
<b>Finansiering</b>					
Anslag	7 714	9 040	8 160	6 180	6 112
Lån	2 051	3 600	4 700	3 965	3 509
Medfinansiering m.m.	786	494	484	684	659
<b>Summa finansiering</b>	<b>10 551</b>	<b>13 134</b>	<b>13 344</b>	<b>10 829</b>	<b>10 280</b>

<sup>1</sup> Utifrån riksdagens beslut om planeringsramar för utveckling av transportsystemet beräknar regeringen att anslagen inom infrastrukturområdet ökas med 3 850 miljoner kronor (i 2009 års prisnivå) i förhållande till beräkningarna i 2008 års ekonomiska vårproposition. Den exakta fördelningen mellan väg- respektive banhållningsanslagen kommer att avgöras efter att åtgärdsplaneringen för perioden 2010–2021 är slutförd våren 2010. I avvaktan på detta har hela tillskottet på 3 850 miljoner kronor 2011 tillfälligtvis lagts på anslaget 1:2 Vaghållning.

<sup>2</sup> Inkluderar medfinansiering m.m., däribland TEN-bidrag.

## Investeringsplan

Banverkets investeringar omfattar de investeringar som fastställts av den tidigare regeringen i den nationella banhållningsplanen samt den närtidssatsning som föreslogs i budgetpropositionen för 2009. Investeringarna finansieras med anslag och i vissa fall med lån i Riksgäldskontoret. Därutöver gör Banverket investeringar i el- och teleanläggningar som finansieras med lån. Banverket beräknar att under 2010 genomföra nedanstående investeringar för cirka 13 344 miljoner kronor (tabell 3.34). I medfinansieringen ingår bl.a. de medel som Banverket erhållit i bidrag från EU (TEN-bidrag).

## Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

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

tilläggsbudget i samband med denna proposition att bemyndigandet för ramanslaget 1:4 *Banverket: Banhållning och sektorsuppgifter* höjs från 40 000 000 000 kronor till 78 000 000 000 kronor. Banverket har tecknat avtal om hyra av Botniabanan med Botniabanan AB i enlighet med det huvudavtal staten tidigare tecknat. I den bemyndiganderam som Banverket tilldelats för 2009 ingår inte åtagandet avseende Botniabanan.

För 2010 föreslår regeringen en fortsatt bemyndiganderam om 78 000 000 000 kronor. Beräkningarna av bemyndigandets storlek omfattar fr.o.m. 2008 framtida räntekostnader på upptagna lån. I tabell 3.35 redovisas bemyndigandet. Vid beräkningen av bemyndiganderamen har en kalkylränta på 4,5 procent använts i de fall lånen inte är bundna.

**Tabell 3.35 Särskilt bemyndigande om ekonomiska åtaganden**

Tusental kronor

	Utfall 2008	Prognos 2009	Förslag 2010	Beräknat 2011	Beräknat 2012–
Ingående åtaganden	54 075 000	71 696 000	75 064 000	76 884 000	70 771 000
Nya åtaganden	37 169 000	9 547 000	9 508 000	0	0
Infriade åtaganden	-19 548 000	-6 179 000	-7 688 000	-6 113 000	-70 771 000
Utestående åtaganden	71 696 000	75 064 000	76 884 000	70 771 000	0
<b>Erhållet/föreslaget bemyndigande</b>	<b>74 000 000</b>	<b>78 000 000</b>	<b>78 000 000</b>	-	-

Anmärkning: Inklusive tilläggsbudget enligt 2008 års tilläggsbudgetproposition.

## Lån

Riksdagen har begärt en redovisning av i vilken utsträckning statsbudgeten är in-tecknad för att betala framtida räntor och återbetalning av lån m.m. När det gäller omsättningstillgångar och anläggningstillgångar ska dessa enligt lagen (1996:1059) om statsbudgeten finansieras med lån eller krediter i Riksgäldskontoret, dessa redovisas samlat i Förslag till statsbudget, finansplan m.m. Inom Banverket finns särskilda lån upptagna för att finansiera Banverkets investeringar i 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 2010 för dessa ändamål föreslås sammanlagt uppgå till 8 300 000 000 kronor. Fram till den 31 mars 2010 disponeras låneramen av Banverket. Från den 1 april 2010 disponeras låneramen av det nybildade Trafikverket. Av den totala låneramen avser 3 700 miljoner kronor låneram för investeringar under 2010 för de prioriterade järnvägsprojekten Hallsberg–Degerön, Mjölby–Motala, Trollhättan–Göteborg samt järnvägsprojekt i Stockholmsområdet. De olika lånedelarna avseende de prioriterade projekten ska återbetalas i jämn takt under 25 år med start vid tidpunkten när respektive banprojekt färdigställs.

För byggandet av Botniabanan föreslår regeringen en låneram om 17 800 000 000 kronor för budgetåret 2010 till Botniabanan AB i enlighet med det beräknade ackumulerade kreditbehovet vid slutet av 2010.

Av tabell 3.36 framgår Banverkets beräknade nettoupplåning samt nettoupplåningen för järnvägsprojekt som hanteras utanför Banverket för perioden 2009–2017.

**Tabell 3.36 Beräknad nettouplåning för Banverket och vissa järnvägsprojekt 2009–2017**

Miljoner kronor

Objekt	Skuld 2008-12-31	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Skuld 2017-12-13
Eldriftsanläggningar	800	550	800	411	215	618	437	330	319	319	4 799
Prioriterade järnvägsprojekt	0	2 850	3 700	3 500	3 200	-350	-350	-350	-350	-731	11 119
Teleanläggningar	400	200	200	54	94	82	62	-53	-47	-47	945
Finansiering via statskapital <sup>1</sup>	-1 200	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-1 200
<b>Summa nettouplåning för övriga krediter hos RGK</b>	<b>0</b>	<b>3 600</b>	<b>4 700</b>	<b>3 965</b>	<b>3 509</b>	<b>350</b>	<b>149</b>	<b>-73</b>	<b>-78</b>	<b>-459</b>	<b>15 663</b>
Villkorslån Arlandabanan	1 000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1 000
Matarledning	168	-11	-11	-11	-11	-11	-11	-11	-11	-11	69
<b>Totalt</b>	<b>1 168</b>	<b>3 589</b>	<b>4 689</b>	<b>3 954</b>	<b>3 498</b>	<b>339</b>	<b>138</b>	<b>-84</b>	<b>-89</b>	<b>-470</b>	<b>16 732</b>
Botniabanan	15 850	1 750	1 000	-465	-465	-465	-465	-465	-465	-465	15 345

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

I tabell 3.37 nedan redovisas Banverkets ackumulerade skuld samt skulden för järnvägsprojekt som hanteras utanför Banverket för perioden 2008–2017. Skulden är en konsekvens av nettouplåningen ovan.

**Tabell 3.37 Beräknad låneskuld för Banverket och vissa järnvägsprojekt 2008–2017**

Miljoner kronor

Objekt	Skuld 2008	Skuld 2009	Skuld 2010	Skuld 2011	Skuld 2012	Skuld 2013	Skuld 2014	Skuld 2015	Skuld 2016	Skuld 2017
Eldriftsanläggningar	800	1 350	2 150	2 561	2 776	3 394	3 831	4 161	4 480	4 799
Prioriterade järnvägsprojekt	0	2 850	6 550	10 050	13 250	12 900	12 550	12 200	11 850	11 119
Teleanläggningar	400	600	800	854	948	1 030	1 092	1 039	992	945
Finansiering via statskapital <sup>1</sup>	-1 200	-1 200	-1 200	-1 200	-1 200	-1 200	-1 200	-1 200	-1 200	-1 200
<b>Summa Banverkets lån hos RGK</b>	<b>0</b>	<b>3 600</b>	<b>8 300</b>	<b>12 265</b>	<b>15 774</b>	<b>16 124</b>	<b>16 273</b>	<b>16 200</b>	<b>16 122</b>	<b>15 663</b>
Villkorslån Arlandabanan	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000
Matarledning	168	157	146	135	124	113	102	91	80	69
<b>Totalt</b>	<b>1 168</b>	<b>4 757</b>	<b>9 446</b>	<b>13 400</b>	<b>16 898</b>	<b>17 237</b>	<b>17 375</b>	<b>17 291</b>	<b>17 202</b>	<b>16 732</b>
Botniabanan	15 850	17 600	18 600	18 135	17 670	17 205	16 740	16 275	15 810	15 345

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

De lån som Banverket har tagit upp i Riksgäldskontoret ska återbetalas genom att Banverkets anslag belastas med kostnader för räntor och återbetalning av lån. I tabell 3.38 redovisas det årliga anslagsbehovet 2008–2017 för räntor och återbetalning av dessa lån. Enligt avtalet om byggande av Botniabanan (prop. 1997/98:62, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266) ska Banverket betala hyra för anläggningen när den färdigställts och öppnats för trafik. Anslagsbehovet för denna hyra, som bl.a. inkluderar Botniabanan

AB:s kostnader för ränta och avskrivningar, framgår av nedanstående tabell (tabell 3.38).

**Tabell 3.38 Anslagsbehov för räntor och återbetalning av lån för järnvägar m.m. 2008–2017**

Miljoner kronor

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Lån i RGK										
Räntor	760	67	100	323	467	618	629	633	631	623
Amorteringar	13 460	81	80	129	155	561	593	611	619	1 008
<b>Summa räntor och amorteringar RGK</b>	<b>14 220</b>	<b>148</b>	<b>180</b>	<b>452</b>	<b>622</b>	<b>1 179</b>	<b>1 222</b>	<b>1 244</b>	<b>1 250</b>	<b>1 631</b>
Ränta Arlandabanan Villkorslån	40	42	42	42	42	42	42	42	42	42
Hyra Botniabanan	31	250	724	1 180	1 162	1 144	1 125	1 107	1 089	1 070
Hyra förbindelser	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
<b>Totalt räntor och amorteringar</b>	<b>14 321</b>	<b>470</b>	<b>976</b>	<b>1 704</b>	<b>1 856</b>	<b>2 395</b>	<b>2 419</b>	<b>2 423</b>	<b>2 411</b>	<b>2 773</b>

## Regeringens överväganden

### Överväganden 2010

I förra årets budgetproposition (prop. 2008/09:1) föreslogs en närtidssatsning för att säkerställa att angelägna projekt kan genomföras i ett snabbare, mer rationellt tempo och att prioriterade projekt med god samhällsekonomisk lönsamhet kan tidigareläggas i hela landet. Mot bakgrund av ovanstående tillfördes anslag 1:4 *Banhållning* 1 140 000 000 kronor 2009 och 1 620 000 000 kronor 2010.

Riksdagen har beslutat om planeringsramar för drift- och underhåll och för utveckling av transportsystemet för perioden 2010–2021 (prop. 2008/09:35 bet. 2008/09:TU2, rskr. 2008/09:145). Beslutet innebär att planeringsramen för drift och underhåll av nationella stamvägar inklusive enskild vägghållning ska vara 136 miljarder kronor. Planeringsramen för utveckling av transportsystemet ska vara 217 miljarder kronor varav planeringsramen för regional transportinfrastruktur ska vara 33,1 miljarder kronor. Planeringsramen för utveckling av transportsystemet omfattar investeringar i alla trafikslag. Utifrån riksdagens beslut om planeringsramar för utveckling av transportsystemet beräknar regeringen att anslagen inom infrastrukturområdet ökas 3 850 000 000 kronor i förhållande till beräkningarna i 2008 års ekonomiska vårproposition. Den exakta fördelningen mellan anslagen kommer att avgöras efter att åtgärdsplaneringen för perioden 2010–2021 är slutförd våren 2010. I avvaktan på detta har hela tillskottet på 3 850 000 000 kronor 2011 tillfälligtvis lagts på anslaget 1:2 *Vägghållning*.

Regeringen avser att inrätta Trafikverket fr.o.m. den 1 april 2010. Trafikverket ska ha tyngdpunkt i åtgärder som främjar en effektiv förvaltning och ett trafikslagsövergripande perspektiv i arbetet med att utveckla det samlade transportsystemet. Trafikverket övertar verksamheterna inom Vägverket och Banverket förutom den verksamhet som bedrivs vid enheten Banverket Produktion. Till Trafikverket överförs även SIKAs uppgifter rörande modellutveckling/analysverktyg samt verksamhet rörande den långsiktiga infrastrukturplaneringen och riksintressen som bedrivs inom Sjöfartsverket. Vidare överförs till Trafikverket verksamhet från Transportstyrelsen rörande den långsiktiga infrastrukturplaneringen och riksintressen inom luftfarten samt drift- och investeringsbidrag till icke statliga flygplatser. Regeringen avser under hösten återkomma till riksdagen i lagstiftningsfrågor rörande inrättandet av Trafikverket. Med anledning av den nya myndighetsstrukturen avvecklas Vägverket, Banverket och SIKAs den 31 mars 2010. Som en följd av detta kommer anslaget 1:4 att benämnas *Banhållning* fr.o.m. 2010 och disponeras av Trafikverket fr.o.m. den 1 april 2010.

Den satsning på redan pågående järnvägsinvesteringar med 335 000 000 kronor som genomförs 2009 i enlighet med förslag på tillägsbudget i denna proposition, kompletteras med 212 000 000 kronor 2010. Med fortsatt högt kapacitetsutnyttjande av järnvägen och ökad kapacitetsbrist främst i storstäderna så gör regeringen bedömningen att i den rådande lågkonjunkturen kan järnvägsinvesteringar skapa jobb redan på relativt kort sikt och dessutom ge förbättrade

förutsättningar för tågtrafiken, genom snabbare färdigställda järnvägsprojekt, som skapar ökad tillgänglighet och kapacitet i järnvägstransport-systemet.

Regeringen föreslår i propositionen Ändrad verksamhetsform för Banverkets enhet Banverket Produktion att verksamheten vid Banverket Produktion överförs till ett eller flera av staten helägda bolag. Banverket behöver redan under 2009 vidta ett antal förberedande åtgärder i syfte att säkerställa att reformen kan genomföras som planerat. Regeringen föreslår därför på tilläggsbudget i samband med denna proposition att Banverkets anslag 1:4 *Banhållning* ökas med 898 000 000 kronor 2009 för att täcka det underskott i myndighetskapital som uppstår i samband med bolagiseringen.

#### Förslag och beräkningar 2010–2012

Mot bakgrund av de överväganden som redovisats ovan föreslår regeringen att 14 942 033 000

kronor anvisas under anslaget 1:4 *Banhållning* för 2010. För 2011 och 2012 beräknas anslaget till 13 570 323 000 kronor respektive 13 654 588 000 kronor. De exakta beloppen för 2011 och 2012 för anslagen 1:2 *Väghållning* och 1:4 *Banhållning* kommer att ändras efter att åtgärdsplaneringen för perioden 2010–2021 är slutförd våren 2010. I avvaktan på detta har hela tillskottet på 3 850 000 000 kronor 2011 och 2012 tillfälligtvis lagts på anslaget 1:2 *Väghållning*. För 2011 och 2012 gör regeringen ändå följande preliminära beräkning av anslagets fördelning på anslagsposter och delposter, se tabell 3.39. Det ankommer dock på regeringen att slutligt besluta om medlens fördelning på poster.

**Tabell 3.39 Fördelning av anslaget på anslagsposter**

*Miljoner kronor*

	Utfall 2008	Budget 2009	Prognos 2009	Beräknat 2010	Beräknat 2011	Beräknat 2012
Myndighetsutövning	9	2	5	5	5	5
Bidrag till Inlandsbanan och Öresundsbro Konsortiet	400	426	426	411	411	411
Sektorsuppgifter	150	190	233	195	195	195
Investeringar i nationell plan <sup>1</sup>	7 575	7 295	8 020	6 660	6 180	6 112
Investeringar i nationell plan – närtidssatsning	-	1 020	1 020	1 500	-	-
Drift, underhåll och trafikledning	4 684	5 214	5 353	5 075	5 075	5 075
Drift, underhåll och trafikledning – närtidssatsning	-	120	120	120	-	-
Bolagisering – underskott myndighetska- pital	-	898	898	-	-	-
Räntor och återbetalning av lån	14 321	400	470	976	1 704	1 856
<b>Summa</b>	<b>27 139</b>	<b>15 565</b>	<b>16 545</b>	<b>14 942</b>	<b>13 570</b>	<b>13 654</b>

<sup>1</sup> Utifrån riksdagens beslut om planeringsramar för utveckling av transportsystemet beräknar regeringen att anslagen inom infrastrukturområdet ökas med 3 850 miljoner kronor i förhållande till beräkningarna i 2008 års ekonomiska vårproposition. Den exakta fördelningen mellan väg- respektive banhållningsanslagen kommer att avgöras efter att åtgärdsplaneringen för perioden 2010–2021 är slutförd våren 2010. I avvaktan på detta har hela tillskottet på 3 850 miljoner kronor 2011 tillfälligtvis lagts på anslaget 1:2 *Väghållning*.



Anslaget 1:4 *Banhållning* för perioden 2010–2012 har beräknats enligt nedanstående tabell (3.40).

**Tabell 3.40** Härledning av anslagsnivån 2010–2012, för 1:4 *Banhållning*

Tusental kronor

	2010	2011	2012
<b>Anvisat 2009</b> <sup>1</sup>	14 188 249	14 188 249	14 188 249
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning <sup>2</sup>	-28 376	269 718	558 876
Beslut <sup>3</sup>	782 160	-887 644	-1 092 538
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt <sup>4</sup>			
<b>Förslag/beräknat anslag</b>	<b>14 942 033</b>	<b>13 570 323</b>	<b>13 654 588</b>

<sup>1</sup> Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2008 (bet. 2008/09:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

<sup>2</sup> Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2009 års statsbudget. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning.

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

<sup>4</sup> Övergångseffekten till följd av kostnadsmissig avräkning av myndigheternas förvaltningsutgifter redovisas under Övrigt.

### 3.8.5 1:5 Trafikverket

**Tabell 3.41** Anslagsutveckling

Tusental kronor

År	Utfall	Anslags-sparande	Utgifts-prognos
2008			0
2009	Anslag	0 <sup>1</sup>	0
<b>2010</b>	<b>Förslag</b>	<b>1 159 707</b>	
2011	Beräknat	1 529 460 <sup>2</sup>	
2012	Beräknat	1 465 028 <sup>3</sup>	

<sup>1</sup> Inklusive tilläggsbudgetar till statsbudgeten 2009 (prop. 2008/09:49, bet. 2008/09:FiU14, prop. 2008/09:97, bet. 2008/09:FiU18, prop. 2008/09:99, bet. 2008/09:FiU21, prop. 2008/09:124, bet. 2008/09:FiU40) och förslag till tilläggsbudget i samband med denna proposition.

<sup>2</sup> Motsvarar 1 518 985 tkr i 2010 års prisnivå.

<sup>3</sup> Motsvarar 1 447 478 tkr i 2010 års prisnivå.

Anslaget kommer att fr.o.m. den 1 april 2010 användas för Trafikverkets förvaltningskostnader. Från anslaget finansieras kostnader för ledning, ekonomiadministration, personaladministration, planering och uppföljning av verksamheten, övrigt verksamhetsstöd och intern utveckling till den del dessa aktiviteter inte är direkt hänförliga till kärnverksamhetens produkter och tjänster/prestationer.

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

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

Anslaget får också användas för avvecklingskostnader som uppstår med anledning av den förestående myndighetsomorganisationen.

### Regeringens överväganden

Ett nytt anslag 1:5 *Trafikverket* förs upp på statsbudgeten. Regeringen avser att inrätta Trafikverket den 1 april 2010. Trafikverket ska ha tyngdpunkt i åtgärder som främjar en effektiv förvaltning och ett trafikslagsövergripande perspektiv i arbetet med att utveckla det samlade transportsystemet.

Trafikverket övertar verksamheterna inom Vägverket och Banverket, förutom den verksamhet som bedrivs vid enheten Banverket Produktion. Till Trafikverket överförs även SIKAs uppgifter rörande modellutveckling/analysverktyg samt verksamhet rörande den långsiktiga infrastrukturplaneringen och riksintressen som bedrivs inom Sjöfartsverket. Vidare överförs till Trafikverket verksamhet från Transportstyrelsen rörande den långsiktiga infrastrukturplaneringen och riksintressen inom luftfarten samt drift- och investeringsbidrag till icke statliga flygplatser. Regeringen avser under hösten återkomma till riksdagen i lagstiftningsfrågor rörande inrättandet av Trafikverket. Med anledning av den nya myndighetsstrukturen avvecklas Vägverket, Banverket och SIKAs den 31 mars 2010. Därefter bildas två nya myndigheter, Trafikverket och Trafikanalys, som finansieras inom motsvarande anslagsram.

Myndighetsomorganisationen förväntas ge besparingar på 78 miljoner kronor respektive 150 miljoner kronor under åren 2011 och 2012. En del av denna besparing kommer att återföras till utgiftsområde 22 Kommunikationer och utgöra ett tillskott till drift och underhåll av väg och järnväg. Tillskottet utgör 28 miljoner kronor respektive 50 miljoner under 2011 och 2012. Medlen beräknas fördelas lika mellan väg och järnväg.

*Förslag och beräkningar 2010–2012*

Mot bakgrund av ovanstående föreslår regeringen att 1 159 707 000 kronor anvisas under anslaget 1:5 *Trafikverket* för 2010. För 2011 beräknas anslaget till 1 529 460 000 kronor och för 2012 till 1 465 028 000 kronor.

**Tabell 3.42 Härledning av anslagsnivån 2010–2012, för 1:5 Trafikverket**

*Tusental kronor*

	2010	2011	2012
<b>Anvisat 2009<sup>1</sup></b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning <sup>2</sup>	0	0	0
Beslut		-78 000	-150 779
Överföring till/från andra anslag	1 159 707	1 607 460	1 615 807
Övrigt			
<b>Förslag/beräknat anslag</b>	<b>1 159 707</b>	<b>1 529 460</b>	<b>1 465 028</b>

<sup>1</sup> Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2008 (bet. 2008/09FIU10).

Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

<sup>2</sup> Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2009 års statsbudget. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning.

### 3.8.6 Sjöfartsverket

#### Ekonomiskt 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 2010–2012 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.

#### Finansiella befogenheter

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

#### Investeringsplan för Sjöfartsverket

Investeringarna uppgick 2008 till 152 miljoner kronor. Finansieringen skedde helt med egna medel. Likvida medel uppgick vid årets slut till 708 miljoner kronor, vilket innebär en ökning med 75 miljoner kronor jämfört med föregående år.

Den rådande nedgången i världskonjunkturen har under första halvåret 2009 fått stor negativ återverkning på Sjöfartsverkets ekonomiska resultat. Både de avgiftspliktiga godsvolymer och antalet lotsningar har minskat markant vilket får till följd att för 2009 kommer rörelseresultatet att bli en förlust på minst 250 miljoner kronor. Styrelsen för Sjöfartsverket har därför tagit fram och fastställt en ekonomisk handlingsplan som syftar till att under de kommande tre åren ska resultatet förbättras med minst 150 miljoner kronor.

**Tabell 3.43 Investeringsplan**

Miljoner kronor

	Totala utgifter under perioden 2010-2012	Utfall 2008	Prognos 2009	Budget 2010	Beräknat 2011	Beräknat 2012
1. Farleder/utmärkning	323,0	82,5	162,3	127,0	114,0	82,0
2. Isbrytning	166,0	14,0	0,0	83,0	83,0	0,0
3. Sjötrafikinformation (VTS)	9,0	2,9	2,5	3,0	3,0	3,0
4. Sjögeografisk information (Sjökortsproduktion)	7,5	2,9	3,2	2,5	2,5	2,5
5. Lotsning	81,0	23,8	45,5	17,0	37,0	27,0
6. Flyg-och sjöräddning	15,0	3,1	17,3	10,0	3,0	2,0
7. Sjöfartsinspektionen	-	13,0	-	-	-	-
8. Sektors- och myndighetsuppgifter (exkl. Sjöfartsinspektionen)	15,0	4,4	1,4	5,0	5,0	5,0
9. Gemensamma funktioner	30,0	18,3	26,8	10,0	10,0	10,0
<b>Summa investeringar</b>	<b>646,5</b>	<b>151,8</b>	<b>259,0</b>	<b>257,5</b>	<b>257,5</b>	<b>131,5</b>
Lån	-	-	-	-	-	-
Egna medel	646,5	151,8	259,0	257,5	257,5	131,5
<b>Summa finansiering</b>	<b>646,5</b>	<b>151,8</b>	<b>259,0</b>	<b>257,5</b>	<b>257,5</b>	<b>131,5</b>

## Regeringens överväganden

Regeringen avser att inrätta ett Trafikverk fr.o.m. den 1 april 2010. Trafikverket ska ha tyngdpunkt i åtgärder som främjar en effektiv förvaltning och ett trafikslagsövergripande perspektiv i arbetet med att utveckla det samlade transportsystemet. Trafikverket övertar verksamheterna inom Vägverket och Banverket förutom den verksamhet som bedrivs vid enheten Banverket Produktion. Till Trafikverket överförs även SIKAs uppgifter rörande modellutveckling/analysverktyg samt verksamhet rörande den långsiktiga infrastrukturplaneringen och riksintressen som bedrivs inom Sjöfartsverket. Vidare överförs till Trafikverket verksamhet från Transportstyrelsen rörande den långsiktiga infrastrukturplaneringen och riksintressen inom luftfarten samt drift- och investeringsbidrag till icke statliga flygplatser. Regeringen avser under hösten återkomma till riksdagen i lagstiftningsfrågor rörande inrättandet av Trafikverket. Med anledning av den nya myndighetsstrukturen avvecklas Vägverket, Banverket och SIKAs den 31 mars 2010.

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

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

Regeringen föreslår att bemyndigande ges så att Sjöfartsverket kan uppta lång- och kortfristiga lån inom en total ram av 335 miljoner kronor inom eller utanför Riksgäldskontoret under 2010. Vidare föreslår regeringen att av kassamässigt överskott får högst 25 procent placeras på räntebärande konto i bank. Återstoden ska sättas in på räntebärande konto i Riksgäldskontoret.

Regeringen föreslår att investeringsplanen för Sjöfartsverket godkänns.

### 3.8.7 1:6 Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål m.m.

**Tabell 3.44 Anslagsutveckling**

Tusental kronor

År	Utfall		Anslags-sparande	
2008	Utfall	201 224		0
2009	Anslag	143 308 <sup>1</sup>	Utgifts-prognos	143 308
<b>2010</b>	<b>Förslag</b>	<b>143 308</b>		
2011	Beräknat	143 308		
2012	Beräknat	143 308		

<sup>1</sup> Inklusive tilläggsbudgetar till statsbudgeten 2009 (prop. 2008/09:49, bet. 2008/09:FiU14, prop. 2008/09:97, bet. 2008/09:FiU18, prop. 2008/09:99, bet. 2008/09:FiU21, prop. 2008/09:124, bet. 2008/09:FiU40) och förslag till tilläggsbudget i samband med denna proposition.

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

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

#### Regeringens överväganden

Regeringen föreslår att 143 308 000 kronor anvisas under anslaget *1:6 Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål m.m.* för 2010. För 2011 och 2012 beräknas anslaget till 143 308 000 kronor, respektive 143 308 000 kronor.

**Tabell 3.45 Härledning av anslagsnivån 2010–2012, för 1:6 Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål m.m.**

Tusental kronor

	2010	2011	2012
<b>Anvisat 2009<sup>1</sup></b>	<b>143 308</b>	<b>143 308</b>	<b>143 308</b>
<i>Förändring till följd av:</i>			
Beslut			
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
<b>Förslag/beräknat anslag</b>	<b>143 308</b>	<b>143 308</b>	<b>143 308</b>

<sup>1</sup> Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2008 (bet. 2008/09:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

### 3.8.8 1:7 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.

**Tabell 3.46 Anslagsutveckling**

Tusental kronor

År	Utfall		Anslags-sparande	
2008	Utfall	62 284		0
2009	Anslag	62 284 <sup>1</sup>	Utgifts-prognos	62 284
<b>2010</b>	<b>Förslag</b>	<b>62 284</b>		
2011	Beräknat	62 284		
2012	Beräknat	62 284		

<sup>1</sup> Inklusive tilläggsbudgetar till statsbudgeten 2009 (prop. 2008/09:49, bet. 2008/09:FiU14, prop. 2008/09:97, bet. 2008/09:FiU18, prop. 2008/09:99, bet. 2008/09:FiU21, prop. 2008/09:124, bet. 2008/09:FiU40) och förslag till tilläggsbudget i samband med denna proposition.

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

#### Regeringens överväganden

Regeringen föreslår att 62 284 000 kronor anvisas under anslaget *1:7 Ersättning för viss kanaltrafik m.m.* för 2010. För 2011 och 2012 beräknas anslaget till 62 284 000 kronor respektive 62 284 000 kronor.

**Tabell 3.47 Härledning av anslagsnivån 2010–2012, för 1:7 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.**

Tusental kronor			
	2010	2011	2012
<b>Anvisat 2009<sup>1</sup></b>	<b>62 284</b>	<b>62 284</b>	<b>62 284</b>
<i>Förändring till följd av:</i>			
Beslut			
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
<b>Förslag/beräknat anslag</b>	<b>62 284</b>	<b>62 284</b>	<b>62 284</b>

<sup>1</sup> Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2008 (bet. 2008/09:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

### 3.8.9 1:8 Sjöfartsregistret

**Tabell 3.48 Anslagsutveckling**

Tusental kronor				
År	Utfall		Anslags-sparande	
2008	Utfall	5 980		0
2009	Anslag	5 980 <sup>1</sup>	Utgifts-prognos	5 836
<b>2010</b>	<b>Förslag</b>	<b>6 187</b>		
2011	Beräknat	6 339 <sup>2</sup>		
2012	Beräknat	6 466 <sup>3</sup>		

<sup>1</sup> Inklusive tilläggsbudgetar till statsbudgeten 2009 (prop. 2008/09:49, bet. 2008/09:FiU14, prop. 2008/09:97, bet. 2008/09:FiU18, prop. 2008/09:99, bet. 2008/09:FiU21, prop. 2008/09:124, bet. 2008/09:FiU40) och förslag till tilläggsbudget i samband med denna proposition.

<sup>2</sup> Motsvarar 6 187 tkr i 2010 års prisnivå.

<sup>3</sup> Motsvarar 6 187 tkr i 2010 års prisnivå.

Anslaget används för driften av sjöfartsregistret.

### Regeringens överväganden

Anslaget 1:8 *Sjöfartsregistret* disponeras av Transportstyrelsen.

Regeringen föreslår att 6 187 000 kronor anvisas under anslaget 1:8 *Sjöfartsregistret* för att täcka kostnaden för verksamheten under 2010. För 2011 och 2012 beräknas anslaget till 6 339 000 kronor respektive 6 466 000 kronor.

**Tabell 3.49 Härledning av anslagsnivån 2010–2012, för 1:8 Sjöfartsregistret**

Tusental kronor			
	2010	2011	2012
<b>Anvisat 2009<sup>1</sup></b>	<b>5 980</b>	<b>5 980</b>	<b>5 980</b>
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning <sup>2</sup>	207	359	486
Beslut			
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
<b>Förslag/beräknat anslag</b>	<b>6 187</b>	<b>6 339</b>	<b>6 466</b>

<sup>1</sup> Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2008 (bet. 2008/09:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

<sup>2</sup> Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2009 års statsbudget. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris och löneomräkning.

### 3.8.10 1:9 Rederinämnden: Administration

**Tabell 3.50 Anslagsutveckling**

Tusental kronor				
År	Utfall		Anslags-sparande	
2008	Utfall	1 330		166
2009	Anslag	2 092 <sup>1</sup>	Utgifts-prognos	2 098
<b>2010</b>	<b>Förslag</b>	<b>2 126</b>		
2011	Beräknat	2 186 <sup>2</sup>		
2012	Beräknat	2 230 <sup>3</sup>		

<sup>1</sup> Inklusive tilläggsbudgetar till statsbudgeten 2009 (prop. 2008/09:49, bet. 2008/09:FiU14, prop. 2008/09:97, bet. 2008/09:FiU18, prop. 2008/09:99, bet. 2008/09:FiU21, prop. 2008/09:124, bet. 2008/09:FiU40) och förslag till tilläggsbudget i samband med denna proposition.

<sup>2</sup> Motsvarar 2 126 tkr i 2010 års prisnivå.

<sup>3</sup> Motsvarar 2 126 tkr i 2010 års prisnivå.

Anslaget används för Rederinämndens kostnader för administration, arvoden m.m. Rederinämnden disponerar avgiftsintäkterna om cirka 900 000 kronor från verksamheten.

### Regeringens överväganden

Rederinämnden administrerar sjöfartsstödet. Rederinämnden inkom med en skrivelse i oktober 2008 med en reviderad anslagsframställan för 2009. Av framställan framgår att Rederinämnden bedöms få ökade kostnader för anlitan av extern juridiskt stöd till följd av överklaganden av nämndens avslagsbeslut beträffande sjöfartsstöd. Mot bakgrund av detta har regeringen i tilläggsbudget i samband med denna proposition föreslagit att anslaget för innevarande år ökas med 600 000 kronor och att anslaget 1:11 *Rikstrafiken: Administration* minskas med motsvarande

belopp. Regeringen bedömer att detta behov kommer kvarstå under de närmaste åren. Regeringen föreslår att 2 126 000 kronor anvisas under anslaget 1:9 *Rederinämnden* för att täcka kostnaderna för verksamheten under 2010. För 2011 och 2012 beräknas anslaget till 2 186 000 kronor respektive 2 230 000 kronor.

**Tabell 3.51 Härledning av anslagsnivån 2010–2012, för 1:9 Rederinämnden: Administration**

Tusental kronor				
	2010	2011	2012	
<b>Anvisat 2009<sup>1</sup></b>	<b>1 492</b>	<b>1 492</b>	<b>1 492</b>	
<i>Förändring till följd av:</i>				
Pris- och löneomräkning <sup>2</sup>	24	67	98	
Beslut	610	627	640	
Överföring till/från andra anslag				
Övrigt				
<b>Förslag/beräknat anslag</b>	<b>2 126</b>	<b>2 186</b>	<b>2 230</b>	

<sup>1</sup> Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2008 (bet. 2008/09:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

<sup>2</sup> Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2009 års statsbudget. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning.

### 3.8.11 1:10 Driftbidrag till icke statliga flygplatser

**Tabell 3.52 Anslagsutveckling**

Tusental kronor				
År	Slagslag	Belopp	Anslags-sparande	Utgifts-prognos
2008	Utfall	80 613		0
2009	Anslag	80 613 <sup>1</sup>		80 613
<b>2010</b>	<b>Förslag</b>	<b>103 013</b>		
2011	Beräknat	103 013		
2012	Beräknat	103 013		

<sup>1</sup> Inklusive tilläggsbudgetar till statsbudgeten 2009 (prop. 2008/09:49, bet. 2008/09:FiU14, prop. 2008/09:97, bet. 2008/09:FiU18, prop. 2008/09:99, bet. 2008/09:FiU21, prop. 2008/09:124, bet. 2008/09:FiU40) och förslag till tilläggsbudget i samband med denna proposition.

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

### Regeringens överväganden

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

I behandlingen av regeringens proposition *Framtidens resor och transporter* har riksdagen godkänt att användningen av driftbidraget ska ändras på några väsentliga punkter (prop. 2008/08:35, bet. 2008/09:TU2, rskr. 2008/09:145). Beslutet innebär att driftbidraget ges med samma villkor som i dag t.o.m. 2011. Med början 2012 överförs delar av bidraget till de regionala planerna. De på så sätt överförda medlen får användas för t.ex. driftbidrag till regionala flygplatser inom ramen för de transportpolitiska prioriteringar som regionen gör. Det kvarvarande driftbidraget ska kunna ges till de flygplatser där Rikstrafiken upphandlar transportpolitiskt motiverad flygtrafik.

Bidraget disponeras i dag av Transportstyrelsen. Från och med den 1 april 2010 avser regeringen att föra över dispositionsrätten över anslaget och därmed uppgiften att besluta om fördelning av bidraget till Trafikverket.

Regeringens bedömning är att den i dag gällande ordningen där Luftfartsverket bidrar med medel för att täcka underskotten vid de icke statliga flygplatserna bör upphöra, eftersom regeringen avser att inom kort återkomma till riksdagen med ett förslag som innebär att Luftfartsverkets verksamhet avseende flygplatsernas verksamhet bolagiseras. Mot den bakgrunden föreslår regeringen att anslaget från 2010 förstärks med 22,4 miljoner kronor. Den föreslagna anslagsförstärkningen motsvarar således det belopp Luftfartsverket bidrar med i dag. Finansiering sker genom att anslagen 1:2 *Väghållning* och 1:4 *Banhållning* minskas med 11,2 miljoner kronor vardera.

Regeringen föreslår att 103 013 000 kronor anvisas under anslaget 1:10 *Driftbidrag till icke statliga flygplatser* för 2010. För 2011 och 2012 beräknas anslaget för respektive år till samma belopp.

Regeringen föreslår att 1:2 *Väghållning* minskas med 11 200 000 kronor och att anslaget 1:4 *Banhållning* minskas med 11 200 000 kronor.

**Tabell 3.53 Härledning av anslagsnivån, 2010–2012 för 1:10 Driftbidrag till icke statliga flygplatser**

Tusental kronor

	2010	2011	2012
<b>Anvisat 2009<sup>1</sup></b>	<b>80 613</b>	<b>80 613</b>	<b>80 613</b>
<i>Förändring till följd av:</i>			
Beslut	22 400	22 400	22 400
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
<b>Förslag/beräknat anslag</b>	<b>103 013</b>	<b>103 013</b>	<b>103 013</b>

<sup>1</sup> Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2008 (bet. 2008/09:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

<sup>2</sup> Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2009 års statsbudget. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning.

### 3.8.12 1:11 Rikstrafiken: Administration

**Tabell 3.54 Anslagsutveckling**

Tusental kronor

År	Utfall	2010	2011	2012
2008	Utfall	26 218	Anslags-sparande	1 953
2009	Anslag	27 096 <sup>1</sup>	Utgifts-prognos	25 339
<b>2010</b>	<b>Förslag</b>	<b>27 983</b>		
2011	Beräknat	28 635 <sup>2</sup>		
2012	Beräknat	29 207 <sup>3</sup>		

<sup>1</sup> Inklusive tilläggsbudgetar till statsbudgeten 2009 (prop. 2008/09:49, bet. 2008/09:FiU14, prop. 2008/09:97, bet. 2008/09:FiU18, prop. 2008/09:99, bet. 2008/09:FiU21, prop. 2008/09:124, bet. 2008/09:FiU40) och förslag till tilläggsbudget i samband med denna proposition.

<sup>2</sup> Motsvarar 27 983 tkr i 2010 års prisnivå.

<sup>3</sup> Motsvarar 27 983 tkr i 2010 års prisnivå.

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

#### Regeringens överväganden

Regeringen föreslår att 27 983 000 kronor anvisas under anslaget 1:11 *Rikstrafiken: Administration* för 2010. För 2010 och 2011 beräknas anslaget till 28 635 000 kronor respektive 29 207 000 kronor.

**Tabell 3.55 Härledning av anslagsnivån 2010–2012, för 1:11 Rikstrafiken: Administration**

Tusental kronor

	2010	2011	2012
<b>Anvisat 2009<sup>1</sup></b>	<b>27 696</b>	<b>27 696</b>	<b>27 696</b>
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning <sup>2</sup>	907	1 573	2 158
Beslut	-620	-634	-647
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
<b>Förslag/beräknat anslag</b>	<b>27 983</b>	<b>28 635</b>	<b>29 207</b>

<sup>1</sup> Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2008 (bet. 2008/09:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

<sup>2</sup> Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2009 års statsbudget. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning.

### 3.8.13 1:12 Trafikavtal

**Tabell 3.56 Anslagsutveckling**

Tusental kronor

År	Utfall	2010	2011	2012
2008	Utfall	1 087 059	Anslags-sparande	-4 576
2009	Anslag	881 000 <sup>1</sup>	Utgifts-prognos	871 635
<b>2010</b>	<b>Förslag</b>	<b>831 000</b>		
2011	Beräknat	831 000		
2012	Beräknat	831 000		

<sup>1</sup> Inklusive tilläggsbudgetar till statsbudgeten 2009 (prop. 2008/09:49, bet. 2008/09:FiU14, prop. 2008/09:97, bet. 2008/09:FiU18, prop. 2008/09:99, bet. 2008/09:FiU21, prop. 2008/09:124, bet. 2008/09:FiU40) och förslag till tilläggsbudget i samband med denna proposition.

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

#### Bemyndiganden om ekonomiska åtaganden

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

Regeringen bör bemyndigas att under 2010 för ramanslaget 1:12 *Trafikavtal* ingå ekono-

miska förpliktelser i samband med tjänstekoncessioner, samverkansavtal och upphandling av transportpolitiskt motiverad interregional kollektivtrafik som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst

3 500 000 000 kronor under perioden 2011–2022.

**Tabell 3.57 Särskilt bemyndigande om ekonomiska åtaganden**

Tusental kronor

	Utfall 2008	Prognos 2009	Förslag 2010	Beräknat 2011	Beräknat 2012–2022
Ingående åtaganden	4 144 015	4 326 465	3 548 282		
Nya åtaganden	1 270 521	90 500	227 500		
Infriade åtaganden	-1 088 071	-868 683	-817 938	-793 441	-2 164 403
Utestående åtaganden	4 326 465	3 548 282	2 957 844		
<b>Erhållet/föreslaget bemyndigande</b>	<b>4 600 000</b>	<b>4 000 000</b>	<b>3 500 000</b>		

## Regeringens överväganden

Anslaget har för 2009 varit tillfälligt utökat med 50 miljoner kronor för att möta den utveckling med stigande oljepriser som rådde under 2008. Den turbulens i världskonjunkturen som inleddes under hösten 2008 har därefter medfört fallande oljepriser, samtidigt som utvecklingen med en svagare kronkurs delvis bromsat den sjunkande utgiftsutvecklingen för anslaget.

Rikstrafiken har i budgetunderlag för åren 2010–2012 uppskattat att anslaget för trafikavtal kommer att vara tillräckligt, under förutsättning att det inte sker kraftiga avvikelser från de antaganden som marknaden har om framtida oljepriser och valutakurser. Regeringen följer noga utgiftsutvecklingen för trafikavtalen. Regeringen föreslår att 831 000 000 kronor anvisas under anslaget 1:12 *Trafikavtal* för 2010. För 2011 och 2012 beräknas anslaget till 831 000 000 kronor respektive 831 000 000 kronor.

**Tabell 3.58 Härledning av anslagsnivån 2010–2012, för 1:12 Trafikavtal**

Tusental kronor

	2010	2011	2012
<b>Anvisat 2009<sup>1</sup></b>	<b>881 000</b>	<b>881 000</b>	<b>881 000</b>
<i>Förändring till följd av:</i>			
Beslut	-50 000	-50 000	-50 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
<b>Förslag/beräknat anslag</b>	<b>831 000</b>	<b>831 000</b>	<b>831 000</b>

<sup>1</sup> Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2008 (bet. 2008/09:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

## 3.8.14 1:13 Viss internationell verksamhet

**Tabell 3.59 Anslagsutveckling**

Tusental kronor

2008	Utfall	2 633	Anslags- sparande	367
2009	Anslag	2 485 <sup>1</sup>	Utgifts- prognos	2 830
<b>2010</b>	<b>Förslag</b>	<b>27 485</b>		
2011	Beräknat	27 485		
2012	Beräknat	27 485		

<sup>1</sup> Inklusive tilläggsbudgetar till statsbudgeten 2009 (prop. 2008/09:49, bet. 2008/09:FiU14, prop. 2008/09:97, bet. 2008/09:FiU18, prop. 2008/09:99, bet. 2008/09:FiU21, prop. 2008/09:124, bet. 2008/09:FiU40) och förslag till tilläggsbudget i samband med denna proposition.

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

## Regeringens överväganden

Riksdagen har genom beslut med anledning av regeringens förslag i 2009 års ekonomiska vårproposition godkänt att de ändamål och de verk-



samheter som avser Sveriges förpliktelser som värmland för Världssjöfartsuniversitetet (World Maritime University, WMU) som finansieras från det under utgiftsområde 7 Internationellt bistånd uppförda anslaget 1:1 *Biståndsverksamhet* flyttas till utgiftsområde 22 Kommunikationer. Syftet är att samla ansvaret för Sveriges förpliktelser avseende den Internationella sjöfartsorganisationen (International Maritime Organisation, IMO). Med anledning av detta föreslås att anslag 1:13 *Viss internationell verksamhet* från och med 2010 ökas med 25 000 000 kronor. Beloppet har tidigare beräknats under utgiftsområde 7 Internationellt bistånd, anslaget 1:1 *Biståndsverksamhet*.

Transportstyrelsen har under 2009 ett uppdrag att lämna förslag till det internationella arbetets organisering inom transportområdet. En ny bedömning av anslag 1:13 *Viss internationell verksamhet* kommer att göras mot bakgrund av det underlag som lämnas av Transportstyrelsen. Regeringen beräknar därför en oförändrad anslagsnivå, bortsett från den ovannämnda ökning som görs men anledning av flytt av finansieringen för WMU.

Regeringen föreslår att 27 485 000 kronor anvisas under anslaget 2010. För 2011 och 2012 beräknas anslaget till 27 485 000 kronor respektive 27 485 000 kronor.

**Tabell 3.60 Härlledning av anslagsnivån 2010–2012, för 1:13 Viss internationell verksamhet**

Tusental kronor			
	2010	2011	2012
<b>Anvisat 2009<sup>1</sup></b>	<b>2 485</b>	<b>2 485</b>	<b>2 485</b>
<i>Förändring till följd av:</i>			
Beslut			
Överföring till/från andra anslag	25 000	25 000	25 000
Övrigt			
<b>Förslag/beräknat anslag</b>	<b>27 485</b>	<b>27 485</b>	<b>27 485</b>

<sup>1</sup> Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2008 (bet. 2008/09:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

### 3.8.15 1:14 Statens väg- och transportforskningsinstitut

**Tabell 3.61 Anslagsutveckling**

Tusental kronor				
2008	Utfall	38 367	Anslags-sparande	36
2009	Anslag	39 081 <sup>1</sup>	Utgifts-prognos	38 173
<b>2010</b>	<b>Förslag</b>	<b>40 371</b>		
2011	Beräknat	41 282 <sup>2</sup>		
2012	Beräknat	42 108 <sup>3</sup>		

<sup>1</sup> Inklusive tilläggsbudgetar till statsbudgeten 2009 (prop. 2008/09:49, bet. 2008/09:FiU14, prop. 2008/09:97, bet. 2008/09:FiU18, prop. 2008/09:99, bet. 2008/09:FiU21, prop. 2008/09:124, bet. 2008/09:FiU40) och förslag till tilläggsbudget i samband med denna proposition.

<sup>2</sup> Motsvarar 40 371 tkr i 2010 års prisnivå.

<sup>3</sup> Motsvarar 40 371 tkr i 2010 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 VTI:s deltagande i EU-projekt.

**Tabell 3.62 Uppdragsverksamhet**

Tusental kronor			
Uppdragsverksamhet	Intäkter	Kostnader	Resultat (intäkt - kostnad)
Utfall 2008	130 464	131 079	-615
(varav tjänsteexport)	6 996	7 299	-303
Prognos 2009	135 061	135 061	0
(varav tjänsteexport)	7 000	7 000	0
Budget 2010	135 061	135 061	0
(varav tjänsteexport)	7 000	7 000	0

### Regeringens överväganden

Regeringen föreslår att 40 371 000 kronor anvisas under anslaget 1:14 *Statens väg- och transportforskningsinstitut* för 2010. För 2011 och 2012 beräknas anslaget till 41 282 000 kronor respektive 42 108 000 kronor.

**Tabell 3.63 Härledning av anslagsnivån 2010–2012, för 1:14 Statens väg- och transportforskningsinstitut**

Tusental kronor

	2010	2011	2012
<b>Anvisat 2009<sup>1</sup></b>	<b>39 081</b>	<b>39 081</b>	<b>39 081</b>
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning <sup>2</sup>	1 290	2 201	3 027
Beslut			
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
<b>Förslag/beräknat anslag</b>	<b>40 371</b>	<b>41 282</b>	<b>42 108</b>

<sup>1</sup> Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2008 (bet. 2008/09:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

### 3.8.16 1:15 Statens institut för kommunikationsanalys

**Tabell 3.64 Anslagsutveckling**

Tusental kronor

År	Utfall	51 433	Anslags-sparande	4 695
2008	Utfall	51 433	Anslags-sparande	4 695
2009	Anslag	55 628 <sup>1</sup>	Utgifts-prognos	56 388
<b>2010</b>	<b>Förslag</b>	<b>14 209</b>		
2011	Beräknat	0 <sup>2</sup>		
2012	Beräknat	0 <sup>3</sup>		

<sup>1</sup> Inklusive tilläggsbudgetar till statsbudgeten 2009 (prop. 2008/09:49, bet. 2008/09:FiU14, prop. 2008/09:97, bet. 2008/09:FiU18, prop. 2008/09:99, bet. 2008/09:FiU21, prop. 2008/09:124, bet. 2008/09:FiU40) och förslag till tilläggsbudget i samband med denna proposition.

<sup>2</sup> Motsvarar 0 tkr i 2010 års prisnivå.

<sup>3</sup> Motsvarar 0 tkr i 2010 års prisnivå.

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

#### Regeringens överväganden

För att skapa bättre organisatoriska förutsättningar för att arbeta med utvecklingen av transportsystemet utifrån ett trafikslagsövergripande perspektiv, avser regeringen bilda ett nytt trafikverk från den 1 april 2010. En väsentlig uppgift för den nya myndigheten blir att ansvara för en samlad långsiktig trafikslagsövergripande infrastrukturplanering för utveckling av hela transportsystemet. Trafikverket ska vidare ansvara för byggande, drift, underhåll och förvaltning av statliga vägar och järnvägar samt samordning och utveckling av kollektivtrafik.

Trafikverket övertar verksamheterna inom Vägverket och Banverket, förutom den verksamhet som bedrivs vid enheten Banverket Produktion. Till Trafikverket överförs även SIKAs uppgifter rörande modellutveckling/analysverktyg samt verksamhet rörande den långsiktiga infrastrukturplaneringen och riksintressen som bedrivs inom Sjöfartsverket. Vidare överförs till Trafikverket verksamhet från Transportstyrelsen rörande den långsiktiga infrastrukturplaneringen och riksintressen inom luftfarten samt drift- och investeringsbidrag till icke statliga flygplatser. Regeringen avser under hösten återkomma till riksdagen i lagstiftningsfrågor rörande inrättandet av Trafikverket.

Med anledning av den nya myndighetsstrukturen avvecklas Vägverket, Banverket och SIKA den 31 mars 2010. De avvecklingskostnader som kommer att uppstå till följd av myndighetsorganisationen kommer att finansieras inom ram.

Regeringen avser att inrätta den nya myndigheten Trafikanalys fr.o.m. den 1 april 2010. Trafikanalys ska vara regeringens stöd för utvärderingar och analyser inom transportområdet. Till Trafikanalys förs SIKAs verksamhet rörande statistik. Inom Trafikanalys bildas en helt ny utvärderings- och analysfunktion. Myndighetens verksamhet kommer i övrigt att finansieras inom ram.

Regeringen föreslår att 14 209 000 kr anvisas under anslaget 1:15 Statens institut för kommunikationsanalys för 2010.

**Tabell 3.65 Härledning av anslagsnivån 2010–2012, för 1:15 Statens institut för kommunikationsanalys**

Tusental kronor

	2010	2011	2012
<b>Anvisat 2009<sup>1</sup></b>	<b>55 628</b>	<b>55 628</b>	<b>55 628</b>
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning <sup>2</sup>	1 463	2 857	4 027
Beslut			
Överföring till/från andra anslag	-42 882	-58 485	-59 655
Övrigt			
<b>Förslag/beräknat anslag</b>	<b>14 209</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

<sup>1</sup> Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2008 (bet. 2008/09:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

<sup>2</sup> Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2009 års statsbudget. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris och löneomräkning.

### 3.8.17 1:16 Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk

**Tabell 3.66 Anslagsutveckling**

Tusental kronor

2008	Utfall	272 722	Anslags-sparande	-21 392
2009	Anslag	348 500 <sup>1</sup>	Utgifts-prognos	333 475
<b>2010</b>	<b>Förslag</b>	<b>348 500</b>		
2011	Beräknat	348 500		
2012	Beräknat	348 500		

<sup>1</sup> Inklusiva tilläggsbudgetar till statsbudgeten 2009 (prop. 2008/09:49, bet. 2008/09:FiU14, prop. 2008/09:97, bet. 2008/09:FiU18, prop. 2008/09:99, bet. 2008/09:FiU21, prop. 2008/09:124, bet. 2008/09:FiU40) och förslag till tilläggsbudget i samband med denna proposition.

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

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

Fram till den 31 mars 2010 disponerar Vägverket, Banverket, Sjöfartsverket och Transportstyrelsen anslagsposter under anslaget. Fr.o.m. den 1 april 2010 disponerar den nyinrättade myndigheten Trafikverket dessa anslagsposter.

#### Regeringens överväganden

Ansökningar gällande väg- och järnvägsprojekt har varit särskilt framgångsrika och beviljats mer bidrag än vad regeringen prognostiserat för. Detta innebär att fler studier och nya projekt inom väg- och järnvägssektorn kan genomföras. I 2009 års proposition om hösttilläggsbudget gör regeringen därför bedömningen att anslaget 1:16 *Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk* ökas med 100 miljoner kronor. Regeringen föreslår i denna proposition att nivåökningen med 100 miljoner kronor permanentas från 2010.

Kommissionen har inlett arbetet med att revidera riktlinjerna för TEN-T. På svenskt initiativ har ett nordisk-baltiskt samarbete etablerats i frågan, med syfte att samarbeta och ta gemensamma initiativ. En viktig utgångspunkt för Sve-

rige i revideringen är att TEN-T bidrar till skapandet av ett gemensamt europeiskt transportsystem. Arbetet med revideringen kommer att fortsätta under 2010.

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 EG-kommissionen.

Kommissionen har under 2009 gjort utlysningar i både det s.k. ettåriga programmet och fleråriga programmet. Kommissionen har även gjort en separat utlysning med anledning av det ekonomiska läget (European Economic Recovery plan). Sverige har ansökt om medel i dessa program för följande projekt/studier:

- Ombyggnad av Malmö C
- Haparandabanan
- Ostkustbanan
- Ny spåranslutning till Norrköpings hamn
- E6 genom Bohuslän
- Förbifart Stockholm
- E6.21 Lundbyleden – Göteborgs hamn
- Ny Älvförbindelse Göteborg
- Marieholmstunneln
- Partihallsförbindelsen Göteborg
- Rv 40 Rångedala – Hester
- E4 Sundsvall, mötesfri väg och bro
- Installation av ERTMS på Haparandabanan
- Ådalsbanan samt Malmö C
- Installation av ERTMS i fordon
- Motorways of the Sea, Karlskrona-Gdynia
- Motorways of the Sea, Göteborg-Århus-Riga
- E18 Hjulsta – Kista
- E22 i södra och sydöstra Sverige
- Gröna och förutsägbara flygningar i svenskt luftrum
- Installation av marknätverk och mobiler för trafikplanering, positionering och navigering för flygbolagen och luftfarten i Europa
- Utbyggnad av Norra hamnen i Malmö Hamnområde

*Förslag och beräkningar 2010–2012*

Regeringen föreslår att 348 500 000 kronor anvisas under anslaget 1:19 *Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk* för 2010. För 2011 och 2012 beräknas anslaget till 348 500 000 kronor för respektive år.

**Tabell 3.67** Härledning av anslagsnivån 2010–2012, för 1:16 *Från EG-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk*

Tusental kronor

	2010	2011	2012
<b>Anvisat 2009<sup>1</sup></b>	<b>248 500</b>	<b>248 500</b>	<b>248 500</b>
<i>Förändring till följd av:</i>			
Beslut	100 000	100 000	100 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
<b>Förslag/beräknat anslag</b>	<b>348 500</b>	<b>348 500</b>	<b>348 500</b>

<sup>1</sup> Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2008 (bet. 2008/98:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år

### 3.8.18 1:17 Trängselskatt i Stockholm: Administrationskostnader m.m.

**Tabell 3.68** Anslagsutveckling

Tusental kronor

År	Utfall	Anslags-sparande	Utgifts-prognos
2008	394 207	12 305	
2009	Anslag	324 000 <sup>1</sup>	301 556
<b>2010</b>	<b>Förslag</b>	<b>274 000</b>	
2011	Beräknat	274 000	
2012	Beräknat	274 000	

<sup>1</sup> Inklusive tilläggsbudgetar till statsbudgeten 2009 (prop. 2008/09:49, bet. 2008/09:FiU14, prop. 2008/09:97, bet. 2008/09:FiU18, prop. 2008/09:99, bet. 2008/09:FiU21, prop. 2008/09:124, bet. 2008/09:FiU40) och förslag till tilläggsbudget i samband med denna proposition.

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

#### Regeringens överväganden

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

naderna för transfereringar i samband med betalningar.

Regeringen föreslår att 274 000 000 kronor anvisas under anslaget för 2010. För 2011 och 2012 beräknas anslaget till 274 000 000 kronor respektive 274 000 000 kronor.

**Tabell 3.69** Härledning av anslagsnivån 2010–2012, för 1:17 *Trängselskatt i Stockholm: Administrationskostnader m.m.*

Tusental kronor

	2010	2011	2012
<b>Anvisat 2009<sup>1</sup></b>	<b>324 000</b>	<b>324 000</b>	<b>324 000</b>
<i>Förändring till följd av:</i>			
Beslut	-50 000	-50 000	-50 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
<b>Förslag/beräknat anslag</b>	<b>274 000</b>	<b>274 000</b>	<b>274 000</b>

<sup>1</sup> Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2008 (bet. 2008/09:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

### 3.8.19 1:18 Transportstyrelsen

**Tabell 3.70** Anslagsutveckling

Tusental kronor

År	Utfall	Anslags-sparande	Utgifts-prognos
2008			0
2009	Anslag	380 177 <sup>1</sup>	366 922
<b>2010</b>	<b>Förslag</b>	<b>509 657</b>	
2011	Beräknat	493 288 <sup>2</sup>	
2012	Beräknat	494 823 <sup>3</sup>	

<sup>1</sup> Inklusive tilläggsbudgetar till statsbudgeten 2009 (prop. 2008/09:49, bet. 2008/09:FiU14, prop. 2008/09:97, bet. 2008/09:FiU18, prop. 2008/09:99, bet. 2008/09:FiU21, prop. 2008/09:124, bet. 2008/09:FiU40) och förslag till tilläggsbudget i samband med denna proposition.

<sup>2</sup> Motsvarar 483 121 tkr i 2010 års prisnivå.

<sup>3</sup> Motsvarar 475 120 tkr i 2010 års prisnivå.

Anslaget används till Transportstyrelsens verksamhet som inte finansieras med avgifter, andra anslag eller övriga intäkter. Anslaget används även till vissa transfereringar såsom avgifter till Statens haverikommission. Anslaget får användas till kostnader för omställning och avveckling i länsstyrelsernas verksamhet som avser körkort och yrkestrafik.

#### Budget och ekonomiska mål för avgiftsbelagd verksamhet

Stora delar av Transportstyrelsens verksamhet finansieras med olika former av avgifter. Det

gäller t.ex. avgifter för registerhållning, registreringsskyltar, körkortstillverkning, delar av den s.k. farledsavgiften samt direkta avgifter och myndighetsavgift inom luftfarten.

### Vägtrafik

Transportstyrelsens avgiftsbelagda verksamhet inom vägtrafikområdet finansieras med offentligtgrättsliga avgifter och avgifter från uppdragsverksamhet.

**Tabell 3.71 Intäkter från offentligtgrättslig verksamhet inom vägtrafikområdet som Transportstyrelsen disponerar**

Tusental kronor

Offentligtgrättslig verksamhet	Intäkter till inkomsttitel	Intäkter som får disponeras	Kostnader	Resultat (intäkt - kostnad)
Prognos 2009	0	595 501	673 202	-77 701
Budget 2010 <sup>1</sup>	0	947 630	932 089	15 541

<sup>1</sup> I nivåerna för år 2010 ingår bland annat verksamhet som förs över från länsstyrelserna, utökad verksamhet med anledning av förslag om en konkurrensutsatt fordonsbesiktning, samt planerade justeringar i vissa övriga avgifter.

Transportstyrelsens uppdragsverksamhet inom vägtrafikområdet 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 3.72 Intäkter från uppdragsverksamhet inom vägtrafikområdet som Transportstyrelsen disponerar**

Tusental kronor

Offentligtgrättslig verksamhet	Intäkter till inkomsttitel	Intäkter som får disponeras	Kostnader	Resultat (intäkt - kostnad)
Prognos 2009	0	119 488	55 858	63 630
Budget 2010	0	103 100	57 521	45 579

### Sjöfart

Under 2010 beräknas Transportstyrelsens avgiftsintäkter inom sjöfartsområdet uppgå till cirka 42 miljoner kronor. Dessutom disponerar Transportstyrelsen en del av den s.k. farledsavgiften som tas ut av Sjöfartsverket. För 2010 avser regeringen låta Transportstyrelsen disponera högst 147 miljoner kronor av intäkterna från farledsavgiften.

**Tabell 3.73 Intäkter från offentligtgrättslig verksamhet inom sjöfartsområdet som Transportstyrelsen disponerar**

Tusental kronor

Offentligtgrättslig verksamhet	Intäkter till inkomsttitel	Intäkter som får disponeras	Kostnader	Resultat (intäkt - kostnad)
Prognos 2009	0	194 397 <sup>1</sup>	201 480	-7 083
Budget 2010	0	189 397 <sup>2</sup>	201 480	-12 083

<sup>1</sup> Varav 152 000 tkr avser Transportstyrelsens del av intäkter från farledsavgiften

<sup>2</sup> Varav 147 000 tkr avser Transportstyrelsens del av intäkter från farledsavgiften

### Luftfart

Under 2010 beräknas de sammanlagda avgiftsintäkterna inom luftfartsområdet att uppgå till cirka 1,1 miljarder kronor. I prognosen över den totala kostnaden för 2010 ingår avgiften till Eurocontrol med cirka 183 miljoner kronor samt den gemensamma avgiften för säkerhetskontroll (GAS) med 632 miljoner kronor.

**Tabell 3.74 Intäkter från offentligtgrättslig verksamhet inom luftfartsområdet som Transportstyrelsen disponerar**

Tusental kronor

Offentligtgrättslig verksamhet	Intäkter till inkomsttitel	Intäkter som får disponeras	Kostnader	Resultat (intäkt - kostnad)
Prognos 2009	0	1 107 967	1 136 270	-28 303
Budget 2010	0	1 111 381	1 104 870	6 511

## Regeringens överväganden

### Kontrollmärkets avskaffande

Den 1 januari 2010 avskaffas systemet med kontrollmärken för vägfordon. Därmed upphör nu gällande regel att ett kontrollmärke ska appliceras på den bakre registreringsskylten som ett tecken på att det fordon det sitter på får föras i trafik på väg. Kontrollmärkets avskaffande innebär en märkbar förenkling för fordonsägare och minskade administrativa kostnader för näringslivet. Förslaget innebär dessutom minskade kostnader i den del av Transportstyrelsen verksamhet som finansieras med den s.k. vägtrafikregisteravgiften.

Samtidigt innebär förändringen att polisens möjlighet att göra urval av fordon på grundval av kontrollmärken försvinner. Mot denna bakgrund avser regeringen att 2010–2012 årligen låta Rikspolisstyrelsen erhålla ett bidrag på 14 miljoner kronor av intäkter från vägtrafikregisteravgiften för att kunna vidta kompensatoriska åtgärder för registerkontroller i trafikövervakningen.

*Konkurrensutsatt fordonsbesiktning*

Regeringen avser att under hösten 2009 återkomma till riksdagen med förslag som innebär att fordonsbesiktningsverksamheten kan utsättas för konkurrens från den 1 juli 2010. En omreglerad besiktningsmarknad med effektiv konkurrens kommer att leda till bättre service till rimliga priser samt ge valfrihet och möjlighet för kunderna att påverka serviceutbudet.

Den 9 juli 2009 beslutade regeringen att inhämta Lagrådets yttrande över de förslag till lagändringar som förändringen kräver. Förändringen förutsätter att Transportstyrelsens roll som tillsyns- och regelgivningsmyndighet för fordonsbesiktning tydliggörs och förstärks. Av det skälet ökas Transportstyrelsens anslag från 2010 med 10,4 miljoner kronor. Transportstyrelsen behöver redan under 2009 vidta ett antal förberedande åtgärder i syfte att säkerställa att reformen kan genomföras som planerat. Regeringen föreslår därför på tilläggsbudget i samband med denna proposition att Transportstyrelsens anslag för 2009 ökas med 9 miljoner kronor. Finansiering av dessa anslagsökningar sker genom att anslaget 1:2 *Väghållning* minskas med motsvarande belopp.

*Överföring av uppgifter gällande körkort och yrkestrafik*

Den 1 januari 2010 överförs länsstyrelsernas uppgifter inom körkorts- och yrkestrafikområdet till Transportstyrelsen. Riksdagen har i samband med behandlingen av 2009 års ekonomiska vårproposition godkänt en ändring i utgiftsområdesindelningen som innebär att aktuella ändamål och verksamheter från 2010 flyttas till utgiftsområde 22 (prop. 2008/09:100, bet. 2008/09:KU26, rskr. 305). Regeringens avsikt i frågan anmäldes till riksdagen första gången i budgetpropositionen för 2009.

Regeringens bedömning är att Transportstyrelsen kommer att kunna bedriva framförallt körkortsverksamheten till lägre kostnader än hittills. De totala kostnaderna beräknas idag uppgå till cirka 230 miljoner kronor per år. Uppskattningsvis kommer dessa kostnader om några år att ha minskat med drygt 50 miljoner kronor. Regeringens bedömning är att besparingarna kommer att fördelas med cirka 20 miljoner kronor i den anslagsfinansierade verksamheten och cirka 30 miljoner kronor i den avgiftsfinansierade verksamheten.

Vidare är bedömningen att servicen till medborgare och företag kommer att kunna förbättras. Fram till mitten av 1990-talet hanterades registrering av fordon länsvis. Genom att föra samman fordonsfrågorna till ett nationellt register skapades stora effektiviseringsvinster och förenklingar för medborgarna. Samordningen gav förutsättningar för en långtgående automatisering med betydande inslag av e-tjänster.

Genom att Transportstyrelsen på samma sätt som för fordonsverksamheten får ett samlat ansvar för körkortsverksamheten tillskapas motsvarande förutsättningar för att effektivisera verksamheten. Förutom kostnadsbesparingar kan betydande kvalitetsförbättringar komma till stånd genom ökad automatisering.

En mycket stor del av körkortsärendena är av relativt enkel natur och lämpar sig väl för ett automatiserat beslutsfattande. Därmed kan handläggningstiderna för dessa ärenden minskas från dagens genomsnittstider på 3 veckor ned till ett fåtal dagar. Transportstyrelsens övertagande av länsstyrelsernas körkortsverksamhet är en viktig del i regeringens arbete med att utveckla e-förvaltningen, vilket sammantaget leder till förenkla och förbättrad service till medborgarna och näringslivet.

Förändringen kommer att medföra kostnader av tillfällig art för omställning och avveckling i länsstyrelserna. Mot den bakgrunden avser regeringen att 2010 låta Transportstyrelsen bidra till sådana kostnader med 40 miljoner kronor. Det innebär att ett underskott kommer att uppstå i Transportstyrelsen 2010. Regeringens bedömning är att underskottet kommer att kunna hanteras med de framtida besparingarna. Regeringen avser återkomma i respektive myndigheters regleringsbrev med närmare instruktion om hur överföringen av medel ska effektueras.

För att finansiera Transportstyrelsens utökade verksamhet inom körkorts- och yrkestrafikområdet tillförs Transportstyrelsen 135,7 miljoner kronor i anslagsmedel<sup>1</sup>. Finansiering sker genom att det under utgiftsområde 1 Rikets styrelse uppförda anslaget 5:1 *Länsstyrelserna m.m.* minskas med motsvarande belopp.

Beträffande yrkestrafikområdet kommer Transportstyrelsen att få ytterligare uppgifter.

<sup>1</sup> Motsvarar 129 miljoner kronor i 2008 års priser, vilket var det belopp som anmäldes i 2009 års ekonomiska vårproposition.

Från den 1 januari 2011 avser regeringen att föra över polisens uppgifter i fråga om kontroll av kör- och vilotider i företag till Transportstyrelsen.

#### *Överföring av vissa uppgifter inom luftfarten till den nya myndigheten Trafikverket*

Regeringen avser att inrätta Trafikverket från den 1 april 2010. Trafikverket ska ha tyngdpunkt i åtgärder som främjar en effektiv förvaltning och ett trafikslagsövergripande perspektiv i arbetet med att utveckla det samlade transportsystemet. Till Trafikverket överförs bland annat verksamhet från Transportstyrelsen rörande den långsiktiga infrastrukturplaneringen och riksintressen inom luftfarten samt drift- och investeringsbidrag till icke statliga flygplatser.

#### *Kompletterande överföring av medel från Vägverket*

Vilka verksamheter som skulle överföras från Vägverket när Transportstyrelsen bildades stod inte helt klart förrän efter det att budgetpropositionen för 2009 hade överlämnats till riksdagen. En del av de verksamheter som flyttades blev därför inte finansierade och Transportstyrelsens anslag behöver ökas med 6 miljoner kronor. Av bl.a. samma skäl har 11 miljoner kronor förts till Transportstyrelsens anslag i samband med vårtilläggsbudgeten tidigare i år. Dessa anslagsökningar finansieras genom att anslaget 1:2 *Väghållning* minskas med motsvarande belopp.

#### *Transportstyrelsens framtida finansiering*

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

Efter ett särskilt uppdrag från regeringen har Transportstyrelsen den 12 juni 2009 lämnat ett kompletterande budgetunderlag för åren

2010–2012 med lagrådsremissens förslag som utgångspunkt (N2009/5463/TR).

Regeringens samlade bedömning är att konsekvenserna av ett nytt finansieringssystem bör belysas ytterligare innan det genomförs. I denna proposition föreslås därför ett anslag som utgår från den nu rådande uppdelningen mellan anslags- och avgiftsfinansierad verksamhet. Med andra ord är utgångspunkten 2010 liksom 2009 att de principer för finansiering av olika verksamhetsdelar som gällde före Transportstyrelsens bildande fortsätter att gälla. Det innebär att Transportstyrelsen disponerar intäkterna från sina avgiftsfinansierade verksamheter. Regeringen avser att återkomma i frågan om nytt finansieringssystem för Transportstyrelsen.

#### *Särskilt om Transportstyrelsens rätt att disponera medel från farledsavgiften*

För 2009 får Transportstyrelsen disponera högst 152 miljoner kronor av intäkter från farledsavgiften. För 2010 kommer beloppet minskas till högst 147 miljoner kronor. Det innebär en minskning av det belopp som Transportstyrelsen disponerar 2009 med 10 miljoner kronor i 2010 års prisnivå. Minskningen ska ses mot bakgrund av den negativa trenden inom handelssjöfarten och de intäktsminskningar det innebär för Sjöfartsverket.

Regeringens inriktning är att Transportstyrelsens intäkter från farledsavgiften inte bör minska ytterligare under kommande år även om konjunkturen inom handelssjöfarten fortsätter att vara svag. Det bör tilläggas att ordningen med finansiering via farledsavgiften helt eller delvis kan komma att ändras vid en reformering av Transportstyrelsens finansiering. Redan under 2010 kan det finnas anledning för Transportstyrelsen att se över utformningen av myndighetens egna avgifter.

#### *Särskilt om Transportstyrelsens verksamhet som finansieras med offentligrättsliga avgifter*

Som framgått ovan kommer Transportstyrelsen att 2010 få nya uppgifter gällande bilbesiktning, körkort och yrkestrafik. Dessa verksamheter finansieras både med anslag och avgifter. Uppskattningsvis motsvarar dessa nya uppgifter inkomster och kostnader i avgiftsbelagd verksamhet som motsvarar cirka 100 miljoner kronor per år. Därutöver har Transportstyrelsen i en särskild hemställan föreslagit att regeringen beslutar om höjning vissa avgifter reglerade i förordningen (2001:652) om avgifter inom väg-

trafikområdet (N2009/6380/TR). Transportstyrelsen gör därvid bedömningen att den svaga trafikutvecklingen, ökade krav på verksamheten i trafikregistret samt kostnadsutvecklingen gör vissa avgiftshöjningar nödvändiga. Detta för att göra det möjligt för myndigheten att fullgöra sitt uppdrag under de kommande åren. Regeringen avser att ta ställning till Transportstyrelsens förslag under hösten 2009.

#### Föreslagen anslagsnivå

Regeringen föreslår att 509 657 000 kronor anvisas under anslaget 1:18 *Transportstyrelsen* för 2010. För 2011 beräknas anslaget till 493 288 000 kronor och för 2012 till 494 823 000 kronor.

Regeringen föreslår att 135 700 000 kronor förs över från det under utgiftsområde 1 Rikets styrelse uppförda anslaget 5:1 *Länsstyrelserna*, och att 16 400 000 kronor förs över från anslaget 1:2 *Väghållning*.

**Tabell 3.75 Härledning av anslagsnivån 2010–2012, för 1:18 Transportstyrelsen**

	2010	2011	2012
<b>Anvisat 2009<sup>1</sup></b>	<b>360 177</b>	<b>360 177</b>	<b>360 177</b>
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning <sup>2</sup>	12 678	20 525	28 140
Beslut	5 600	-20 287	-29 025
Överföring till/från andra anslag	131 348	134 112	136 795
Övrigt	-146	-1 239	-1 264
<b>Förslag/beräknat anslag</b>	<b>509 657</b>	<b>493 288</b>	<b>494 823</b>

<sup>1</sup> Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2008 (bet. 2008/09:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

<sup>2</sup> Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2009 års statsbudget. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning.

### 3.8.20 1:19 Trafikanalys

**Tabell 3.76 Anslagsutveckling**

<i>Tusental kronor</i>				
2008	Utfall	Anslags-sparande	0	
2009	Anslag	0 <sup>1</sup>	Utgifts-prognos	0
<b>2010</b>	<b>Förslag</b>	<b>45 000</b>		
2011	Beräknat	60 528 <sup>2</sup>		
2012	Beräknat	60 854 <sup>3</sup>		

<sup>1</sup> Inklusive tilläggsbudgetar till statsbudgeten 2009 (prop. 2008/09:49, bet. 2008/09:FiU14, prop. 2008/09:97, bet. 2008/09:FiU18, prop. 2008/09:99, bet. 2008/09:FiU21, prop. 2008/09:124, bet. 2008/09:FiU40) och förslag till tilläggsbudget i samband med denna proposition.

<sup>2</sup> Motsvarar 59 989 tkr i 2010 års prisnivå.

<sup>3</sup> Motsvarar 59 989 tkr i 2010 års prisnivå.

Anslaget kommer från den 1 april 2010 att disponeras av den nyinrättade myndigheten Trafikanalys. Anslaget får användas dels för utvärderings- och analysverksamhet inom transportområdet samt statistikverksamhet, dels för myndighetens administration.

### Regeringens överväganden

Ett nytt anslag 1:19 *Trafikanalys* förs upp på statsbudgeten. Regeringen avser att inrätta den nya myndigheten Trafikanalys den 1 april 2010. Trafikanalys ska vara regeringens stöd för utvärderingar och analyser inom transportområdet. Till Trafikanalys förs SIKAs verksamhet rörande statistik. Med anledning av den nya myndighetsstrukturen avvecklas Vägverket, Banverket och SIKA den 31 mars 2010. Därefter bildas två nya myndigheter, Trafikverket och Trafikanalys, som finansieras inom motsvarande anslagsram.

#### Förslag och beräkningar 2010–2012

Mot bakgrund av ovanstående föreslår regeringen att 45 000 000 kronor anvisas under anslaget 1:19 *Trafikanalys* för 2010. För 2011 beräknas anslaget till 60 528 000 kronor och för 2012 till 60 854 000 kronor.

**Tabell 3.77 Härledning av anslagsnivån 2010–2012, för 1:19 Trafikanalys**

	2010	2011	2012
<b>Anvisat 2009<sup>1</sup></b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning <sup>2</sup>	0	0	0
Beslut			
Överföring till/från andra anslag	45 000	60 528	60 854
Övrigt			
<b>Förslag/beräknat anslag</b>	<b>45 000</b>	<b>60 528</b>	<b>60 854</b>

<sup>1</sup> Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2008 (bet. 2008/09:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

<sup>2</sup> Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2009 års statsbudget. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning.

### 3.8.21 Vissa tidigare ställningstaganden av riksdagen

Som redovisats i föregående avsnitt avser regeringen att inrätta myndigheterna Trafikverket och



Trafikanalys den 1 april 2010. Med anledning av den nya myndighetsstrukturen avvecklas Vägverket, Banverket och SIKa den 31 mars 2010.

Vissa av de myndigheter som ska avvecklas, t.ex. Banverket, har inrättats genom beslut av riksdagen. Vidare har vissa myndigheters verksamheter och förutsättningarna för deras bedrivande under årens lopp blivit föremål för olika uttalanden från riksdagens sida. Beroende på hur dessa uttalanden har utformats har de blivit mer eller mindre bindande för utformningen av förordningsregleringen. Sammantaget har de med tiden bildat ett svåröverskådligt system av s.k. riksdagsbindningar. Exempel på ställningstaganden i organisatoriska frågor som blivit bundna med riksdagen är uttalanden om Vägverkets respektive Banverkets utlokalisering till Borlänge (prop. 1973:55, bet. InU 1973:22, rskr. 1973:220 respektive prop. 1987/88:50, bet. TU 1987/88:24, rskr. 1987/88:298) samt uttalanden om att Vägverkets regionindelning inte bör göras på så sätt att län delas (prop. 1990/91:87 och prop. 1990/91:100, bet. 1990/91:TU26, rskr. 1990/91:326). Andra riksdagsbindningar tar snarare sikte på hur viss verksamhet ska bedrivas än på de organisatoriska förhållandena. Som exempel kan nämnas uttalanden om en ny och effektivare regional planeringsprocess (prop. 1996/97:53, bet. 1996/97:TU7, rskr. 1996/97:174).

### Regeringens överväganden

För de myndigheter som avses avvecklas med anledning av trafikverksreformen finns ett särskilt behov av att lösa upp riksdagsbindningar. Regeringen förslår att samtliga de riksdagsbindningar som berör Vägverkets, Banverkets och SIKa:s inrättande och organisation ska hävas. För de verksamheter som, enligt vad som angivits i tidigare avsnitt, ska övergå till de nya myndigheterna Trafikverket och Trafikanalys ska däremot sådana bindningar som reglerar verksamhetens innehåll och hur den bedrivs, oberoende av organisatorisk hemvist, fortsätta att gälla. Det bör påpekas att bindningen inte i alla fall klart går att hänföra till den ena eller andra kategorin. Det bör få ankomma på regeringen och dess myndigheter att från fall till fall avgöra riksdagsbindningens karaktär.

### 3.8.22 Luftfartsverket

#### Luftfartsverkets ekonomiska mål

Regeringen avser att inom kort återkomma till riksdagen med ett förslag som innebär att Luftfartsverkets verksamhet avseende flygplatsernas verksamhet bolagiseras.

Luftfartsverket ska bidra till att de transportpolitiska målen uppnås genom att på ett företagsekonomiskt lönsamt sätt ansvara för driften och utvecklingen av kostnadseffektiva, säkra och välfungerande flygplatser och flygtrafiktjänst. Luftfartsverket prognostiserar för perioden 2009-2012 att resultatet nu, före skattemotsvarighet, sjunker till 56 miljoner kronor för att sedan stiga till 450 miljoner kronor mot slutet av perioden. Under perioden amorteras låneskulden med cirka 1 400 miljoner kronor, samtidigt som pensionsskulden ökar med 1 200 miljoner kronor. Soliditeten ökar från nuvarande 22 procent till 25 procent.

Som restriktion för prisökningar gäller att verkets trafikavgifter exklusive undervägsavgifter, luftfartsskyddsavgifter och bulleravgifter, i genomsnitt får öka med högst nettoprisindex räknat från och med 2001.

För att möta nedgången på flygmarknaden avser Luftfartsverket att till och med år 2012 genomföra resultatförbättrande åtgärder, i form av kostnadseffektiviseringar och ökat resultat från kommersiella produkter, med totalt cirka 450 miljoner kronor. Genom dessa åtgärder beräknas Luftfartsverket att åter uppnå de ekonomiska målen från och med 2012. Luftfartsverket avser att hålla flygplatsavgifterna oförändrade under perioden. Däremot kommer de kostnadsbaserade en route-avgifterna att öka under perioden till följd av den kostnadsbaserade avgiftsmodellen som medför att avgifterna ökar när volymerna minskar.

**Tabell 3.78 Prognos 2009–2012**

Miljoner kronor där ej annat anges

	2009	2010	2011	2012
Resultat efter skattemotsvarighet	41	74	258	332
Räntabilitet på eget kapital efter skattemotsvarighet(%)	1	2	8	9
Soliditet (%)	22	22	23	25
Beräknad skattemotsvarighet	15	26	92	118
<b>Beräknad utdelning</b>	14	25	85	110

### Luftfartsverkets finansiella befogenheter

Regeringen avser att inom kort återkomma till riksdagen med ett förslag som innebär att Luftfartsverkets verksamhet avseende flygplatsernas verksamhet bolagiseras.

Luftfartsverkets investeringar har finansierats del med internt tillförda medel, dels med lån i Riksgäldskontoret. Verket har under 2009 ett bemyndigade att ta upp lån inom en total ram av 5,5 miljarder kronor. Lånebehovet bedöms fortsatt vara på samma nivå, varför låneramen bör bibehållas för 2010.

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.

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

### Luftfartsverkets investeringsplan

Regeringen avser att inom kort återkomma till riksdagen med ett förslag som innebär att Luft-

fartsverkets verksamhet avseende flygplatsernas verksamhet bolagiseras.

Luftfartsverket föreslår en investeringsnivå under perioden 2010-2012 på sammanlagt 4 000 miljoner kronor.

Kapaciteten för att hantera ökad trafik vid Luftfartsverkets flygplatser och flygtrafiktjänst är generellt mycket god. Flygbranschen och Luftfartsverket har som följd av konjunkturedgången drabbats av en kraftig minskning av trafikvolymen under 2009. År 2010 förväntas bli ett år med nolltillväxt för att därefter återgå till en successiv tillväxt i trafiken. Den minskade trafikvolymen innebär att tidigare planerade kapacitetsanpassningar kunnat senareläggas. Luftfartsverkets inriktning kommer så långt som möjligt att i första hand effektivisera nyttjandet av den befintliga infrastrukturen och därmed begränsa investeringsutgifterna.

Kapacitetsinvesteringar av betydelse under perioden är bland annat ny infrastruktur för ökad flygfrakt och investering i ett nytt hotell på Stockholm-Arlanda Airport. I planen har också tillkommit miljöinvesteringar främst på Arlanda och Göteborg-Landvetter Airport. Under perioden kommer ett antal strategiska satsningar att genomföras för att bland annat höja produktkvaliteten i Luftfartsverkets infrastruktur och genomföra kommersiella satsningar med god lönsamhet. Under perioden ökar också insatserna för underhålls- och ersättningsinvesteringar i syfte att säkerställa en långsiktigt kostnadseffektiv produktion, flygsäkerhet och regularitet. För att fullt ut kunna nyttja det nya flygtrafikledningssystemets kapacitet kommer Luftfartsverket att genomföra fortlöpande uppgraderingar under de närmaste åren av såväl det tekniska systemet som arbetsmetodikerna.

**Tabell 3.79 Investeringsplan**

Miljoner kronor

	Utfall 2008	Prognos 2009	Budget 2010	Beräknat 2011	Beräknat 2012
Stockholm-Arlanda Airport	2 650	550	550	650	900
Övriga flygplatser	1 225	325	500	250	300
Flygtrafiktjänsten	750	300	150	150	150
Övriga investeringar	375	125	50	150	50
<b>Summa investeringar</b>	<b>5 000</b>	<b>1 300</b>	<b>1 100</b>	<b>1 200</b>	<b>1 400</b>
Lån i Riksgälden	0	0	0	0	0
Internt tillförda medel	5 000	1 300	1 100	1 200	1 400
Övrig finansiering	0	0	0	0	0
<b>Summa finansiering</b>	<b>5 000</b>	<b>1 300</b>	<b>1 100</b>	<b>1 200</b>	<b>1 400</b>

Regeringen avser att inom kort återkomma till riksdagen med ett förslag som innebär att Luftfartsverkets verksamhet avseende flygplatsernas verksamhet bolagiseras.

## Regeringens överväganden

### Ekonomiska mål

Regeringen anser att nuvarande räntabilitetskrav på 8 procent av eget kapital (beräknat på resultat efter skattemotsvarighet) fortfarande är motiverat. Prisrestriktionen bör vara oförändrad för 2010.

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

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

Utdelning och skattemotsvarighet som ska inbetalas till inkomsttitel under 2010 bör även fortsättningsvis fastställas slutligt av regeringen i samband med bokslutet.

### Finansiella befogenheter

Regeringen föreslår att riksdagen bemyndigar regeringen att under 2010 låta Luftfartsverket ta upp lån i och utanför Riksgäldskontoret inom en total ram på 5 500 miljoner kronor. Luftfartsverket föreslås lämna likvid säkerhet vid utställandet av derivatinstrument. En ram för utställandet av sådana säkerheter på 2000 miljoner konor bör fastställas för 2010.

## Investeringsplan

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.

### 3.8.23 Statens järnvägar

Statens järnvägar ska avveckla viss verksamhet (personal, arkiv, m.m.) som före utgången av år 2000 ingick i Statens järnvägars verksamhet och som inte överförts till bolag eller annan myndighet, förvalta leasingåtaganden och förvalta och hyra ut fordon i första hand till järnvägsföretag med vilka staten ingår trafikeringsavtal. Verksamheten rörande avveckling av verksamhet respektive förvaltning av leasingåtaganden har inget avkastningskrav medan verksamheten omfattande förvaltning av järnvägsfordon över en konjunkturcykel ska ge en räntabilitet på sysselsatt kapital<sup>2</sup> som minst motsvarar räntan på femåriga statsobligationer plus en procentenhet. Statens järnvägar ger i sin verksamhetsplan för åren 2010–2012 följande prognos för resultaten per verksamhet. Prognosen utgår från antagan-

<sup>2</sup> 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.

den om externa räntor på 2,0 procent under perioden.

**Tabell 3.80 Resultatutveckling**

Tusental kronor

	Prognos 2009	Prognos 2010	Prognos 2011	Prognos 2012
Avveckling av verksamhet	13 300	14 400	17 800	16 800
Förvaltning av leasingåtaganden	1 800	1 100	900	600
Förvaltning av järnvägsfordon	10 000	15 600	24 400	26 600

**Tabell 3.81 Uppdragsverksamhet**

Tusental kronor

Uppdragsverksamhet	Intäkter	Kostnader	Resultat (intäkt - kostnad)
Utfall 2008	136 500	80 200	56 300
(varav tjänsteexport)	4 263		
Prognos 2009	120 300	89 200	31 100
(varav tjänsteexport)	134		
Budget 2010	122 700	89 100	33 600
(varav tjänsteexport)			

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

**Tabell 3.82 Offentligrättslig verksamhet**

Tusental kronor

Offentligrättslig verksamhet	Intäkter till inkomsttitel	Intäkter som får disponeras	Kostnader	Resultat (intäkt - kostnad)
Utfall 2008		4 702	4 702	0
Prognos 2009		4 800	4 800	0
Budget 2010		4 800	4 800	0

## Regeringens överväganden

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

Med avgiftsintäkterna som Statens järnvägar får disponera från verksamheterna för förvaltning av leasingåtaganden och förvaltning av järnvägsfordon gör regeringen bedömningen att det

är möjligt att balansera resultatet mellan räkenskapsåren och bedriva en verksamhet av god kvalitet.

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

## Finansiella befogenheter m.m.

Statens järnvägar förvaltar leasingåtaganden avseende finansiell och operationell leasing till betydande belopp. Genom att Statens järnvägar är en del av staten ansvarar staten för dessa åtaganden. För att fullfölja åtagandena tecknar Statens järnvägar efter tidigare bemyndiganden från riksdagen underuthyrningsavtal och placerar medel enligt antagen finanspolicy. För att finansiera dessa åtaganden och affärsverkets andra åtaganden hade Statens järnvägar vid årsskiftet långfristiga skulder på ungefär 8 000 miljoner kronor och kortfristiga skulder på ungefär 250 miljoner kronor.

## Regeringens överväganden

Regeringen föreslår att Statens järnvägar bemyndigas att ikläda sig långfristiga skulder, inbegripet Statens järnvägars finansiella leasingåtaganden, inom en total låneram av 8 000 miljoner kronor under 2010.

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

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

## Investeringsplan

Statens järnvägar får tillhandahålla lok och vagnar i första hand till järnvägsföretag med vilka staten ingår trafikeringsavtal. Några nyinvesteringar i järnvägsfordon är inte planerade under perioden. Vissa intervallstyrda revisioner av ellok och motorvagnar kommer att genomföras under perioden och Statens järnvägar avser att finansi-

era detta inom ramen för intäkterna från fordonsuthyrningen.

### 3.8.24 Bolagsförvaltningen

#### Ny organisation för vissa av de statliga aktiebolagen på infrastrukturuområdet

Konsultbolaget McKinsey & Company har på Näringsdepartementets uppdrag gjort en genomgång om möjlig struktur för bolagen Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB Aktiebolag (Svedab), Arlandabanan Infrastructure AB och Botniabanan AB (publ) samt affärsverket Statens järnvägar. Synpunkter på rapporten har inhämtats vid en hearing i Näringsdepartementet.

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

Regeringen avser att närmare utreda möjligheterna och formerna för en samordning av bolagen, för att kraftigt kunna minska verksamheternas sårbarhet samt reducera kostnaderna i bolagen. Exempelvis kan detta ske genom att en koncernstruktur skapas, fusion mellan två eller flera bolag eller annan samordning mellan bolagen. Regeringen bedömer inte att Statens järnvägar organisatoriskt ska höra samman med bolagen, men bedömer att rapporten visar på att viktiga samarbetsområden kan finnas mellan de berörda bolagen och affärsverket.

#### Arlandabanan Infrastructure AB

Arlandabanan, järnvägen mellan Stockholm och Arlanda, invigdes i november 1999. Genomförandet av projektet föregicks av ett antal utredningar där bl.a. förutsättningarna att få privata intressenter att satsa kapital belystes. Bolaget A-

Banan Projekt AB bildades av staten för att sköta upphandlingen av Arlandabanan och för att hantera statens rättigheter och skyldigheter i samfinansieringsprojektet. Bolaget bytte 2008 namn till Arlandabanan Infrastructure AB.

Bolaget ska övervaka driften av Arlandabanan och den del av anläggningen som byggts för intercitytrafik samt följa återbetalningen av det statliga villkorslånet. Arlandabanan har anlagts av ett konsortium, som bildade ett särskilt bolag, A-Train AB, för att genomföra och driva anläggningen.

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

#### Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB Aktiebolag (Svedab)

Uppgiften för Svedab är att direkt eller via Öresundsbro Konsortiet äga och förvalta den svenska 50-procentiga ägarandelen i Öresundsbron och de svenska landanslutningarna till bron. Sverige bildade Svedab 1991 och på motsvarande sätt bildade Danmark samma år A/S Öresund. Bolagen sattes upp för att bygga och driva den fasta förbindelsen mellan Malmö och Köpenhamn. Svedab och A/S Öresund bildade därefter det samägda Öresundsbro Konsortiet. Konsortiet byggde och finansierade den 16 km långa kust-till-kustförbindelsen – i dagligt tal kallad Öresundsbron. Broförbindelsen omfattar både väg- och järnvägstrafik mellan de två länderna.

Riksdagen beslutade 1997 om ett bemyndigande till Svedab att ta upp lån hos Riksgälden för planering, projektering och byggande av de svenska landanslutningarna upp till ett belopp av 2 600 000 000 kronor i 1997 års prisnivå, exklusive kapitaltjänstkostnader och mervärdesskatt (prop. 1996/97:16, bet. 1997/98:TU6, rskr. 1997/98:32). Enligt aktuella prognoser från Svedab kommer kreditbehovet senast 2011 att överskrida nivån för nuvarande bemyndigande. Mot bakgrund av detta föreslår regeringen att Svedabs bemyndigande utökas med 360 000 000

kronor exklusive kapitaltjänstkostnader och mervärdesskatt till sammanlagt 3 361 000 000 kronor.

#### **Botniabanan AB (publ)**

Staten, kommunerna Kramfors, Örnsköldsvik, Nordmaling och Umeå, 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 och ägs till 91 procent av staten, medan kommunerna Kramfors, Örnsköldsvik, Nordmaling och Umeå äger 2,25 procent vardera.

#### **3.8.25 Statens haverikommission**

Statens haverikommission disponerar inget eget anslag. Istället beslutar regeringen varje år om en ram för myndighetens förvaltningskostnader som liksom kostnaderna för enskilda undersökningar betalas av Transportstyrelsen, Forsvarsmakten och Myndigheten för samhällsskydd och beredskap.

#### **Regeringens överväganden**

För 2009 uppgår ramen för Statens haverikommissionens förvaltningskostnader till 25 150 000 kronor. Kommissionen hemställer i sitt budgetunderlag för räkenskapsåren 2010–2012 om att 2010 anvisas en ram för förvaltningskostnader på 41 122 000 kronor. Kommissionens förslag innebär således en ökning av ramen med cirka 64 procent. Kommissionen bedömer härvid att myndigheten är underbemannad inom alla sina verksamhetsområden.

Regeringen gav i februari 2009 Statskontoret i uppdrag att analysera Statens haverikommissionens verksamhet och finansiering (Fö2009/477/SSK). Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet (Försvarsdepartementet) senast den 1 december 2009. Regeringen avser att därefter ta ställning till inriktningen för verksamheten och vilka principer som bör gälla för dess långsiktiga finansiering.

Regeringen avser att besluta om en förvaltningsram och fördelningen av förvaltningskostnaderna mellan de betalande myndigheterna i kommissionens regleringsbrev för 2010.

## 4 Politiken för informationssamhället

### 4.1 Omfattning

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

De åtgärder som vidtas inom politiken för informationssamhället syftar till att skapa goda förutsättningar för väl fungerande marknader och effektiv konkurrens. Hushåll och företag ska ha tillgång till effektiv, robust och säker

infrastruktur och bästa möjliga utbud av kommunikationstjänster. Därutöver ska alla i samhället ha tillgång till grundläggande betaltjänster till rimliga priser (prop. 2006/07:55, bet. 2006/07:TU16, rskr. 2006/07:205).

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

Politiken omfattar även åtgärder som syftar till att Sverige ska bli ett informationssamhälle för alla (prop. 2004/05:175, bet. 2005/06:TU4, rskr 2005/06:142).

## 4.2 Utgiftsutveckling

**Tabell 4.1 Utgiftsutveckling inom politiken för informationssamhället**

Miljoner kronor

	Utfall 2008	Budget 2009 <sup>1</sup>	Prognos 2009	Förslag 2010	Beräknat 2011	Beräknat 2012
<i>Politiken för informationssamhället</i>						
2:1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter	36	37	38	<b>38</b>	39	40
2:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade	141	149	149	<b>149</b>	149	149
2:3 Grundläggande betaltjänster	111	27	46	<b>49</b>	49	37
2:4 Informationsteknik: Telekommunikation m.m.	16	20	20	<b>18</b>	18	18
2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation		0	0	<b>195</b>	120	120
<b>Summa politiken för informationssamhället</b>	<b>304</b>	<b>233</b>	<b>253</b>	<b>449</b>	<b>375</b>	<b>364</b>
<i>Äldreanslag</i>						
2009 2:5 Samförläggning och kanalisation m.m.	75	21	20	<b>0</b>	0	0
2004 37:07 IT-infrastruktur: Regionala transportnät m.m.	77	0		<b>0</b>	0	0
<b>Summa äldreanslag</b>	<b>152</b>	<b>21</b>	<b>20</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Totalt för politiken för informationssamhället inkl. äldreanslag</b>	<b>456</b>	<b>254</b>	<b>273</b>	<b>449</b>	<b>375</b>	<b>364</b>

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

<sup>1</sup> Inklusive tilläggsbudgetar till statsbudgeten 2009 (prop. 2008/09:49, bet. 2008/09:FiU14, prop. 2008/09:97, bet. 2008/09:FiU18, prop. 2008/09:99, bet. 2008/09:FiU21, prop. 2008/09:124, bet. 2008/09:FiU40) och förslag till tilläggsbudget i samband med denna proposition.

År 2008 uppgick de totala utgifterna inom politikområdet till 456 miljoner kronor. Prognosen för 2009 avseende de totala utgifterna uppgår till 273 miljoner kronor. Orsaken till att utgiftsprognosen för 2009 är lägre än utfallet 2008 är framför allt de minskade kostnaderna för grundläggande betaltjänster. Regeringens förslag till anslag 2010 för politiken för informationssamhället uppgår till sammanlagt 449 miljoner kronor. Orsaken till denna ökning i jämförelse med föregående år är framför allt att anslagsmedel för driftsäkra och robusta elektroniska kommunikationer fr.o.m. 2010 läggs på det nya anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation*. För 2011 och 2012 beräknas anslagen inom politiken för informationssamhället till sammanlagt 375 miljoner kronor respektive 364 miljoner kronor.

### 4.3 Mål

Målet för politiken för informationssamhället är säkra, robusta och lättillgängliga kommunikationer som i första hand tillhandahålls genom

effektivt fungerande marknader. Det ska finnas ett stort utbud av tjänster som underlättar vardagen för hushåll och företag i hela landet (prop. 2008/09:100, bet. 2008/09:TU1, rskr. 2008/09:154).

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

#### Mål för IT-politiken

I och med den IT-politiska propositionen beslutade riksdagen att målet för IT-politiken är följande: Sverige ska vara ett hållbart informationssamhälle för alla (prop.2004/05:175, bet. 2005/06:TU4, rskr.2005/06:142). Målet preciserades i de tre delmålen:

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



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

### Mål för sektorn elektronisk kommunikation

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

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

### Det postpolitiska målet

Riksdagen har beslutat följande mål för postsektorn (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.

### Mål för grundläggande betaltjänster

Enligt riksdagens beslut med anledning av propositionen Statens ansvar för vissa betaltjänster är målet för politiken för de grundläggande betaltjänsterna att alla i samhället ska ha tillgång till grundläggande betaltjänster till

rimliga priser (prop. 2006/07:55, bet. 2006/07:TU16, rskr. 2006/07:205).

## 4.4 Resultatredovisning

### 4.4.1 Resultat

#### Tillgänglighet

##### *Bredbandsstödet 2001–2007*

Det s.k. bredbandstödet upphörde vid årsskiftet 2007/2008 och utbetalningarna slutfördes under 2008. Länsstyrelserna har tillsammans med Sveriges kommuner och landsting, i en rapport baserad på enkäter, redovisat bl.a. uppgifter om hur de olika stödformerna för anläggning av telenät utnyttjats. Inom ramen för stödet har samtliga Sveriges kommuner upprättat IT-infrastrukturprogram. Som framgår av tabell 4.2 användes under 2001–2009 3 907 miljoner kronor av ramen på 3 970 miljoner kronor. Knappt 1 900 miljoner kronor har belastat statens utgifter. Statens inkomster minskades under samma period med resterande dryga 2 000 miljoner kronor med anledning av kreditering på skattekonto.

**Tabell 4.2 Bredbandsstöd 2001–2007 (2008)**

*Miljoner kronor*

	Summa	Ortssammanbindande nät <sup>1)</sup>	Områdesnät <sup>2)</sup>	Stomnät <sup>2)</sup>	Eftersatta områden <sup>2)</sup>
Antal kommuner som beviljats stöd	-	258	268	243	276
Total ram	3 970	1 900	1 200	370	500
Beviljat stöd	3 924	1 883	1 188	358	495
Utbetalt stöd	3 907	18 790	1 184	357	487

<sup>1)</sup> Stöd över statsbudgetens utgiftssida

<sup>2)</sup> Stöd över statsbudgetens inkomstsida

Länsenkäten visar också att den totala finansieringen av stödberättigade projekt uppgår till cirka 7 556 miljoner kronor. Hur finansieringen fördelas mellan olika finansieringskällor framgår av tabell 4.3.

**Tabell 4.3 Total finansiering av bredbandsprojekt per finansieringskälla**

Miljoner kronor	Summa	Andel
Statliga bredbandsmedel	3 921	52%
Operatör	2 174	29%
Kommun	863	11%
EU, strukturfondsmedel	540	7%
Regionala utvecklingsmedel	58	1%
<b>Summa</b>	<b>7 556</b>	<b>100%</b>

#### *Stöd till kanalisation*

Sedan 2008 finns möjlighet till stöd vid anläggning av kanalisation vid utbyggnad eller ombyggnad av annan infrastruktur, exempelvis möjligheten att lägga tomrör för IT-infrastruktur samtidigt som elnät grävs ner. Länsstyrelsen i Örebro har regeringens uppdrag att samordna arbetet med kanalisationsstödet och redovisa utfall. Enligt uppgifter från länsstyrelsen beviljades under 2008 drygt 9 000 000 kronor i stöd till projekt. Under det första halvåret 2009 har ytterligare drygt 9 200 000 kronor beviljats. Prognosen för andra halvåret 2009 pekar mot en fortsatt ökning av beviljat stöd men sammantaget innebär detta att de beviljade anslagsmedlen inte kommer att gå åt under 2009. I cirka 2/3 av fallen läggs kanalisationen samtidigt som elnät anläggs eller byggs om. Det statliga kanalisationsstödet har svarat för cirka 40 procent av den totala finansieringen i stödprojekten om totalt cirka 46 000 000 kronor. För medlen kan drygt 870 kilometer kanalisation för IT-infrastruktur anläggas på landsbygden med ett genomsnittliga statliga stöd om 21 kronor per meter kanalisation.

#### *Hur har tillgängligheten utvecklats?*

PTS har på regeringens uppdrag gjort en geografisk översikt av infrastrukturen för bredband i Sverige. Kartläggningen visar att Sverige generellt sett har en god tillgång till IT-infrastruktur med hög överföringskapacitet, men att det finns begränsningar i tillgängligheten.

I mars 2009 redovisade PTS, på regeringens uppdrag, rapporten "Bred och långsiktig analys för området elektronisk kommunikation". Här görs bl.a. en analys av tillgängligheten i perspektivet 2015, och ett antal möjligheter och risker lyfts fram. PTS framhåller vikten av tydliga spelregler på marknaden för att privata såväl som offentliga aktörer ska kunna bidra till

en god tillgänglighet till IT-infrastruktur och bredband.

Rapporten betonar också vikten av att finna hållbar ersättning för den kommande nedmonteringen av kopparnätet. Detta nät svarar idag bl.a. för kommunikation vid fast telefoni och är viktig för dataöverföring i områden där annan infrastruktur för bredband inte finns.

Det analoga mobila NMT-nätet släcktes ned vid årsskiftet 2007/2008. I samband med det förlorade cirka 50 personer tillgång till telefoni. Vissa av dessa har kunnat få tillgång till telefoni på annat sätt. Dock fick cirka 20 hushåll inte tillgång till telefoni av någon kommersiell operatör. Dessa personer är spridda i hela landet i gleset bebyggda områden. Regeringen har därför gett uppdrag till PTS att se till att de som har haft tillgång till telefoni, men nu saknar detta får tillgång till telefonimöjligheter under 2009 om de begär det. Regeringen beviljade PTS högst 5 miljoner kronor för 2009 för att genomföra uppdraget. Liknande insatser kommer att behövas även för 2010 och framåt.

#### **Säkerhet och robusthet**

##### *Robust och säker elektronisk kommunikation*

Samhällets beroende av Internet och elektronisk kommunikation ökar, vilket i sin tur kan leda till en ökad sårbarhet. Robusthets- och kris- hanteringsarbetet inom sektorn för elektronisk kommunikation har byggts upp under flera år. Arbetet bygger på samverkan och ömsesidigt förtroende mellan privata och offentliga aktörer. Såväl stat som näringsliv har investerat i kris- hanteringsförmåga och robusthetshöjande åtgärder.

PTS och operatörernas arbete i ett stort antal projekt har medfört att robustheten mot avbrott i näten och kris- hanteringsförmågan stärkts. I denna privatoffentliga samverkan har man tagit fram metoder och system för att korta ner avbrottstider, skapa en gemensam läges- uppfattning, förbättra rapporteringen till nödnumret 112 samt förbättra informationen till allmänheten i händelse av störningar och kriser i elektronisk kommunikation. I mars 2009 genomfördes en stor krisberedskapsövning, Telö 09, med stort deltagande bland tele- operatörer, berörda myndigheter och andra relevanta aktörer. Myndigheten för samhälls-

skydd och beredskap (MSB) arbetar sedan halvårsskiftet 2008 efter en av regeringen beslutad handlingsplan med ett stort antal insatser för att höja informationssäkerheten i landet. Inom arbetet med bl.a. e-förvaltning och e-hälsa ges informationssäkerhetsarbetet ökad uppmärksamhet.

*Ett stabilt och robust Internet på global och nationell nivå*

PTS har under det gångna året utövat fortsatt tillsyn enligt lagen (2006:24) om nationella toppdomäner för Sverige på Internet, den s.k. toppdomänslagen. Tillsynen visar att verksamheten huvudsakligen har bedrivits på ett säkert och effektivt sätt i allmänhetens intresse.

Strategin för ett säkrare Internet i Sverige, som fastställdes av regeringen 2006, innehöll en handlingsplan som nu har uppdaterats och avser 2009–2011. Vidtagna åtgärder med avseende på den tidigare handlingsplanen har redovisats av PTS.

PTS följer i samverkan med andra myndigheter och teleoperatörerna utvecklingen när det gäller s.k. skadlig kod, dess tillväxt och spridning samt hur marknaden reagerar på säkerhetsshot<sup>3</sup>. Inom Sveriges IT-incidentcenter (Sitic) sker en löpande bevakning av trafikflöden på näten och incidenter rapporteras. Inom ramen för PTS tillsyn sker också en uppföljning av större avbrott och allvarliga incidenter. Internets betydelse för samhällsutvecklingen hänger nära samman med ansvarsfrågor kring förvaltningen av Internets kritiska resurser såsom IP-adresser och domännamn. Dessa frågor blir allt mer aktuella för många politikområden och i globala sammanhang.

På nationell nivå finns i Sverige ett forum i form av en referensgrupp som PTS sammankallar med jämna mellanrum. I detta forum diskuteras de olika frågorna löpande för att därigenom bidra till svenska ståndpunkter och agerande inom området Internets förvaltning.

PTS har under det senaste året bl.a. genomfört en omfattande kartläggning av problem omkring Botnät – kapade datorer i Sverige. PTS har vidare, för att minska sårbarheten i näten, erbjudit råd och stöd för att få användare att säkra sin miljö, bl.a. när gäller trådlös

kommunikation. Samarbete sker med ideella organisationer som är verksamma inom området.

PTS har i uppdrag att i samråd med Näringsdepartementet löpande ansvara för beredning av frågor rörande Internets förvaltning i internationella organ, såsom HLIIG, IIG, GAC, IGF och ITU, samt i dessa organ företräda Sverige.

**IT ska användas för att främja hållbar tillväxt**

Genom IT-utvecklingen och den ökade IT-användningen ökar produktiviteten i hela ekonomin, tack vare snabbare informationsinhämtning och förnyade produktionssystem. IT bidrar till att nya företag, tjänster och produkter skapas och utvecklas. Sociala och ekologiska dimensioner ingår också i begreppet hållbar tillväxt, t.ex. att IT ska bidra till minskad klimatpåverkan och att kvinnors delaktighet i informationssamhället ökar.

För att följa utvecklingen och de offentliga åtgärdernas resultat arbetar man inom EU med indikatorer för informationssamhällets utveckling. Ett antal sådana indikatorer för måluppfyllelse redovisas i tabellen nedan. Indikatorerna utgör bara ett begränsat urval av möjliga indikatorer för att följa utvecklingen på området. De olika aspekterna på måluppfyllelse kommenteras i det påföljande avsnittet.

<sup>3</sup> Se bl.a. rapporten Botnät – kapade datorer i Sverige.

Tabell 4.4 Indikatorer på målpuppfyllelse

	2006	2007	2008
<b>Mål: IT ska användas för att främja hållbar tillväxt</b>			
Andel företag som använder datorer <sup>1</sup>	96 %	96 %	96 %
Andel företag med tillgång till bredband <sup>1</sup>	88 %	87 %	89 %
Andel kvinnor resp. män som operativa företagsledare inom IT- och telekomsektorn <sup>2</sup>	8 %	8 %	i.u.
	89 %	89 %	i.u.
Andel kvinnor resp. män vid högre IT-utbildningar (utexaminerade)	25 %	22 %	20 %
	75 %	78 %	80 %
<b>Mål: IT ska bidra till förbättrad livskvalitet och till att förbättra och förenkla vardagen för människor och företag</b>			
Andel av befolkningen som har tillgång till Internet i hemmet	83 %	84 %	88 %
Andel av befolkningen som har tillgång till bredband i hemmet	56 %	71 %	74 %
Andel individer som under året köpt eller beställt varor och tjänster över Internet	i.u.	53 %	i.u.
Andel individer som utträttat bankärenden över Internet under året	57 %	57 %	65 %
Andelen företag som använder statliga myndigheters hemsidor <sup>1</sup>	79 %	i.u.	77 %
Andelen företag som utnyttjar möjligheten till myndigheternas fullständig elektronisk ärendehantering <sup>1</sup>	28 %	28 %	30 %
Andelen företag som lämnat in anbud i elektroniska upphandlingssystem <sup>1</sup>	11 %	11 %	10 %
Andel företag som fakturerat elektroniskt (e-faktura) <sup>1</sup>	i.u.	12 %	10 %
<b>Indikatorer på effektiv konkurrens <sup>3</sup></b>			
Antal operatörer som erbjuder mobil kommunikation	20	21	21
Antal operatörer som erbjuder fast telefoni	78	73	68
Antal operatörer som erbjuder bredband	169	157	154
Antal abonnemang för IP-baserad telefoni	410 000	623 000	735 000

<sup>1</sup> Företag med fler än 10 anställda<sup>2</sup> Källa SCB, enligt OECD:s definition av sektorn. Summan av procenttalen blir inte 100 pga. andel okända (skrivna i annat land)<sup>3</sup> Källa PTS, Svensk telemarknad. Antalet operatörer avser sådana som hade minst ett aktivt abonnemang för tjänsten i fråga.

### Företagens IT-användning och tillgång till bredband

I jämförelse med övriga europeiska länder har svenska företag en fortsatt mycket hög IT-mognad. Hela 96 procent av företagen med 10 eller fler anställda använder datorer och Internet. Vid en jämförelse av IT-användning i olika typer av företag framgår dock att det finns relativt stora skillnader beroende på branschtillhörighet samt företagets storlek.

Omkring 11 procent av alla företag i Sverige med fler än 10 anställda har inte abonnemang för bredband. Bland de små företagen har 26 procent inte något abonnemang för bredband.

### Hållbar tillväxt: jämställdhet

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

Verket för näringslivsutveckling har i mars 2009 rapporterat sitt regeringsuppdrag att identifiera nationella och regionala initiativ som genomförs för att främja kvinnors delaktighet

inom IT- och telekområdet. I rapporten Kvinnors delaktighet på IT- och telekomområdet – övergripande kartläggning av initiativ som främjar kvinnors delaktighet på IT och telekomområdet, presenteras initiativ med olika karaktär, t.ex. nätverk, mentorskapsprogram, initiativ riktade till att locka skolungdomar till tekniska utbildningar med IT-inriktning och mot kvinnor som redan har några yrkesverksamma år bakom sig i IT-sektorn samt olika forskningsprojekt.

### Hållbar tillväxt: IT för miljön

Under våren 2009 har regeringen låtit genomföra en kartläggning av Regeringskansliets IT-verksamhet ur ett miljöperspektiv, en s.k. Green IT Scorecard. Kartläggningen utgör ett viktigt underlag för den handlingsplan om IT för miljön som tidigare aviserats.

IT har visat sig ha potential till stora energibesparingar i hela ekonomin. Undersökningar visar att övervakning och styrning med hjälp av IT kan minska energianvändningen i byggnader med upp till 17 procent och minska koldioxidutsläppen inom transportlogistiken med upp till 27 procent. Så kallade smarta mätare

som ger konsumenterna information om hur energianvändningen ser ut, kan minska energianvändningen med upp till 10 procent och även minska förlusterna för nätoperatörerna. (Källa: Kommissionens meddelande om att utnyttja informations- och kommunikationsteknik för att underlätta övergången till en energieffektiv ekonomi med låga koldioxidutsläpp.)

### **IT ska bidra till att förbättra livskvalitet och till att förbättra och förenkla vardagen för människor och företag**

#### *Elektroniska tjänster för personer med funktionsnedsättning*

PTS har under året upphandlat ett antal tjänster inom området elektronisk kommunikation samt försöksverksamhet med inriktning på IT-användning för personer med funktionsnedsättning. Ny teknik och nya tekniska lösningar har kontinuerligt utvärderats för att förbättra och utveckla befintliga tjänster samt för att etablera nya tjänster. Försöksverksamheten har exempelvis avsett plattformsoberoende tillgång till texttelefoni. Under det gångna året har samverkan ökat mellan myndigheter och olika aktörer som utvecklar produkter och tjänster till personer med funktionsnedsättning. Syftet är att skapa dialog kring hur de handikappolitiska målen inom sektorsområdet ska nås till 2010.

#### *E-inkludering*

Alla samhällsområden påverkas av att IT används i privat och offentlig verksamhet. Inom offentlig förvaltning används IT allt mer både i det interna arbetet och i kontakten med medborgarna. Möjligheterna att sänka kostnaderna och effektivisera och vidareutveckla verksamheten är betydande. IT ger även en unik möjlighet att öka tillgängligheten till och flexibiliteten i service- och tjänsteutbudet. En förutsättning för en sådan positiv utveckling är att det vid utarbetandet och utvecklingen av olika tjänster på ett tidigt stadium beaktas att olika användare har skilda förutsättningar att ta del av och utnyttja IT och tjänster baserade på IT.

Myndigheten för handikappolitisk samordning (Handisam) fick hösten 2008 i uppdrag av regeringen att analysera de initiativ som pågår eller planeras i Sverige och på EU-nivå inom e-inkluderingsområdet. Handisam har löpande

bistått berörda departement i EU-samarbetet i frågor som rör e-inkludering. Myndigheten har representerat regeringen i den arbetsgrupp som bistår EG-kommissionen i arbetet med att utveckla och följa området för e-inkludering (undergrupp till högnivågruppen för i2010 initiativet). I arbetet har ingått att samordna för den svenska delegationen till den ministerkonferens om e-inkludering som hölls i Wien i november/december 2008.

Handisam lämnade i februari 2009 en delrapport där det bland annat konstateras att Sverige bör kunna arbeta mer aktivt med de mål som finns uppsatta för e-inkludering i EU och att det finns brister i samordning och helhetssyn. Myndigheten ska på regeringens uppdrag lämna förslag till handlingsplan för e-inkludering.

### **Effektivt fungerande marknader**

Under 2008 minskade intäkterna från slutkunder för telefoni, Internet och datakommunikation med 1 procent till knappa 50 miljarder kronor. Trenden med färre fasta abonnemang för telefoni och fler mobilabonnemang och IP-baserad telefoni har fortsatt. Antalet bredbandsabonnemang fortsatte att öka med 20 procent till cirka 3,8 miljoner. Detta beror framför allt på en kraftig ökning av mobilt bredband; från 12 till 23 procent av bredbandsabonnemangen. Andelen abonnemang med högre överföringshastigheter fortsätter också att öka och över 4/5 av abonnemangen har nu 2 Mbit/s eller mer.

Frekvensutredningens betänkande Effektivare signaler (SOU 2008:72) lämnades under 2008 och bereds för närvarande. Betänkandets förslag innebär bl.a. att vid tillståndsgivning för radiofrekvensanvändning ska hänsyn i första hand tas till om den planerade användningen är samhällsekonomiskt effektiv. Förutsättningarna för att tillämpa allmän inbjudan till ansökan om tillstånd föreslås ändras så att bestämmelsen kan tillämpas även i andra fall än beträffande nya eller väsentligt ändrade radioanvändningar. När efterfrågan på frekvenser överstiger utbudet ska en ny typ av tillstånd, blocktillstånd, kunna lämnas. I syfte att skapa dynamik på marknaden och skapa en effektiv frekvenshantering föreslås i betänkandet uthyrning av tillstånd tillåtas på samma grunder som överlåtelser.

Sverige har aktivt deltagit i Kommunikationskommittén (Cocom) vars uppgift är att övervaka

genomförandet av regelverket för elektronisk kommunikation. Följande har bl. a. behandlats i kommittén; Kommissionens rekommendation om harmonisering av termineringsavgifter, uppdatering av domännamn under .eu-förordningen, implementering av nummer i 116-serien och kommissionens utkast till rekommendation om NGA (Next Generation Access Network). Arbetet har lett till en ökad harmonisering och en bättre fungerande inre marknad.

I november 2007 lade kommissionen förslag till tre nya rättsakter. Ett direktiv om bättre reglering som medför ändringar i ramauktorisations- och tillträdesdirektivet, ett direktiv om medborgerliga rättigheter som medför ändringar i direktivet om samhällsomfattande tjänster (USO-direktivet) och e-dataskyddsdirektivet samt en förordning om en ny EU-myndighet (kallas numera BEREC). Syftet med de nya rättsakterna är bl.a. att öka harmoniseringen för att skapa bättre konkurrens och därmed bättre priser och tjänster för konsumenterna, men också att ge europeiska operatörer lättare att verka i olika länder. Vidare medför förslagen att konsumentskyddet på marknaden för elektronisk kommunikation förbättras, särskilt för utsatta grupper, såsom personer med funktionsnedsättning, samt att persondataskyddet ökas.

Förhandlingar i rådsarbetsgruppen, i Coreper och i ministerrådet har skett sedan förslagen lades. I maj 2009 röstade Europaparlamentet nej till en kompromiss som träffats mellan de olika institutionerna, närmare bestämt ville Europaparlamentet ha ett tillägg om användarnas tillgång till Internet som var annorlunda formulerat än det som ingick i kompromissförslaget. Därmed tyder allt på att en tredje läsning, en s.k. förlikningsprocess, tar sin början under det svenska ordförandeskapet hösten 2009.

## Post

Utifrån tillsynen på postmarknaden kan konstateras att målen som regeringen satt upp för postområdet uppnåtts och att samtliga postoperatörer uppfyller kraven på en tillförlitlig postverksamhet. Kravet på daglig, rikstäckande postservice säkerställs genom att Posten AB i tillståndsvillkor utsetts till den postoperatör som

ska svara för den samhällsomfattande posttjänsten. Antalet hushåll som bara får sin post två till fyra dagar i veckan och undantas från daglig utdelning får inte öka. Från cirka 1 600 hushåll i början av 1990-talet är det 2008 endast 958 hushåll som undantas.

Personer med funktionsnedsättning och äldre personer i glesbygd garanteras post- och grundläggande betaltjänster i anslutning till bostaden genom två särskilda upphandlingar. Vad gäller posttjänsterna omfattade upphandlingen 2008 totalt 1 599 hushåll. Portofri befördran av blindskriftsförsändelser är en annan tjänst på postområdet som ett stort antal personer med funktionsnedsättning får del av. Antalet försändelser uppgick 2008 till 1,77 miljoner vilket är en ökning jämfört med 2007.

Resultatet av PTS samverkan med berörda handikapporganisationer, teleoperatörer, tillverkare och andra myndigheter utgör underlag för bedömning av vilka förutsättningar och nya behov som personer med funktionsnedsättning har av att nyttja tjänster på postområdet.

## Grundläggande betaltjänster

I enlighet med propositionen Statens ansvar för vissa betaltjänster (prop. 2006/07:55) har PTS på regeringens uppdrag upphandlat grundläggande betaltjänster. Ica Banken och Kuponginlösen AB tilldelades gemensamt rätten att leverera de upphandlade tjänsterna. De upphandlade tjänsterna har successivt tagits i drift under andra halvåret 2008. För att personer med funktionsnedsättning och äldre i glesbygd ska få tillgång till grundläggande betaltjänster i anslutning till bostaden har PTS genomfört en särskild upphandling, s.k. utsträckt service. Vad gäller de grundläggande betaltjänsterna är det cirka 1 250 som utnyttjar tjänsterna. Av dessa är det 870 äldre och funktionshindrade personer som omfattas av den särskilda upphandlingen för äldre och funktionshindrade i glesbygd.

## 4.4.2 Analys och slutsatser

### Tillgänglighet

Sverige har en relativt bra position vad gäller IT-infrastruktur och bredband vilket flera internationella jämförelser visar. Ett exempel på

Sveriges goda positionering är att Sverige 2009 placerades på första plats i ITU:s index över 154 länders IT-utveckling. Ytterligare exempel är World Economic Forum som placerar Sverige på andra plats i sin Networked readiness index för 2008–2009. Enligt OECD:s statistik ligger Sverige på sjunde plats vad gäller andelen bredbandsabonnemang per 100 invånare. Om även mobilt bredband skulle inräknas skulle Sverige sannolikt hamna på en högre plats.

Enligt PTS individundersökning 2008 använde 90 procent av svenskarna Internet och 74 procent av hushållen hade en uppkoppling via bredband. Faktorer som bidragit till denna utveckling är den ökade konkurrensen på marknaden, introduktionen av mobilt bredband med hög överföringskapacitet samt det statliga bredbandsstödet. I storstäder och i många tätorter finns i dag ett stort urval av operatörer och IT-infrastrukturer för bredband att välja mellan, medan urvalet i småorter och landsbygd är mer begränsat. Det finns också områden främst i glest befolkade delar av landets som helt saknar tillgång till en fungerande IT-infrastruktur.

Sverige står inför stora utmaningar vad gäller tillgängligheten till IT-infrastruktur. En av utmaningarna är att vissa hushåll och företag inte har tillgång till grundläggande elektroniska kommunikationstjänster. Vid årsskiftet blev cirka 20 hushåll utan tillgång till telefoni och antalet förväntas öka i takt med att kopparnätet successivt avvecklas. Det önskvärda är att telefoni tillhandahålls av marknaden på marknadsmässiga villkor. Om detta inte kan åstadkommas kan PTS, med stöd av lagen om elektronisk kommunikation, antingen utse en operatör eller genom upphandling tillse att människor och företagare får tillgång till telefoni. PTS har därför fått regeringens uppdrag att tillse att de som tidigare har haft tillgång till telefoni, men nu saknar detta, får tillgång till telefonimöjligheter under år 2009 om de begär det.

En annan utmaning är det pågående teknikskiftet som drivs av användarnas ökade krav på kvalitet och överföringskapacitet, inte minst när gäller interaktivitet, ljud och bild. Skiftet mot mer fiberbaserade nät och nya trådlösa tekniker som medger hög överföringshastighet (s.k. next generation networks, NGN) ökar behovet av stora investeringar. Hur Sverige klarar av detta skifte

kommer att påverka användningen av IT och möjligheten att med hjälp av IT nå politiska mål för demokrati och allas deltagande i samhällslivet, för miljö och klimat, konkurrenskraft, effektivare välfärdstjänster samt en fungerande vardag för företag och medborgare i hela landet.

Teknikskiftet aktualiserar också frågan om den s.k. digitala klyftan, den stora utmaningen för de mer glest befolkade delarna av landet där förutsättningarna att investera i infrastruktur är sämre. Sverige har dock en bra bas att stå på för att möta dessa utmaningar och det finns starka drivkrafter på marknaden. Bland annat är marknadsutvecklingen för bredbandsabonnemang fortsatt stark, främst tack vare mobila lösningar. Regeringens arbete för en ändamålsenlig reglering som främjar konkurrens och ett effektivt utnyttjande av frekvenser och andra resurser för elektronisk kommunikation har bidragit till det relativt goda utgångsläget.

En av regeringens insatser är det s.k. kanalisationsstödet som syftar till att underlätta utbyggnad av IT-infrastruktur. Stödet har dock hittills av olika skäl används i begränsad omfattning. Bl.a. finns det en gräns för hur mycket stöd som kan gå till samma stödmottagare, enligt Europeiska gemenskapens reglering av statligt stöd (den s.k. de minimisregeln). Avgörande för hur stödet nyttjas är också begränsande villkor för stödet och att verksamheten har långa ledtider. Trots detta har användningen av stödet nu successivt börjat öka. Eftersom anslagsmedlen inte har gått åt fullt ut görs en neddragning under 2009.

Under 2009 infördes inom ramen för det så kallade HUS-avdraget en möjlighet att få skatte-reduktion för vissa arbetskostnader när en ledning för elektronisk kommunikation ansluts till hus. Detta kan bidra till förbättrade accessnät.

Ett fortsatt arbete med en tydlig politik avseende mål och medel kan ytterligare bidra till förbättrade förutsättningar för marknaden. Även om utgångsläget är relativt gott finns också skäl att noga följa utvecklingen på marknaden. Under politikens inriktning redogörs vidare för regeringens arbete med att möta utmaningarna och främja marknadsutvecklingen.

## Radiofrekvenser

Genom utvecklingen av trådlösa tekniker har efterfrågan på radiofrekvenser ökat kraftigt. Tillgången till radiofrekvenser är därför en nyckelfråga för att elektroniska kommunikationer ska kunna fortsätta vara en motor för tillväxt i Europa och för att göra medborgarna delaktiga i informationssamhället. Det finns över hela världen en generell trend mot en mer liberal spektrumreglering, där användarna får större inflytande över hur frekvenser ska användas. Dock går utvecklingen i olika takt i olika länder. Sverige är ett av de länder som ligger längst fram i Europa i denna fråga.

Den svenska regeringen fattade i december 2007 beslut om att delar av de tidigare TV-frekvenserna (790–862 MHz), den s.k. digitala dividenden, ska användas för elektroniska kommunikationstjänster. Detta ger förbättrade möjligheter för företag att erbjuda t.ex. trådlöst bredband även i gleset befolkade områden. Värdet av dessa frekvenser hänger nära samman med om andra länder väljer samma lösning som Sverige, och Sverige försöker därför i så många sammanhang som möjligt att presentera fördelarna med denna lösning. Frågan står även högt på agendan för den Europeiska kommissionen och denna har meddelat att den avser att presentera ett förslag till för medlemsstaterna bindande harmoniseringsbeslut, i linje med det svenska beslutet, under hösten 2009. Användningen av den digitala dividenden är även en fråga inom Östersjöstrategin och i detta sammanhang en fråga som Sverige har tagit ansvar för. Syftet med att inkludera frågan i strategin är att skapa förutsättningar för en harmoniserad användning av frekvenserna inom hela Östersjöregionen.

## Säkerhet och robusthet

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

tjänster och arbetsuppgifter kräver ständig uppkoppling.

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

## Standardisering

Informationssamhället ställer allt högre krav på väl fungerade kommunikation och säkert informationsutbyte mellan olika användargrupper och verksamheter. I denna utveckling krävs gemensamma och öppna standarder som även gynnar innovation, konkurrens och tillväxt. Standarder används också för att skapa s.k. interoperabilitet mellan olika system och för att bidra till samverkan mellan aktörer.

Begreppsstandardisering (terminologi) är också betydelsefullt för väl fungerande informationsutbyten. Regeringen har därför medverkat vid tillkomsten av den sk. Rikstermbanken som utvecklats av Terminologicentrum TNC och en särskild termbank med svenska begrepp och termer hos Socialstyrelsen för sjukvårdsområdet (Snomed). I Rikstermbanken samlas nu ett stort antal fackordlistor som bl.a. utarbetats av olika myndigheter och dessa tillhandahålls fritt över Internet.

Sverige behöver vara pådrivande och samla olika aktörer. Nya plattformar behöver etableras för samarbetet mellan myndigheter samt mellan myndigheter och standardiseringsorganen, där e-delegationen nu kommer att arbeta mer med detta. Ett konkret område är e-identifiering samt e-autentisering där framtagande eller snarare fastslagande av gemensamma standarder är en nyckelfråga för e-förvaltningsutvecklingen. Detta är en grundförutsättning för många av de offentliga e-tjänster som kommer att växa fram.

IT-standardiseringen har förändrats drastiskt under det senaste årtiondet. Vid sidan av de traditionella standardiseringsorganen har specialiserade, mestadels globala forum och konsortier



blivit aktivare och flera av dem har vuxit till att bli världsledande standardiseringsorgan inom IT, t.ex. de som ansvarar för standarderna för Internet och webben. Denna utveckling har inte avsatt några spår i EU:s standardiseringspolitik. Det är för närvarande inte tillåtet att hänvisa till standarder från forum och konsortier, även om det kunde bidra till att nå mål av allmänt intresse. Utan ett beslutsamt agerande riskerar EU att sättas på undantag inom IT-standardiseringen, som i stället nästan uteslutande kommer att äga rum utanför Europa utan att hänsyn tas till europeiska önskemål. För att modernisera IT-standardiseringen inom EU har kommissionen tagit fram en vitbok<sup>7</sup> med ett stort antal förslag till åtgärder.

### Effektivt fungerande marknader

Regelverket för elektronisk kommunikation skapar förutsättningar för en fungerande marknad och ett bra konsumentskydd. Syftet är att konsumenterna ska få ett större utbud av tjänster till lägre pris och med bättre kvalitet. Dessutom ska konsumenternas personliga integritet skyddas och grundläggande e-kommunikationstjänster till medborgarna garanteras.

När det gäller ansvar och kostnader för sektorn elektronisk kommunikation bör det skapas en rimlig balans på marknaden för elektronisk kommunikation mellan möjligheten att stimulera innovation, konkurrens och tjänsteutveckling å ena sidan och intresset av att uppfylla samhälleliga målsättningar om bl.a. brottsbekämpning å den andra sidan.

Det är således viktigt att regelverk utformas på sådant sätt att tilliten till elektronisk kommunikation inte skadas. Det är också viktigt att leverantörerna av elektronisk kommunikation inte belastas med allt för stora kostnader till följd av nya regler.

### Hållbar tillväxt

#### *Jämställdhet*

Den sneda könsfördelningen inom IT- och telekombranschen är negativ ur såväl ett IT-användarperspektiv som för den digitala utvecklingen. Det är viktigt att tydliggöra nyttan med IT inom alla samhällssektorer och därmed försöka bidra till ökat intresse för IT bland flickor och kvinnor.

Nuteks rapport om vilka insatser som görs för att öka intresset för IT visar att de flesta insatserna riktar sig till de kvinnor och flickor som redan är intresserade av IT och telekom eller redan är verksamma inom IT- och telekombranschen. Dessa slutsatser väcker ett antal frågor om hur eventuella kommande statliga initiativ på området IT och jämställdhet bör utformas. Rapporten visar att insatserna utformas på olika sätt beroende på målgruppens ålder, utbildningsnivå, yrkeserfarenhet och erfarenhet av IT samt initiativtagarnas mål med verksamheten. Exempel på aktiviteter som bedrivs för att öka kvinnors och flickors intresse för IT är nätverksträffar, kurser, forskningsprojekt, mentorskap, tävlingar och utmärkelser.

### Post

Målen på postområdet bedöms uppfyllda och kraven som ställs på den samhällsomfattande posttjänsten bedöms vara tillgodosedda.

Det finns dock fortfarande ingenting som tyder på någon betydande förändring av konkurrenssituationen på den svenska postmarknaden. När postmarknaden i EU:s medlemsländer nu öppnas fullständigt för konkurrens har de stora operatörerna även börjat agera internationellt på brevmarknaden. Det finns tecken på att de tidigare nationella brev företagen i allt större utsträckning etablerar sig i flera länder eller att man söker strategiska samarbeten med varandra över nationsgränser. Även om denna utveckling på sikt kan komma att påverka konkurrenssituationen, så finns det i dagsläget inget som starkt talar för att Posten AB:s dominerande ställning kommer att rubbas.

Förändringarna i Posten AB:s servicenät har under 2008 varit få. Vad gäller pristaket för enstaka försändelser har inga prisförändringar skett under 2008 men priset höjdes den 1 januari 2009 till 6 kronor för ett 20-grams brev. De

<sup>7</sup> KOM (2009) 324 Slutlig, Moderniserad ITK-standardisering i EU – vägen framåt.

skyddsintressen som motiverade införandet av ett pristak på vissa försändelser bedöms kvarstå. Prisregleringen på postmarknaden är därför kvar i oförändrad form.

När det gäller PTS åtgärder på postområdet för personer med funktionsnedsättning bedöms servicen motsvara användarnas behov. Någon ändrad inriktning på åtgärderna är därför inte aktuell.

PTS tillsyn, inklusive myndighetens hantering av obeställbara brev, har bidragit till en god kvalitet i postoperatörernas verksamhet och en väl fungerande nationell postmarknad.

### Betaltjänster

Syftet med upphandlingen av de grundläggande betaltjänsterna är att samhällets behov ska vara tillgodosett. Det är ännu för tidigt att dra några slutsatser eftersom de nya tjänsterna endast använts en begränsad tid. När länsstyrelserna har redovisat slutsatserna från sitt bevakningsuppdrag i december 2009 kommer det att finnas underlag att göra ytterligare bedömningar avseende detta.

PTS har, i enlighet med sitt regeringsuppdrag, upphandlat grundläggande betaltjänster i form av tjänsterna kontantuttag och betalning av räkningar. Tjänsterna ska tillhandahållas av ICA Banken AB och Kuponginlösen AB på sammanlagt 15 orter och i 73 landsbygdsområden. Vad gäller hantering av dagskassor gjorde PTS bedömningen att landets näringsidkare och ideella föreningar hade möjlighet att köpa dessa tjänster från banker och värde-transportföretag. Dessa upphandlades därför inte. Enligt regeringens bedömning finns det dock behov av att på annat sätt än genom upphandling, stimulera framväxten av marknadsdrivna lösningar, i de delar av landet där hanteringen av dagskassor hittills inte tillgodosetts av marknadens aktörer på ett fullgott sätt. Regeringen har därför givit PTS i uppdrag att främja framväxten av marknadsdrivna lösningar för hantering av dagskassor för näringsidkare och ideella föreningar.

## 4.5 Revisionens iakttagelser

Riksrevisionen har lämnat revisionsberättelse utan invändning till PTS, dvs. Riksrevisionen har bedömt att årsredovisningen för räkenskapsåret 2008 i allt väsentligt är rättvisande.

Som ett led i den årliga revisionen har Riksrevisionen även granskat PTS upphandling av grundläggande betaltjänster. Iakttagelserna redovisades i en revisionsrapport i mars 2009. Bl.a. påpekade Riksrevisionen att avtalet mellan PTS och den utförande parten saknar krav på tydlig och regelbunden återrapportering av hur utbetald ersättning används. Riksrevisionen rekommenderade att PTS ser över och utvecklar sina rutiner för ärendehantering och dokumentation vid upphandling för att åstadkomma ökad transparens och insyn. PTS har i sitt svar till Riksrevisionen inga invändningar mot revisionens iakttagelser och meddelar att myndigheten kommer att utveckla sina rutiner på det sätt som efterfrågas. Regeringen kommer att fortsätta att följa myndighetens arbete med upphandling bl.a. av grundläggande betaltjänster.

## 4.6 Politikens inriktning

### *Inledning*

Internet har bara varit en del av det dagliga samhällslivet i ungefär 15 år. Elektronisk kommunikation och Internet är av stor betydelse för samhället och det kan tyckas som om integreringen av tekniken i det dagliga livet redan nått långt. Förändringsprocessen har dock bara inletts och kommer att fortgå under decennier. Oavsett vad som väntar runt hörnet när det gäller nya tjänster och användningsområden är det av största vikt att skapa de allra bästa förutsättningarna för att utvecklingen ska tas tillvara i alla delar av landet.

Från en demokratisk synvinkel är det avgörande att medborgarna har tillgång till Internet och väl fungerande elektroniska kommunikationer. Teknikens värde för demokrati, politiskt deltagande och yttrandefrihet är tydligt och måste värnas. Internet är i allt högre grad en plattform för en levande samhällsdebatt och den tekniska utvecklingen ger nya möjligheter till ökad transparens och

deltagande från medborgarna i de politiska processerna.

Internet bidrar till att främja ett ökat företagande och till att stärka konsumenternas ställning på marknaden. Användningen av tekniken bidrar till såväl innovation och utveckling av nya tjänster som till att befintliga affärsmodeller och strukturer utmanas, vilket bidrar till tillväxt och konkurrenskraft.

IT kan användas för att uppnå klimatmål och en eko-effektiv ekonomi. Regeringen arbetar för att detta perspektiv ska inkluderas i de EU-processer som nu pågår kring bl.a. den framtida IT-politiken och en förnyad Lissabonstrategi.

Regeringen deltar i de globala klimatkäppningar som nu pågår inom bl.a. FN. Resultaten av dessa diskussioner kommer även att speglas i den tidigare aviserade handlingsplanen om IT för miljön som regeringen planerar att presentera under 2010.

Insatserna inom politiken för informations-samhället ska leda till att den tekniska utvecklingens möjligheter utnyttjas på bästa sätt inom alla samhällsområden. Alla ska ha möjlighet att delta i denna utveckling, vilket bl.a. innebär att kvinnors och flickors intresse för IT bättre bör tas till vara.

Centralt för regeringens arbete är att skapa förutsättningar för en öppen marknad med lika villkor för marknadens alla aktörer. Staten har också en viktig roll som användare, beställare och upphandlare för att stimulera innovation och konkurrens.

#### *Tillgänglighet genom goda förutsättningar för marknaden och lokalt engagemang*

Sverige är och ska förbli en ledande IT-nation. För detta krävs god tillgång till bredband. En hög användning av elektroniska tjänster och tillgång till kraftfullt bredband bidrar till innovation, tjänsteutveckling och konkurrenskraftigt företagande och till utvecklingen av effektiva välfärdstjänster. Det är också ett kraftfullt verktyg för demokrati, yttrandefrihet och aktivt deltagande i samhället. Medborgaren ska kunna ta del av utvecklingen oavsett kön, etnicitet, ålder eller funktionsförmåga. Allas deltagande i informationssamhället förutsätter att tjänster utformas så att såväl äldre personer som personer med funktionsnedsättning kan använda dem.

När allt fler tjänster i samhället kräver en Internetuppkoppling med allt högre kapacitet är

det viktigt att ha tillgång till bredband. Infrastruktur för bredband ska tillhandahållas av marknadens aktörer. Statens huvudsakliga roll är att se till att marknaden fungerar effektivt och att marknadsaktörerna ges goda förutsättningar för sin verksamhet i hela landet. Staten har ett ansvar för att definiera spelreglerna på området.

En viktig del i regeringens arbete för att uppnå tillgänglighet till elektroniska tjänster för alla är att tillvarata de radiofrekvenser som frigjorts i och med övergången från analog till digital marksänd TV, den s.k. digitala utdelningen (digital dividend på engelska). I Sverige fattade regeringen beslut redan 2007 om att en del av detta frekvensband ska användas för elektroniska kommunikationstjänster utöver TV, exempelvis för trådlöst bredband i glesbefolkade områden. Utvecklingen av tjänster och produkter för detta frekvensband gynnas dock av att marknaden är så stor som möjligt. Sverige och regeringen arbetar aktivt för att de andra europeiska länderna ska fatta beslut i samma riktning, vilket ett flertal nu också gjort. En viktig arena för detta arbete är EU:s s.k. Östersjöstrategi i vilken Sverige är ansvarigt för att åstadkomma en harmonisering kring bl.a. den digitala utdelningen bland Östersjöstaterna.

Regeringen fokuserar på att stimulera de drivkrafter som finns på marknaden och skapa goda förutsättningar för samtliga aktörer att samverka och investera i IT-infrastruktur. Något statligt stöd för infrastrukturbyggnad som föreslagits i betänkandet Bredband till hela landet (SOU 2008:40) är inte aktuellt. Det föreslagna stödet kan störa marknaden och leda till konkurrensnedvridning under pågående teknikskifte. Regeringen vill dock stödja det engagemang och den drivkraft som finns i landet hos privatpersoner, företag, lokala organisationer, kommuner, län och regioner att få tillgång till bredband för att fullt ut kunna delta i informationssamhället. Det sker bl.a. genom regeringens stöd för att lägga kanalisering för bredband när annan infrastruktur byggs. Det sker även genom det arbete som PTS genomför i samverkan med olika aktörer för att öka kommunikationernas driftsäkerhet. Regeringen har vidare genom HUS-reformen infört möjlighet att få skattereduktion för bl.a. vissa arbetskostnader när en ledning för elektronisk kommunikation ansluts till hus.

Regeringen kommer vidare att genomföra satsningar på bredband inom ramen för

Landsbygdsprogrammet 2007–2013 som en del av den europeiska ekonomiska återhämtningsplanen. Insatserna ger möjlighet att i det lokala utvecklingsarbetet öka tillgången till bredband i landsbygdsområden (se även utgiftsområde 23 Areella näringar, landsbygd och livsmedel). Insatserna kompletterar befintliga insatser inom de olika strukturfondsprogrammen.

Marknadsutvecklingen ska följas noga utifrån målen, inte minst mot bakgrund av den möjlighet och utmaning som det pågående tekniskiftet innebär för tillgängligheten.

Sverige har överlag en god tillgång till IT-infrastruktur med hög överföringskapacitet. För att tillgången till bredband även fortsättningsvis ska vara god och Sverige förbli en ledande IT-nation är det dock nödvändigt att tydliggöra ambitionsnivån politiskt. Regeringen planerar att presentera den närmare inriktningen för politiken i en bredbandsstrategi.

Strategin ska innehålla långsiktiga mål samt konkretisering av de övergripande IT-politiska målen och förslag på åtgärder för att nå dessa. Den framtida hanteringen av radiofrekvenser och andra förslag som kräver lagstiftning kommer att presenteras i en särskild proposition i början av 2010.

#### *Öppenhet i nät*

Ett tillgängligt och öppet Internet är en grundförutsättning för informationsutbyte, en livaktig samhällsdebatt, nåbara tjänster, innovation och nyföretagande. Även e-förvaltningsutvecklingen är beroende av att de Internetuppkopplingar som medborgare och företag använder och köper överensstämmer med det behov som finns och uppfyller de egenskaper som de olika e-tjänsterna kräver. Det är viktigt att det finns definitioner av öppenhet och nåbarhet samt ställningstaganden till vilken utveckling som är önskvärd. PTS har därför fått i uppdrag att ta fram en beskrivning av öppenhet på de olika nivåerna i näten och hur detta påverkar förutsättningar för en stabil Internetmiljö som bidrar till innovation, konkurrens och medborgarnas valfrihet.

Det är viktigt att konsumenter får tydlig information om olika bredbandsabonnemangs faktiska kapacitet och vilka begränsningar som finns.

#### *Säkerhet och robusthet*

Ett säkert, snabbt och tillgängligt Internet förenklar vardagen och förbättrar livskvaliteten för medborgare. Alla delar av samhället drabbas om de elektroniska kommunikationerna faller bort. Marknadens aktörer är huvudansvariga för att infrastrukturen är robust. Mot bakgrund av samhällets beroende av elektroniska kommunikationer är det dock viktigt att staten i samverkan med berörda aktörer fortsätter att arbeta för robusthet i näten samt en säker och tillförlitlig kommunikation. Insatserna bör vara stabila över tid och ge utrymme för god framförhållning och planering.

På grund av Internets globala karaktär är det viktigt att Sverige fortsätter och bedriva ett aktivt internationellt samarbete bl.a. när det gäller att ta fram en europeisk strategi på nät- och informationssäkerhetsområdet.

Informationssäkerhetsfrågor är viktiga i den vardagliga IT-användningen och fokus bör ligga på förebyggande arbete och en höjd vardags säkerhet för individer och företag. Konsumenter och små- och medelstora företag måste ha kunskap kring vilka åtgärder de kan vidta för att öka sin egen säkerhet.

En god förvaltning av Internets kritiska resurser, såsom domännamn och IP-adresser, är en grundförutsättning för att Internet ska vara stabilt och väl fungerande för såväl medborgare som företag. Frågan om Internets förvaltning är global och inriktningen för Sveriges arbete är en ökad internationalisering av de kritiska resurserna. Ett fritt och öppet Internet ska främjas och flerpartssamverkan i olika fora stärkas.

#### *IT-standardisering, elektronisk identifiering och autentisering*

Informationssamhället ställer allt högre krav på kommunikation och informationsutbyte mellan olika användargrupper och verksamheter. Detta ställer i sin tur stora krav på användningen av gemensamma och öppna standarder som gynnar innovation, konkurrens och tillväxt. Sverige bör vara pådrivande och samla olika aktörer. Nya plattformar behöver etableras för samarbetet mellan myndigheter samt mellan myndigheter och standardiseringsorganen. I detta arbete har e-delegationen samt IT-standardiseringsrådet viktiga uppgifter.

Genom att enas om standarder och säkerhetskrav gynnas också mångfalden, då det

blir mer lönsamt att utveckla lösningar som går att använda för många olika tjänster.

En sammanhållen e-förvaltning kan påskyndas med standardiserade lösningar som ger ökade möjligheter att kommunicera mellan t.ex. myndigheters register och IT-applikationer. Arbete med standardiserade lösningar kan främja en ökad säkerhet och en effektiv elektronisk upphandling. Ett viktigt bidrag till en effektiv e-förvaltning är att det går att identifiera sig och autentisera dokument elektroniskt. Användningen av gemensamma och öppna standarder på detta område är en nyckelfråga för e-förvaltningsutvecklingen och för många av de offentliga e-tjänsterna som kommer att växa fram. Användning av IT-standardisering är dock låg inom förvaltningen, samordningen är svag och en gemensam strategi för användandet av öppen programvara och standarder behöver utvecklas. Dessa frågor kommer att hanteras inom ramen för den nybildade e-delegationen.

#### *E-inkludering*

Frågan om hur alla medborgare utifrån olika förutsättningar ska kunna ta del i informations-samhället är mycket angelägen och inbegriper många olika aspekter. Därför är det viktigt med ett ökat samarbete mellan olika aktörer och intressenter. Viktiga områden är t.ex. utveckling av offentliga e-tjänster och förbättrad beställarkompetens i den offentliga upphandlingen, där användning av relevanta standarder och användbarhet måste beaktas redan i ett tidigt skede. Kostnaderna för upphandling bör vidare kunna minskas genom ökad användning av IT.

Regeringens fortsatta arbete för att möjliggöra för alla att ta del av informationssamhället kommer bl.a. att utgå från det förslag till handlingsplan för e-inkludering som Myndigheten för handikappolitisk samordning (Handisam) överlämnade till regeringen i augusti 2009.

#### *EU:s gemensamma IT-agenda*

Under Sveriges ordförandeskap i EU sker ett intensivt arbete för att utarbeta en agenda för den kommande gemensamma IT-politiken, efter den nuvarande gemensamma IT-agendan i 2010 – ett europeiskt informationssamhälle för jobb och tillväxt. Sverige står under ordförandeskapet värd för en konferens om den framtida IT-agendan, Visby Agenda – *creating impact for an eUnion 2015*. Några av de viktigaste

diskussionspunkterna sammanfaller med de frågor som är prioriterade i den nationella politiken, t.ex. IT och miljö för en eko-effektiv ekonomi.

Regeringen avser att fortsätta vara pådrivande i arbetet med IT-agendan tillsammans med de kommande ordförandeländerna Spanien och Belgien.

#### *Effektivt fungerande marknader för elektronisk kommunikation*

Regelverket för elektronisk kommunikation syftar till att skapa förutsättningar för en fungerande marknad och ett bra konsument-skydd inom området. Konsumenterna ska få ett större utbud av tjänster till lägre pris och med bättre kvalitet. Detta ska uppnås främst genom att konkurrensen och den internationella harmoniseringen främjas. Andra mål är att konsumenternas personliga integritet ska värnas och att grundläggande e-kommunikations-tjänster till medborgarna ska garanteras.

När det gäller ansvar och kostnader för sektorn elektronisk kommunikation ska en balans eftersträvas vad avser möjligheten att stimulera innovation, konkurrens och tjänste-utveckling med intressen av att uppfylla andra samhälleliga målsättningar om t.ex. bekämpning av brott.

Regelverk som berör sektorn ska därför utformas så att grundförtroendet (tilliten) till elektronisk kommunikation inte skadas. Det innebär bl.a. att behovet av en viss reglering, före dess införande, ska vägas mot dess negativa påverkan på den personliga integriteten. Vid en sådan avvägning ska hänsyn tas till andra integritetshämmande åtgärder som genomförts och som påverkat medborgarnas tillit till elektroniska kommunikationstjänster. En minskad tillit riskerar innebära en begränsning i användningen av elektronisk kommunikation. En minskad användning och tillit skadar därmed förutsättningarna för ekonomisk tillväxt liksom medborgarnas välbefinnande i övrigt.

Det är också viktigt att leverantörerna av elektronisk kommunikation ges goda förutsättningar att bedriva sin verksamhet och inte belastas med allt för stora kostnader till följd av nya regler, eftersom dessa kostnader, allt annat lika, leder till högre slutkundspriser. Arbetet med att minska kostnaderna till följd av regelverket måste därför fortsätta.

*Post*

Till politiken för informationssamhället räknas också post- och betaltjänster. Postoperatörernas verksamhet kopplad till elektronisk handel ökar möjligheten för hushåll och företag i glesbefolkade områden att t.ex. delta i samhälls- och näringsliv. Det är därför av allra största vikt för regeringen att fortsätta att noga följa utvecklingen på hela postmarknaden.

Sverige var ett av de fåtal länder inom EU som tidigt liberaliserade och konkurrensutsatte postmarknaden. Genom det nya postdirektivet som skapar en gemensam inre marknad för posttjänster, kommer postoperatörerna med god lönsamhet och erfarenhet från konkurrens att få goda förutsättningar för att ta nya marknadspositioner.

I syfte att analysera hur det nya postdirektivet ska införlivas har regeringen tillsatt en utredning. Det är bland annat möjligheterna till finansiering av den samhällsomfattande tjänsten och principerna om öppenhet och icke-diskriminering vid användning av priser och villkor som utredningen ska analysera närmare. Utredningen ska redovisa sina förslag i september 2009. Regeringen avser att återkomma till riksdagen med förslag om ändringar i postlagen under 2010.

Med anledning av samgåendet mellan Posten AB och Post Danmark A/S avser regeringen också att närmare analysera de effekter som detta kan få för t.ex. ansvaret för delar av den s.k. postala infrastrukturen såsom postnummer-systemet samt systemet för adressändring och eftersändning. En analys ska också göras av hur en effektiv ekonomisk tillsyn kan bedrivas utifrån de ändrade förutsättningarna.

*Grundläggande betaltjänster*

Betaltjänstreformen har genomförts under det andra halvåret 2008 och möjliggjort fortsatt god tillgång till grundläggande betaltjänster. Synpunkter har framförts på reformen bl.a. vad gäller hantering av dagskassor, som är en tjänst som inte har upphandlats. Enligt regeringens mening finns det behov av att på annat sätt än genom upphandling stimulera framväxten av marknadsdrivna lösningar för hantering av dagskassor. Regeringen har därför givit PTS i uppdrag att stödja och främja pågående initiativ av myndigheter, företag och andra berörda intressenter.

Länsstyrelserna har i uppdrag att bevaka att inga brister framkommer i utbudet av betaltjänster. Om det vid återrapporteringen visar sig att tillgängligheten i någon del inte motsvarar det statliga ansvaret kommer regeringen att överväga nödvändiga åtgärder.

Anslaget för grundläggande betaltjänster förstärks för att möta behoven.

**4.7 Budgetförslag****4.7.1 2:1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter****Tabell 4.5 Anslagsutveckling***Tusental kronor*

2008	Utfall	36 261	Anslags-sparande	1 071
2009	Anslag	37 471 <sup>1</sup>	Utgifts-prognos	37 610
<b>2010</b>	<b>Förslag</b>	<b>38 456</b>		
2011	Beräknat	39 295 <sup>2</sup>		
2012	Beräknat	40 081 <sup>3</sup>		

<sup>1</sup> Inklusive tilläggsbudgetar till statsbudgeten 2009 (prop. 2008/09:49, bet. 2008/09:FiU14, prop. 2008/09:97, bet. 2008/09:FiU18, prop. 2008/09:99, bet. 2008/09:FiU21, prop. 2008/09:124, bet. 2008/09:FiU40) och förslag till tilläggsbudget i samband med denna proposition.

<sup>2</sup> Motsvarar 38 456 tkr i 2010 års prisnivå.

<sup>3</sup> Motsvarar 38 456 tkr i 2010 års prisnivå.

Anslaget används för PTS förvaltningskostnader 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. Likaså används anslaget för PTS verksamhet vad gäller kvalificerade elektroniska signaturer. De samhällsåtaganden som tillhandahålls för personer med funktionsnedsättning och totalförsvar anslagsfinansieras. Vidare används anslaget för viss verksamhet som syftar till att förverkliga den politiska inriktningen i enlighet med regeringens proposition Från IT-politik för samhället till politik för IT-samhället (prop. 2004/05:175) och delar av det IT-politiska handlingsprogram som beskrivs i regeringens proposition Ett informationssamhälle för alla (prop. 1999/2000:86).

## Regeringens överväganden

Regeringen föreslår att 38 456 000 kronor anvisas under anslaget 2:1 *Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter* för 2010. För 2011 och 2012 beräknas anslaget till 39 295 000 kronor respektive 40 081 000 kronor.

**Tabell 4.6 Härledning av anslagsnivån 2010–2012, för 2:1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter**

Tusental kronor

	2010	2011	2012
<b>Anvisat 2009<sup>1</sup></b>	<b>37 471</b>	<b>37 471</b>	<b>37 471</b>
<i>Förändring till följd av:</i>			
Pris- och löneomräkning <sup>2</sup>	985	1 824	2 610
Beslut			
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
<b>Förslag/beräknat anslag</b>	<b>38 456</b>	<b>39 295</b>	<b>40 081</b>

<sup>1</sup> Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2008 (bet. 2008/09:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

<sup>2</sup> Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel i 2009 års statsbudget. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning.

## Budget för avgiftsbelagd verksamhet

**Tabell 4.7 Offentligrättslig verksamhet**

Tusental kronor

Offentlig- rättslig verksamhet	Intäkter till inkomsttitel	Intäkter som får disponeras	Kostnader	Resultat (intäkt - kostnad)
Utfall 2008	2 193 589	232 075	233 023	-948
Prognos 2009	100 250	242 262	254 376	-12 114
Budget 2010	100 250	250 805	255 205	-4 400

PTS disponerar vissa av de avgifter som myndigheten tar ut av operatörer inom verksamheterna för elektronisk kommunikation och post. PTS hade vid utgången av 2004 ett ackumulerat överskott på 47 499 000 kronor på grund av rationaliseringar och lägre avgifter till internationell verksamhet. Överskottet har eliminerats under perioden 2006–2008 genom en sänkning av avgifterna. Avgiftsnivån återställs fr.o.m. 2009 till en nivå som motsvarar kostnaden för verksamheten. Myndighetens beräknade avgiftsintäkter för de avgifter som myndigheten disponerar är 250 805 000 kronor 2010.

När det gäller de intäkter som PTS inte disponerar, som redovisas på inkomsttitel, uppgick de till 2 193 589 000 kronor 2008, vilket är omkring 2 000 000 000 kronor mer än tidigare utfall. Orsaken till skillnaden i utfall är att 2008 utauktionerades frekvenstillstånd av höga värden.

## Avgift för skydd av elektroniska kommunikationer

### Regeringens överväganden

Regeringen föreslår att avgiftsuttaget för att finansiera åtgärder för att skydda elektroniska kommunikationer mot allvarliga hot och påfrestningar i fredstid i enlighet med lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation fastställs till högst 100 000 000 kronor under 2010.

Finansieringen av åtgärder mot allvarliga fredstida hot och påfrestningar som gäller elektronisk kommunikation sker genom att den som äger allmänna kommunikationsnät av betydelse från allmän synpunkt och som bedriver verksamhet som är anmäld enligt 2 kap. 1 § 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.

### 4.7.2 2:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade

**Tabell 4.8 Anslagsutveckling**

Tusental kronor

År	Utfall	141 169	Anslags- sparande	72 922
2008	Utfall	141 169	Anslags- sparande	72 922
2009	Anslag	148 749 <sup>1</sup>	Utgifts- prognos	149 395
<b>2010</b>	<b>Förslag</b>	<b>148 749</b>		
2011	Beräknat	148 749		
2012	Beräknat	148 749		

<sup>1</sup> Inklusive tilläggsbudgetar till statsbudgeten 2009 (prop. 2008/09:49, bet. 2008/09:FiU14, prop. 2008/09:97, bet. 2008/09:FiU18, prop. 2008/09:99, bet. 2008/09:FiU21, prop. 2008/09:124, bet. 2008/09:FiU40) och förslag till tilläggsbudget i samband med denna proposition.

Anslaget används för ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning i syfte att trygga behovet av effektiva elektroniska

kommunikationer och posttjänster. Anslaget används även för utvecklingsprojekt med inriktning på elektronisk kommunikation och IT-användning för personer med funktionsnedsättning. Dessutom används anslaget för viss uppföljnings- och utredningsverksamhet.

## Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

**Tabell 4.9 Särskilt bemyndigande om ekonomiska åtaganden**

Tusental kronor

	Utfall 2008	Prognos 2009	Förslag 2010	Beräknat 2011	Beräknat 2012–
Ingående åtaganden	183 917	196 083	229 056		
Nya åtaganden	161 989	162 725	160 650		
Infriade åtaganden	-149 823	-129 752	-151 351	-114 715	-93 640
Utestående åtaganden	196 083	229 056	238 355		
<b>Erhållet/förslaget bemyndigande</b>	<b>240 000</b>	<b>240 000</b>	<b>240 000</b>		

## Regeringens övervägande

Mot bakgrund av ovanstående föreslår regeringen att 148 749 000 kronor anvisas under anslaget 2:2 *Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade* för 2010. För 2011 och 2012 beräknas anslaget till 148 749 000 kronor för respektive år.

För att möjliggöra att det för verksamheten kan göras ekonomiska åtaganden, som främst avser flerårigt avtalstecknande vid upphandling, föreslår regeringen ett bemyndigande om ekonomiska åtaganden för 2010, som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 240 000 000 kronor 2011–2014.

**Tabell 4.10 Härledning av anslagsnivån 2010–2012, för 2:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade**

Tusental kronor

	2010	2011	2012
<b>Anvisat 2009<sup>1</sup></b>	<b>148 749</b>	<b>148 749</b>	<b>148 749</b>
<i>Förändring till följd av:</i>			
Beslut			
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
<b>Förslag/beräknat anslag</b>	<b>148 749</b>	<b>148 749</b>	<b>148 749</b>

<sup>1</sup> Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2008 (bet. 2008/09:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

## 4.7.3 2:3 Grundläggande betaltjänster

**Tabell 4.11 Anslagsutveckling**

Tusental kronor

2008	Utfall	111 200	Anslags-sparande	143 800
2009	Anslag	27 000 <sup>1</sup>	Utgifts-prognos	45 865
<b>2010</b>	<b>Förslag</b>	<b>49 000</b>		
2011	Beräknat	49 000		
2012	Beräknat	37 000		

<sup>1</sup> Inklusive tilläggsbudgetar till statsbudgeten 2009 (prop. 2008/09:49, bet. 2008/09:FiU14, prop. 2008/09:97, bet. 2008/09:FiU18, prop. 2008/09:99, bet. 2008/09:FiU21, prop. 2008/09:124, bet. 2008/09:FiU40) och förslag till tilläggsbudget i samband med denna proposition.

Anslaget används för tillhandahållandet av grundläggande betaltjänster på de orter och den landsbygd där behovet av tjänsterna inte tillgodoses av marknaden. Efter 2008 års



betaltjänstreform säkerställs detta genom uppdrag till PTS att upphandla tjänsterna. Efter reformen har kostnaderna för verksamheten minskat från tidigare 400 miljoner kronor per år till 111,2 miljoner kronor 2008. År 2009 anvisades 27 miljoner kronor på anslaget. Därefter har en upphandling av grundläggande betaltjänster för äldre personer och personer med funktionsnedsättning boende i landsbygd avslutats. Kostnaderna för verksamheten 2010 beräknas till totalt 49 miljoner kronor.

### Regeringens överväganden

Mot bakgrund av ovanstående föreslår regeringen att 49 000 000 kronor anvisas på anslaget 2:3 *Grundläggande betaltjänster* för 2010. För 2011 beräknas anslaget till 49 000 000 kronor och för 2012 till 37 000 000 kronor.

**Tabell 4.12 Härlledning av anslagsnivån 2010–2012, för 2:3 Grundläggande betaltjänster**

Tusental kronor

	2010	2011	2012
<b>Anvisat 2009<sup>1</sup></b>	<b>27 000</b>	<b>27 000</b>	<b>27 000</b>
<i>Förändring till följd av:</i>			
Beslut	22 000	22 000	10 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
<b>Förslag/beräknat anslag</b>	<b>49 000</b>	<b>49 000</b>	<b>37 000</b>

<sup>1</sup> Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2008 (bet. 2008/09:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

Av tabell 4.12 framgår att anslaget för grundläggande betaltjänster ökas med 22 000 000 kronor 2010 och 2011 samt med 10 000 000 kronor 2012. Syftet är att anpassa anslagets storlek till det faktiska medelsbehovet för bl.a. upphandling av grundläggande betaltjänster för äldre personer och personer med funktionsnedsättning boende i landsbygd.

### 4.7.4 2:4 Informationsteknik: Telekommunikation m.m.

**Tabell 4.13 Anslagsutveckling**

Tusental kronor

2008	Utfall	15 835	Anslags-sparande	95
2009	Anslag	20 210 <sup>1</sup>	Utgifts-prognos	19 722
<b>2010</b>	<b>Förslag</b>	<b>18 010</b>		
2011	Beräknat	18 010		
2012	Beräknat	18 010		

<sup>1</sup> Inklusive tilläggsbudgetar till statsbudgeten 2009 (prop. 2008/09:49, bet. 2008/09:FiU14, prop. 2008/09:97, bet. 2008/09:FiU18, prop. 2008/09:99, bet. 2008/09:FiU21, prop. 2008/09:124, bet. 2008/09:FiU40) och förslag till tilläggsbudget i samband med denna proposition.

Anslaget används för insatser bl.a. i form av projekt som bidrar till att förverkliga målen för politiken för informationssamhället, vilket inkluderar samhällsomfattande tjänster inom området elektronisk kommunikation, liksom olika uppföljningar och utvärderingar av politiken.

### Regeringens överväganden

Regeringen bedömer att de projekt och utvärderingar som genomförts under året har bidragit till att förverkliga regeringens politik för informationssamhället. För budgetåret 2010 föreslås att 18 010 000 kronor anvisas under anslaget 2:4 *Informationsteknik: Telekommunikation m.m.* För 2011 och 2012 beräknas anslaget till 18 010 000 kronor för respektive år.

**Tabell 4.14 Härlledning av anslagsnivån 2010–2012, för 2:4 Informationsteknik: Telekommunikation m.m.**

Tusental kronor

	2010	2011	2012
<b>Anvisat 2009<sup>1</sup></b>	<b>20 210</b>	<b>20 210</b>	<b>20 210</b>
<i>Förändring till följd av:</i>			
Beslut	-2 200	-2 200	-2 200
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
<b>Förslag/beräknat anslag</b>	<b>18 010</b>	<b>18 010</b>	<b>18 010</b>

<sup>1</sup> Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2008 (bet. 2008/09:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

Av tabell 4.14 framgår att anslaget minskats med 2 200 000 kronor genom ett tidigare beslut. Bakgrunden till neddragningen är en förstärkning av anslag inom utgiftsområde 4 Rättsväsende från 2007, för domstolarnas ökade

kostnaderna med anledning av ändringar i lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation.

#### 4.7.5 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation

**Tabell 4.15 Anslagsutveckling**

Tusental kronor

2008	Utfall		Anslags-sparande	0
2009	Anslag	0 <sup>1</sup>	Utgifts-prognos	0
<b>2010</b>	<b>Förslag</b>	<b>195 000</b>		
2011	Beräknat	120 000		
2012	Beräknat	120 000		

<sup>1</sup> Inklusivt tilläggsbudgetar till statsbudgeten 2009 (prop. 2008/09:49, bet. 2008/09:FiU14, prop. 2008/09:97, bet. 2008/09:FiU18, prop. 2008/09:99, bet. 2008/09:FiU21, prop. 2008/09:124, bet. 2008/09:FiU40) och förslag till tilläggsbudget i samband med denna proposition.

Anslaget används för åtgärder för driftsäkra och tillgängliga elektroniska kommunikationer bl.a. genom att främja att IT-infrastruktur med hög överföringskapacitet (bredband) samför läggs med annan infrastruktur och till statligt stöd för kanalisation för bredband samt till kostnader för administration av åtgärderna m.m. Vidare används anslaget för åtgärder för driftsäkra och robusta elektroniska kommunikationer för att skydda kommunikationerna mot allvarliga fredstida hot och påfrestningar.

#### Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

**Tabell 4.16 Särskilt bemyndigande om ekonomiska åtaganden**

Tusental kronor

	Utfall 2008	Prognos 2009	Förslag 2010	Beräknat 2011	Beräknat 2012
Ingående åtaganden	71 042	52 151	64 151		
Nya åtaganden	86 557	95 000	95 000		
Infriade åtaganden	-105 448	-83 000	-64 151	-72 000	-23 000
Utestående åtaganden	52 151	64 151	95 000		
<b>Erhållet/förslaget bemyndigande</b>	<b>73 000</b>	<b>85 000</b>	<b>95 000</b>		

#### Regeringens överväganden

För att åstadkomma en samlad och transparent finansiering av åtgärder för driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation föreslår regeringen att totalt 195 000 000 kronor anvisas under anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation*.

Av detta belopp motsvarar 100 000 000 kronor det avgiftsuttag som görs i enlighet med lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation. Åtgärderna för driftsäkra och robusta elektronisk kommunikationer har tidigare främst finansierats under anslaget 2:4 *Krisberedskap* inom utgiftsområde 6 Försvar och samhällets krisberedskap, där bl.a. medel som motsvarat avgiftsuttaget ha ingått. Denna del av

anslaget förs nu över till 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* och från och med 2010 finansieras olika slags åtgärder för driftsäker och robust elektronisk kommunikation därmed inom utgiftsområde 22 och utgiftsområde 6. Beloppet som används för ändamålet inom utgiftsområde 22 kommer att motsvara minst avgiftsuttaget.

Mot bakgrund av ovanstående föreslår regeringen att 195 000 000 kronor anvisas anslaget för 2010. För 2011 beräknas anslaget till 120 000 000 kronor och 2012 till 120 000 000 kronor.

För att möjliggöra att det för verksamheten kan göras ekonomiska åtaganden som främst avser flerårigt avtalstecknande vid upphandling föreslår regeringen ett bemyndigande om ekonomiska åtaganden för 2010 som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 95 000 000 kronor 2011–2012.

**Tabell 4.17 Härledning av anslagsnivån 2010–2012, för 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation**

*Tusental kronor*

	2010	2011	2012
<b>Anvisat 2009<sup>1</sup></b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<i>Förändring till följd av:</i>			
Beslut		-75 000	-75 000
Överföring till/från andra anslag	195 000	195 000	195 000
Övrigt			
<b>Förslag/beräknat anslag</b>	<b>195 000</b>	<b>120 000</b>	<b>120 000</b>

<sup>1</sup> Statsbudget enligt riksdagens beslut i december 2008 (bet. 2008/09:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut på tilläggsbudget under innevarande år.

Av tabell 4.17 framgår att totalt 195 000 000 kronor överförs till ett nytt anslag för driftsäkra och tillgängliga elektroniska kommunikationer, dels 95 000 000 kronor från det tidigare anslaget 2:5 *Kanalisation och samförläggning m.m.* inom utgiftsområde 22, dels 100 000 000 kronor från anslag 2:4 *Krisberedskap* inom utgiftsområde 6. För åtgärder för driftsäkra och robusta elektroniska kommunikationer beräknas 100 000 000 kronor 2011 respektive 2012.