

Kommunikationer

22



Förslag till statens budget för 2013

Kommunikationer

Innehållsförteckning

1	Förslag till riksdagsbeslut	9
2	Kommunikationer	13
2.1	Omfattning.....	13
2.2	Utgiftsutveckling	13
2.3	Skatteutgifter.....	14
3	Transportpolitik.....	15
3.1	Omfattning.....	15
3.2	Utgiftsutveckling	16
3.3	Skatteutgifter.....	16
3.4	Mål	18
3.5	Resultatredovisning	19
3.5.1	Funktionsmål: Tillgänglighet	19
3.5.2	Hänsynsmål: Säkerhet, miljö och hälsa	24
3.5.3	Analys och slutsatser	30
3.5.4	Särskilda resultatredovisningar.....	32
3.6	Politikens inriktning	47
3.7	Budgetförslag	63
3.7.1	1:1 Väghållning.....	63
3.7.2	1:2 Banhållning.....	70
3.7.3	1:3 Trafikverket.....	77
3.7.4	1:4 Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål m.m.	80
3.7.5	1:5 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.	81
3.7.6	1:6 Driftbidrag till icke statliga flygplatser m.m.	81
3.7.7	1:7 Trafikavtal.....	82
3.7.8	1:8 Viss internationell verksamhet.....	83
3.7.9	1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut.....	84
3.7.10	1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	84
3.7.11	1:11 Trängselskatt i Stockholm.....	85
3.7.12	1:12 Transportstyrelsen	89
3.7.13	1:13 Trafikanalys	92
3.7.14	1:14 Trängselskatt i Göteborg.....	93
3.7.15	1:15 Avveckling av affärsverket Statens järnvägar	95
3.7.16	Sjöfartsverket.....	96

3.7.17	Luftfartsverket	98
3.7.18	Statens järnvägar	101
3.8	Bolagsförvaltningen.....	102
3.8.1	Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB.....	102
3.8.2	Arlandabanan Infrastructure AB.....	102
3.8.3	Ökad samordning av Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB och Arlandabanan Infrastructure AB	103
3.8.4	Botniabanan AB.....	103
3.8.5	Tjänsteexport inom Trafikverket och Luftfartsverket	104
4	Politiken för informationssamhället	107
4.1	Omfattning	107
4.2	Utgiftsutveckling.....	108
4.3	Mål.....	108
4.4	Resultatredovisning	109
4.4.1	Omvärldsanalys	109
4.4.2	En digital agenda för Sverige.....	110
4.4.3	Lätt och säkert att använda	111
4.4.4	Tjänster som skapar nytta	114
4.4.5	Det behövs it-infrastruktur.....	116
4.4.6	Utveckling med hjälp av it	121
4.4.7	Post och grundläggande betaltjänster	122
4.5	Politikens inriktning.....	125
4.5.1	Inledning	125
4.5.2	Lätt och säkert att använda	126
4.5.3	Tjänster som skapar nytta	127
4.5.4	Det behövs it-infrastruktur.....	128
4.5.5	Utveckling med hjälp av it	130
4.5.6	Post och grundläggande betaltjänster	131
4.6	Budgetförslag.....	132
4.6.1	2:1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter	132
4.6.2	2:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade	133
4.6.3	2:3 Grundläggande betaltjänster	134
4.6.4	2:4 Informationsteknik: Telekommunikation m.m.	135
4.6.5	2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	135
4.6.6	2:6 Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse.....	137

Tabellförteckning

Anslagsbelopp.....	11
2.1 Utgiftsutveckling inom utgiftsområde 22 Kommunikationer.....	13
2.2 Härledning av ramnivån 2013–2016. Utgiftsområde 22 Kommunikationer.....	14
2.3 Ramnivå 2013 realekonomiskt fördelad. Utgiftsområde 22 Kommunikationer	14
3.1 Utgiftsutveckling inom utgiftsområde 22 Transportpolitik	16
3.2 Skatteutgifter inom transportpolitiken, netto	17
3.3 Förändringar i tillgänglighet	20
3.4 Samlad målbedömning för transportområdet.....	31
3.5 Uppföljning av den nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportinfrastruktur samt länsplanerna för regional transportinfrastruktur för perioden 2010–2021	33
3.6 Uppföljning av kostnader samt redovisning av kalkylerad samhällsnytta för objekt som öppnats för trafik under 2011	34
3.7 Uppföljning av åtgärdsområden i nationell plan.....	35
3.8 Kostnader för investeringar per åtgärdskategori	35
3.9 Uppföljning och prognos för större investeringsobjekt i Nationell plan för transportsystemet 2010–2021	36
3.10 Uppföljning av åtgärdsstyper i de regionala planerna.....	37
3.11 Uppföljning av de regionala planerna.....	37
3.12 Underhåll och reinvesteringar per bantyp i förhållande till antalet tågkilometer och antalet spårmeter.....	38
3.13 Belägningsunderhåll per vägtyp	38
3.14 Kostnader för avtalad trafik	39
3.15 Projekt som Sverige beviljats medel för i 2011 års utlysning.....	40
3.16 Resultat efter finansnetto.....	45
3.17 Anslagsutveckling 1:1 Vaghållning.....	63
3.18 Intäkter som Trafikverket disponerar.....	64
3.19 Intäkter som Trafikverket inte disponerar	64
3.20 Investeringsplan.....	65
3.21 Beställningsbemyndigande.....	66
3.22 Beräknad nettoupplåning för prioriterade vägprojekt m.m. åren 2011–2021	67
3.23 Beräknad låneskuld för prioriterade vägprojekt m.m. åren 2011–2021.....	68
3.24 Anslagsbehov för räntor och återbetalning av lån för vägar åren 2011–2021	68
3.25 Anslag 1:1 Vaghållning fördelning på anslagsposter och delposter.....	70
3.26 Härledning av anslagsnivån 2013–2016, för 1:1 Vaghållning.....	70
3.27 Anslagsutveckling 1:2 Banhållning.....	70
3.28 Intäkter som Trafikverket disponerar.....	71
3.29 Investeringsplan.....	72
3.30 Beställningsbemyndigande.....	73
3.31 Beräknad nettoupplåning för prioriterade järnvägsprojekt m.m. åren 2011– 2021	74

3.32	Beräknad låneskuld för prioriterade järnvägsprojekt m.m. åren 2011–2021	74
3.33	Anslagsbehov för räntor och återbetalning av lån för järnvägar åren 2011– 2021	75
3.34	Anslag 1:2 Banhållning fördelning på anslagposter	77
3.35	Härledning av anslagsnivån 2013–2016, för 1:2 Banhållning	77
3.36	Anslagsutveckling 1:3 Trafikverket	77
3.37	Härledning av anslagsnivån 2013–2016, för 1:3 Trafikverket	80
3.38	Anslagsutveckling 1:4 Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål m.m.	80
3.39	Härledning av anslagsnivån 2013–2016, för 1:4 Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsverksamhet m.m.	81
3.40	Anslagsutveckling 1:5 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.	81
3.41	Härledning av anslagsnivån 2013–2016, för 1:5 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.	81
3.42	Anslagsutveckling 1:6 Driftbidrag till icke statliga flygplatser m.m.	81
3.43	Härledning av anslagsnivån 2013–2016, för 1:6 Driftbidrag till icke statliga flygplatser m.m.	82
3.44	Anslagsutveckling 1:7 Trafikavtal	82
3.45	Beställningsbemyndigande	83
3.46	Härledning av anslagsnivån 2013–2016, för 1:7 Trafikavtal	83
3.47	Anslagsutveckling 1:8 Viss internationell verksamhet	83
3.48	Härledning av anslagsnivån 2013–2016, för 1:8 Viss internationell verksamhet	83
3.49	Anslagsutveckling 1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut	84
3.50	Uppdragsverksamhet i VTI	84
3.51	Härledning av anslagsnivån 2013–2016, för 1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut	84
3.52	Anslagsutveckling 1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	84
3.53	Härledning av anslagsnivån 2013–2016, för 1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	85
3.54	Anslagsutveckling 1:11 Trängselskatt i Stockholm	85
3.55	Beställningsbemyndigande	86
3.56	Trängselskatt i Stockholm – uppföljning av överskott i förhållande till avsatta medel till väginvesteringar 2007–2011	87
3.57	Trängselskatt i Stockholm – uppföljning av hur avsatta medel har använts 2008–2011	87
3.58	Trängselskatten i Stockholm – beräkning av medel som avsätts till investeringar 2013–2016	88
3.59	Anslag 1:11 Trängselskatt i Stockholm – fördelning på anslagposter	88
3.60	Härledning av anslagsnivån 2013–2016, för 1:11 Trängselskatt i Stockholm	88
3.61	Anslagsutveckling 1:12 Transportstyrelsen	89
3.62	Offentligrättslig verksamhet	89
3.63	Offentligrättslig verksamhet 2013 – fördelning av budgeterade kostnader på verksamhetsområden och trafikslag	89
3.64	Offentligrättslig verksamhet i Transportstyrelsen – vissa avgifter inom luftfartsområdet	90
3.65	Uppdragsverksamhet i Transportstyrelsen	90
3.66	Anslag 1:12 Transportstyrelsen fördelat på anslagposter	92
3.67	Härledning av anslagsnivån 2013–2016, för 1:12 Transportstyrelsen	92
3.68	Anslagsutveckling 1:13 Trafikanalys	92
3.69	Härledning av anslagsnivån 2013–2016, för 1:13 Trafikanalys	92

3.70	Anslagsutveckling 1:14 Trängselskatt i Göteborg	93
3.71	Beställningsbemyndigande	93
3.72	Trängselskatten i Göteborg – beräkning av medel som avsätts till investeringar 2013–2016.....	94
3.73	Anslag 1:14 Trängselskatten i Göteborg – fördelning på anslagsposter.....	95
3.74	Härledning av anslagsnivån 2013–2016, för 1:14 Trängselskatt i Göteborg	95
3.75	Anslagsutveckling 1:15 Avveckling av affärsverket Statens järnvägar.....	95
3.76	Härledning av anslagsnivån 2013–2016, för 1:15 Avveckling av affärsverket Statens järnvägar	95
3.77	Prognos för Sjöfartsverkets resultat	96
3.78	Investeringsplan för Sjöfartsverket.....	97
3.79	Prognos för Luftfartsverkets resultat	98
3.80	Investeringsplan för Luftfartsverket.....	100
4.1	Utgiftsutveckling inom område politiken för informationssamhället	108
4.2	Indikatorer på måluppfyllelse	110
4.3	Anslagsutveckling 2:1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter	132
4.4	Offentligrättslig verksamhet.....	132
4.5	Härledning av anslagsnivån 2013–2016, för 2:1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter	132
4.6	Anslagsutveckling 2:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade	133
4.7	Beställningsbemyndigande.....	133
4.8	Härledning av anslagsnivån 2013–2016, för 2:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade	133
4.9	Anslagsutveckling 2:3 Grundläggande betaltjänster.....	134
4.10	Beställningsbemyndigande.....	134
4.11	Härledning av anslagsnivån 2013–2016, för 2:3 Grundläggande betaltjänster.....	134
4.12	Anslagsutveckling 2:4 Informationsteknik: Telekommunikation m.m.	135
4.13	Härledning av anslagsnivån 2013–2016, för 2:4 Informationsteknik: Telekommunikation m.m.	135
4.14	Anslagsutveckling 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	135
4.15	Beställningsbemyndigande.....	136
4.16	Härledning av anslagsnivån 2013–2016, för 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	136
4.17	Anslagsutveckling 2:6 Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse.....	137
4.18	Härledning av anslagsnivån 2013–2016, för 2:6 Gemensamma e- förvaltningsprojekt av strategisk betydelse	137

Diagramförteckning

3.1 Totalstopp på det statliga vägnätet 2007-2011.....	19
3.2 Andelen person- och godståg som når slutdestination inom 5 min enligt tid2007-2011.....	19
3.3 Antalet omkomna inom vägtrafiken 2007-2011.....	25
3.4 Antal omkomna i sjötrafiken 2007-2011	26
3.5 Antal omkomna inom bantrafiken 2007-2011	26
3.6 Antal omkomna i lufttrafiken 2007-2011	27
3.7 Koldioxidutsläpp från vägtrafiken 2007-2011	27
3.8 Koldioxidutsläpp från luftfart, sjöfart och bantrafik 2007-2011	28

1 Förslag till riksdagsbeslut

Regeringen föreslår att riksdagen

1. godkänner ändringen av hänsynsmålet för transportpolitiken (avsnitt 3.4),
2. bemyndigar regeringen att disponera de avgifter som, med stöd av väglagen (1971:948), tas ut för passage över den nya bron över Motalaviken på riksväg 50, för räntor och amorteringar för de lån som tagits upp för byggandet av bron samt kostnader för vägavgiftssystemet (avsnitt 3.7.1),
3. bemyndigar regeringen att under 2013 för anslaget 1:1 *Väghållning* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 29 800 000 000 kronor 2014–2040 (avsnitt 3.7.1),
4. bemyndigar regeringen att för 2013 ta upp lån i Riksgäldskontoret som inklusive tidigare gjord upplåning uppgår till högst 9 506 000 000 kronor för prioriterade vägprojekt m.m. (avsnitt 3.7.1),
5. bemyndigar regeringen att under 2013 för anslaget 1:2 *Banhållning* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 84 000 000 000 kronor 2014–2050 (avsnitt 3.7.2),
6. bemyndigar regeringen att för 2013 ta upp lån i Riksgäldskontoret som inklusive tidigare gjord upplåning uppgår till högst 35 444 000 000 kronor för prioriterade järnvägsprojekt m.m. (avsnitt 3.7.2),
7. godkänner att Trafikverket, i deras egenkap av infrastrukturförvaltare, deltar som medlem i samt betalar medlemsavgift till följande europeiska intressegrupperingar (EEIG): GEIE des Utilisateurs d`ERTMS, European Railway Telecommunications EWIV (EURATEL) samt ytterligare en europeisk intressegruppering vars verksamhet ska röra förvaltning av godskorridoren på järnväg mellan Stockholm och Palermo (avsnitt 3.7.3),
8. bemyndigar regeringen att under 2013 för anslaget 1:7 *Trafikavtal* ingå ekonomiska åtaganden i samband med tjänstkoncessioner, avtal om trafikfjänt baserat på allmän trafikplikt, samverkansavtal och upphandling av transportpolitiskt motiverad trafik som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 7 500 000 000 kronor 2014–2027 (avsnitt 3.7.7),
9. bemyndigar regeringen att under 2013 för anslaget 1:11 *Trängselskatt i Stockholm* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 7 500 000 000 kronor 2014–2048 (avsnitt 3.7.11),
10. bemyndigar regeringen att under 2013 för anslaget 1:14 *Trängselskatt i Göteborg* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 3 300 000 000 kronor 2014–2039 (avsnitt 3.7.14),

11. godkänner de ekonomiska målen för Sjöfartsverket samt bemyndigar regeringen att besluta om utdelning och skattemotsvarighet i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.7.16),
12. bemyndigar regeringen att för 2013 ge Sjöfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.7.16),
13. godkänner investeringsplanen för Sjöfartsverket för 2013–2015 (avsnitt 3.7.16),
14. godkänner de ekonomiska målen för Luftfartsverket samt bemyndigar regeringen att besluta om utdelning och skattemotsvarighet i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.7.17),
15. bemyndigar regeringen att för 2013 ge Luftfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.7.17),
16. godkänner investeringsplanen för Luftfartsverket för 2013–2015 (avsnitt 3.7.17),
17. godkänner att Arlandabanan Infrastructure AB och Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB kvarstår som två separata aktieföretag (avsnitt 3.8.3),
18. godkänner att Swedish National Road Consulting AB och LFV Aviation Consulting AB kvarstår som två separata bolag och att ansvaret för förvaltningen av statens aktier i bolagen kvarstår hos Trafikverket respektive Luftfartsverket (avsnitt 3.8.5),
19. fastställer avgiftsuttaget för finansiering av åtgärder mot allvarliga fredstida hot och påfrestningar som gäller elektronisk kommunikation till högst 100 000 000 kronor 2013 (avsnitt 4.6.1),
20. bemyndigar regeringen att under 2013 för anslaget 2:2 *Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 205 000 000 kronor 2014–2015 (avsnitt 4.6.2),
21. bemyndigar regeringen att under 2013 för anslaget 2:3 *Grundläggande betaltjänster* ingå ekonomiska åtaganden som medför behov av framtida anslag på högst 60 000 000 kronor 2014 och 2015 (avsnitt 4.6.3),
22. bemyndigar regeringen att under 2013 för anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 240 000 000 kronor 2014 och 2015 (avsnitt 4.6.5).
23. för budgetåret 2013 anvisar ramanslagen under utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt följande uppställning:

Anslagsbelopp*Tusental kronor*

Anslag	Anslagstyp	
1:1 Văghållning	Ramanslag	22 207 408
1:2 Banhållning	Ramanslag	15 187 253
1:3 Trafikverket	Ramanslag	1 407 092
1:4 Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål m.m.	Ramanslag	143 308
1:5 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.	Ramanslag	62 284
1:6 Driftbidrag till icke statliga flygplatser	Ramanslag	70 013
1:7 Trafikavtal	Ramanslag	831 000
1:8 Viss internationell verksamhet	Ramanslag	25 085
1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut	Ramanslag	44 366
1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	Ramanslag	348 500
1:11 Trängselskatt i Stockholm	Ramanslag	850 176
1:12 Transportstyrelsen	Ramanslag	1 988 239
1:13 Trafikanalys	Ramanslag	61 813
1:14 Trängselskatt i Göteborg	Ramanslag	840 000
1:15 Avveckling av affärsverket Statens järnvăgar	Ramanslag	11 500
2:1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter	Ramanslag	20 689
2:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade	Ramanslag	145 078
2:3 Grundläggande betaltjänster	Ramanslag	37 000
2:4 Informationsteknik: Telekommunikation m.m.	Ramanslag	25 010
2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	Ramanslag	260 000
2:6 Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse	Ramanslag	38 516
Summa		44 604 330

2 Kommunikationer

2.1 Omfattning

Utgiftsområde 22 Kommunikationer omfattar transportpolitik samt politiken för informations-samhället.

2.2 Utgiftsutveckling

Tabell 2.1 Utgiftsutveckling inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

Miljoner kronor

	Utfall 2011	Budget 2012 ¹	Prognos 2012	Förslag 2013	Beräknat 2014	Beräknat 2015	Beräknat 2016
Transportpolitik	38 258	42 603	42 914	44 078	45 528	49 111	51 431
Politiken för informationssamhället	448	458	460	526	491	352	344
Äldreanslag	28	0	6	0	0	0	0
Totalt för utgiftsområde 22 Kommunikationer	38 734	43 061	43 380	44 604	46 019	49 463	51 775

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2012 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Regeringen föreslår att 44 604 miljoner kronor anvisas till utgiftsområde 22 Kommunikationer för 2013. Den högre anslagsnivån jämfört med 2012 förklaras främst av de medel som föreslås tillföras anslagen 1:1 *Väghållning* och 1:2 *Ban-hållning* samt det nya anslaget 1:14 *Trängselskatt i Göteborg*.

För 2014 beräknas anslagsnivån till 46 019 miljoner kronor, för 2015 till 49 463 miljoner kronor och för 2016 till 51 775 miljoner kronor.

I tabell 2.2 redovisas förändringen av anslagsnivån för perioden 2013–2016 jämfört med statens budget för 2012 fördelat på olika komponenter. Den pris- och löneomräkning som görs årligen av anslagen för förvaltningsändamål för att kompensera myndigheterna för pris- och löneökningar utgör en del av den föreslagna anslagsförändringen.

Tabell 2.2 Härledning av ramnivå 2013–2016. Utgiftsområde 22 Kommunikationer

Miljoner kronor

	2013	2014	2015	2016
Anvisat 2012¹	43 061	43 061	43 061	43 061
<i>Förändring till följd av:</i>				
Pris- och löneomräkning ²	702	1 183	1 706	2 313
Beslut	802	1 765	4 640	6 474
Överföring till/från andra utgiftsområden	-2	-1	-1	-1
Övrigt	41	11	57	-73
Ny ramnivå	44 604	46 019	49 463	51 775

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2011 (bet. 2011/12:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2012. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2014–2016 är preliminär.

Av tabell 2.3 framgår utgiftsområdets föreslagna anslagsram för 2013 realekonomiskt fördelad på transfereringar, verksamhetskostnader och investeringar.

Tabell 2.3 Ramnivå 2013 realekonomiskt fördelad. Utgiftsområde 22 Kommunikationer

Miljoner kronor

	2013
Transfereringar ¹	2 170
Verksamhetskostnader ²	22 549
Investeringar ³	19 885
Summa ramnivå	44 604

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

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

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

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

2.3 Skatteutgifter

Samhällets stöd till företag och hushåll inom utgiftsområde 22 Kommunikationer redovisas normalt i huvudsak på budgetens utgiftssida. Vid sidan av dessa stöd finns det även stöd på budgetens inkomstsida i form av avvikelser från en likformig beskattning, s.k. skatteutgifter. Avvikelse från en likformig beskattning utgör en skatteförmån om t.ex. en viss grupp av skattskyldiga omfattas av en skattelättnad i förhållande till en likformig beskattning och som en skattesanktion om det rör sig om ett "överuttag"

av skatt. Många av skatteutgifterna har införts, mer eller mindre uttalat, som medel inom specifika områden som t.ex. konjunktur-, bostads-, miljö- eller arbetsmarknadspolitik. Dessa skatteutgifter påverkar budgetens saldo och kan därför jämföras med stöd på budgetens utgiftssida. En utförlig beskrivning av redovisningen av skatteutgifterna har redovisats i regeringens skrivelse Redovisning av skatteutgifter 2012 (skr. 2011/12:136).

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

Tabell 2.4 Skatteutgifter inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, netto

Miljoner kronor

	Prognos 2012	Prognos 2013
Transportpolitik	20 500	20 540
Politiken för informationssamhället	0	0
Totalt för utgiftsområdet	20 500	20 540

3 Transportpolitik

3.1 Omfattning

I området ingår järnvägar, vägar, sjöfart, luftfart samt transport- och kommunikationsforskning. De myndigheter och affärsverk som verkar inom transportpolitiken är Luftfartsverket, Sjöfartsverket, Statens järnvägar, Statens väg- och transportforskningsinstitut, Trafikanalys, Trafikverket och Transportstyrelsen. Statligt ägda bolag som berörs i det följande är AB

Svensk Bilprovning, Arlandabanan Infrastructure AB, Botniabanan AB, Green Cargo AB, Infranord AB, Jernhusen AB, SAS AB, SJ AB, Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB, Svevia AB, Swedavia AB, Swedish National Road Consulting AB (SweRoad) och Vectura Consulting AB.

Statens järnvägar avvecklas fr.o.m. den 31 december 2012 och kvarvarande uppgifter överförs till andra myndigheter.

3.2 Utgiftsutveckling

Tabell 3.1 Utgiftsutveckling inom utgiftsområde 22 Transportpolitik
Miljoner kronor

	Utfall 2011	Budget 2012 ¹	Prognos 2012	Förslag 2013	Beräknat 2014	Beräknat 2015	Beräknat 2016
<i>Transportpolitik</i>							
1:1 Väghållning	19 361	21 564	22 162	22 207	23 019	24 186	24 260
1:2 Banhållning	13 475	14 731	15 073	15 187	15 634	17 910	20 045
1:3 Trafikverket	1 416	1 458	1 391	1 407	1 356	1 360	1 389
1:4 Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål m.m.	143	143	143	143	143	143	143
1:5 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.	62	62	62	62	62	62	62
1:6 Driftbidrag till icke statliga flygplatser	103	110	110	70	70	70	70
1:7 Trafikavtal	771	831	810	831	831	831	831
1:8 Viss internationell verksamhet	25	25	24	25	25	25	25
1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut	39	44	43	44	45	46	47
1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	490	349	319	349	349	349	349
1:11 Trängselskatt i Stockholm	425	1 240	800	850	826	823	819
1:12 Transportstyrelsen	1 889	1 985	1 915	1 988	2 070	2 102	2 142
1:13 Trafikanalys	58	61	61	62	63	64	65
1:14 Trängselskatt i Göteborg		0	0	840	1 034	1 140	1 184
1:15 Avveckling av affärsverket Statens järnvägar		0	0	12	0	0	0
Summa Transportpolitik	38 258	42 603	42 914	44 078	45 528	49 111	51 431
<i>Äldreanslag</i>							
2010 1:1 Vägverket: Administration	20	0	0	0			
2010 1:3 Banverket: Administration	4	0	0	0			
2010 1:11 Rikstrafiken: Administration	1	0	0	0			
2003 36:5 Ersättning till Statens järnvägar för kostnader i samband med utdelning från AB Swedcarrier m.m.	2	0	0	0			
Summa Äldreanslag	27	0	0	0	0	0	0
Totalt för utgiftsområde 22 Transportpolitik	38 285	42 603	42 914	44 078	45 528	49 111	51 431

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2012 och förslag till ändringar i samband med denna proposition

För 2012 prognostiseras utgifterna inom utgiftsområde 22 Transportpolitik uppgå till 42 914 miljoner kronor, vilket är något mer än tilldelade medel. Framförallt är det inom anslagen 1:1 *Väghållning* och 1:2 *Banhållning* som ett överskridande av tilldelade medel prognostiseras.

För 2013 föreslår regeringen att 44 078 miljoner kronor anvisas för transportpolitiken. Den högre anslagsnivån jämfört med 2012 beror framförallt på regeringens fortsatta satsningar på vägar och järnvägar som beskrivs i denna proposition.

För 2014 beräknas anslagen inom området uppgå till 45 528 miljoner kronor, för 2015 till

49 111 miljoner kronor och för 2016 till 51 431 miljoner kronor.

3.3 Skatteutgifter

Skatteutgifterna inom utgiftsområde 22 Transportpolitik 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 2012	Prognos 2013
Personbefordran	6 360	7 020
Energiskatt på diesel i motordrivna fordon	8 570	7 850
Energiskattebefrielse för naturgas och gasol som drivmedel	190	200
Energiskattebefrielse för biodrivmedel	2 260	2 300
Energiskattebefrielse för elförbrukning vid bandrift	1 040	1 050
Energiskattebefrielse för bränsleförbrukning vid bandrift	20	20
Energiskattebefrielse på bränsle för inrikes luftfart	710	720
Nedsatt koldioxidskatt för naturgas och gasol som drivmedel	30	20
Koldioxidskattebefrielse för bandrift	20	20
Sjöfartsstöd	1 300	1 340
Totalt för transportpolitik	20 500	20 540

Personbefordran

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

Energiskatt på diesel i motordrivna fordon

I 2 kap. 1 § lagen (1994:1776) om skatt på energi (LSE) anges energiskattesatserna på bränslen. Skattesatsen för diesel i miljöklass 1 jämförs med skattesatsen för bensin i miljöklass 1, vilken utgör normen på hela transportområdet. I praktiken utgörs nästan all bensin- och dieselanvändning av miljöklass 1. År 2012 motsvarar skattesatsen för bensin i den främsta miljöklassen 34,7 öre/kWh medan diesel i den främsta miljöklassen, dvs. miljöklass 1, beskattas med motsvarande 15,7 öre/kWh. Skatteutgiften utgörs av mellanskillnaden i skattesats.

Skatteutgiften för diesel uppgår därför till 19,0 öre/kWh. Riksdagen har beslutat att höja skatten på diesel till motsvarande 17,7 öre/kWh 2013.

Energiskattebefrielse för naturgas och gasol som drivmedel

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

Energiskattebefrielse för biodrivmedel

Enligt 7 kap. 4 § LSE gäller energiskattebefrielse för biogas. Övriga biodrivmedel ges skattebefrielse genom dispensbeslut av regeringen, med stöd av 2 kap. 12 § LSE. Under 2012 ges befrielse för låginblandning endast upp till och med 6,5 volymprocent biodrivmedel i bensin och 5 volymprocent biodrivmedel i diesel. Normen utgörs av energiskattesatsen för bensin i miljöklass 1.

Energiskattebefrielse för elförbrukning vid bandrift

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

Energiskattebefrielse för bränsleförbrukning vid bandrift

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

Energiskattebefrielse på bränsle för inrikes luftfart

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

i luftfartyg beskattas när luftfartyget används för privat ändamål.

Nedsatt koldioxidskatt för naturgas och gasol som drivmedel

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

Koldioxidskattebefrielse för bandrift

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

Sjöfartsstöd

Enligt förordningen (2001:770) om sjöfartsstöd ges sjöfartsstöd, under vissa förutsättningar, till arbetsgivare genom att arbetsgivarens skattekonto krediteras ett belopp motsvarande skatteavdrag och arbetsgivaravgifter på sjöinkomst. Krediteringen utgör en skatteutgift.

3.4 Mål

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

Regeringens förslag: Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

Skälen för regeringens förslag: Med anledning av riksdagens beslut om ny målstruktur för miljöpolitiken (prop. 2009/10:155, bet. 2009/10:MJU25, rskr. 2009/10:377) gör regeringen bedömningen att hänsynsmålet behöver justeras, för att förtydliga kopplingen till det övergripande generationsmålet för miljö.

Regeringens bedömning: För att uppfylla hänsynsmålet avseende miljö och hälsa bör följande preciseringar gälla:

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

Transportsektorn bidrar till att det övergripande generationsmålet för miljö och övriga miljö kvalitetsmål nås samt till ökad hälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska mål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.

Skälen för regeringens bedömning: Av samma skäl som redovisats ovan bör även hänsynsmålets precisering avseende miljö och hälsa justeras för att omfatta det övergripande generationsmålet för miljö.

De områden som är fortsatt prioriterade i transportsektorns miljöarbete är utsläppen av koldioxid från transportsektorn, utsläpp av luftföroreningar t.ex. partiklar, den internationella sjöfartens utsläpp av svaveldioxid och kväveoxider, antalet personer som utsätts för trafikbuller samt påverkan på biologisk mångfald.

Den följande resultatredovisningen i avsnitt 3.5.2 görs med utgångspunkt i de mål med tillhörande preciseringar som gällde fram till 2011.

3.5 Resultatredovisning

3.5.1 Funktionsmål: Tillgänglighet

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

Medborgarnas resor och näringslivets transporter

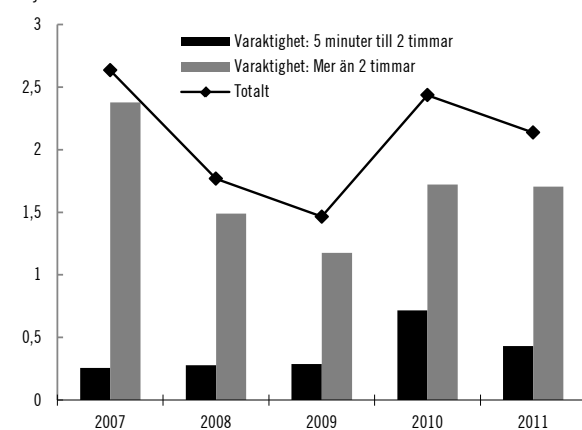
Precisering av målet: Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet. Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.

Resultat

Framkomligheten för biltrafiken i storstäder har försämrats under 2011. Medelhastigheten på vägarna i såväl Stockholm, Göteborg som Malmö sjönk, vilket framför allt bedöms bero på ett stort antal trafikarbeten som pågick i storstäderna samtidigt som trafikmängden ökade.

Diagram 3.1 Totalstopp på det statliga vägnätet 2007-2011

Miljoner fordonstimmor

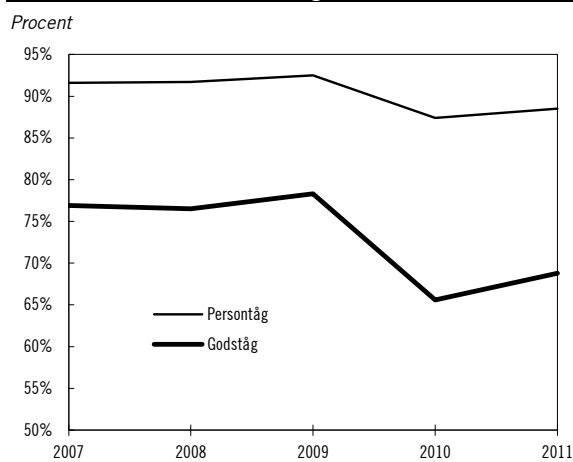


Källa: Trafikverket

Som ovanstående diagram visar så bröts den positiva trenden gällande antal totalstopp i vägtrafiken 2010 för att sedan återigen minska under 2011. Utvecklingen bedöms till del bero på gynnsammare väderförhållanden vintertid. Ett antal större händelser har dock inträffat under året som påverkade resultatet för 2011 t.ex. inträffade översvämningar som medförde trafik-

störningar främst i Göteborgsområdet och ett brolagerbrott på Essingeleden i Stockholm.

Diagram 3.2 Andelen person- och godståg som når slutdestination inom 5 min enligt tidtabell 2007-2011



Källa: Trafikverket

Tågens ankomstpunktighet mäts som den andel tåg som anlänt till sin slutstation inom fem minuter efter ankomst enligt tidtabellen. Ankomstpunktigheten har utvecklats positivt för 2011 jämfört med 2010 och även här bedöms utvecklingen framförallt bero på mer gynnsamma väderförhållanden som kan hänföras till vintermånaderna januari, februari och december. En ökad vinterberedskap i järnvägssystemet bedöms också ha påverkat resultatet. Även om trenden är positiv jämfört med 2010 så har punktigheten för tågtrafiken över en längre tidsperiod försämrats. Detta bedöms bero på att kapacitetsbegränsningarna under järnvägssystemets högrafiktimmor ökat vilket medför en ökad risk för störningar i tågtrafiken. Trafikarbetet på järnväg har ökat med 5,6 procent under 2011 vilket är väsentligt mer än på väg, även om även vägtrafiken ökat.

Trafikverket genomför mätningar på ungefär hälften av vägytan varje år och då registreras bland annat data om ojämnheter både i längdled och tvärled. Stora ojämnheter på vägen i längdled kan medföra att arbetsmiljön för yrkesförare blir sådan att de utsätts för vibrationer som överskrider gränsvärdena. Andelen ojämna vägar i längdled har ökat något de senaste åren, framför allt på de övriga för näringslivet utpekade viktiga vägarna samt på andra lågtrafikerade vägar. På dessa vägtyper är 10 respektive 20 procent drabbade, medan det för övriga vägtyper är några enstaka procent. Vad avser ojämnheter i tvärled så har detta ökat avsevärt under de senaste åren.

Att andelen väg med stora spårdjup ökat bedöms bero på den stora utbyggnad av mötteseparerade vägar, en vägtyp där spårighet uppstår betydligt snabbare än på andra vägtyper, i kombination med ökade trafikmängder. Se även avsnitt 3.5.4 avseende beläggningsåtgärder under 2011.

Vad avser trygghet i transportsystemet så har Transportstyrelsen genom omprövning av tillstånd och taxiförarlegitimationer bidragit till lika villkor för transportföretagen och till att oseriösa verksamhetsutövare inte kunnat fortsätta bedriva verksamhet. Trafikverket har även arbetat med att förbättra rastplatser, bytespunkter och trafikantinformation vilket har förbättrat tryggheten för medborgarna.

Utbudet av flygrörelser i det svenska systemet har ökat under året. Den totala trafikvolymen uppgår till 706 000 en route-rörelser, en uppgång med nästan 8 procent jämfört med föregående år. Antalet rörelser är 3 procent lägre än toppåret 2008. Utrikestrafiken har stått för den största volymökningen med nästan 9 procent till 256 000. Det är framför allt trafiken i Malmöområdet som ligger på rekordnivåer. Vissa dagar överstiger efterfrågan befintlig kapacitet söderifrån in mot Stockholms terminalområde. Under perioder ledde detta till vissa förseningar. Ett utvecklingsarbete avseende luftrummet är påbörjat med sikte på att separera trafiken in mot Arlanda från Brommatrafiken genom att skapa två luftleder in mot Stockholm. Under året har 99 procent av trafiken hanterats utan några förseningar.

Sjöfartsverkets isbrytningsverksamhet syftar till att säkerställa en väl fungerande vintersjöfart. Behovet av isbrytning var stort under vintern 2010–2011 då det var en sträng isvinter, t.ex. har isbrytningsverksamheten aldrig påbörjats så tidigt i Vänern som då och antalet isbrytarrelaterade arbetsdagar har aldrig förr varit så många. Sjöfartsverkets interna mål är att den genomsnittliga väntetiden på isbrytarassistans inte ska överstiga fyra timmar. Trots den stränga vintern 2010–2011 så var den genomsnittliga väntetiden 4 timmar och tre minuter, att jämföra med vintern 2009–2010 då den var cirka 9 timmar.

En minskad efterfrågan under 2011 ledde till att antalet lotsningar minskade med drygt 1 procent till 37 783 stycken. Malmö lotsområde stod för 64 procent av landets totala anlop. Vid några av sjötrafikområdena har ett antal lotsar under 2011 utökat sina behörigheter till att omfatta ett större geografiskt område, vilket resulterat i en större flexibilitet.

Arbetet med att skapa en geografiskt heltäckande digital djupdatabas har fortsatt under året syftande till att beskriva farlederna i sjöfartssystemet. Detta arbete finansieras via medel som Naturvårdsverket och Havs- och vattenmyndigheten ställt till Sjöfartsverkets förfogande.

Vad avser transportsystemets påverkan på näringslivets internationella konkurrenskraft så finns två internationella index som till del baseras på bedömningar kring det nationella transportsystemets bidrag till konkurrenskraften – The Global Competitiveness Index (GCI) och The Logistics Performance Index (LPI). I de senaste genomförda mätningarna rankas Sverige som 11 (GCI Infrastructure) respektive som 3 (LPI). Sverige placerar sig alltså relativt högt i båda indexen. De delar som framför allt drar ner värderingen inom infrastrukturområdet är de delar som rör väg- och järnvägstransporter.

Regional och internationell tillgänglighet

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

Resultat

Trafikverket gör årligen modellbaserade beräkningar av restider i vägnätet. I dessa beräkningar hålls befolkningsmängden konstant och den teoretiska restiden beräknas utifrån tillgängliga resvägar och hastighetsgränser. Det som framförallt påverkar beräkningarna är alltså nyöppnade vägar samt ändrade hastighetsgränser. Nedanstående förändringar i tillgänglighet har beräknats för 2011 jämfört med 2010.

Tabell 3.3 Förändringar i tillgänglighet

Tusentals individer

Antal vars restid förändrats	Kortare restid	Längre restid
Restid mellan glesbygd och centralort	12,2	5,5
Restid till regionalt centrum	220	45
Restid till nationellt centrum	900	0

Källa: Trafikverket

Tillgängligheten mellan glesbygd och centralorter med bil har under 2011 påverkats framför allt av förändringar av skyltad hastighet och förbättringar av vägnätets bärighet. Tillgängligheten mäts som antalet personer som har mer än en halvtimmes restid till centralorterna och som har fått restiden förändrad med mer än en halv mi-

nut under året. I glesbygden har 0,7 procent fått förbättrad restid till närmaste centralort under 2011, medan 0,3 procent fått längre restid. Det betyder att 99 procent av glesbygdsborna fått oförändrad tillgänglighet med bil.

Tillgängligheten till regionalt centrum redovisas som det antal personer som har mer än en halvtimmes restid på väg till ett regionalt centrum, och som har fått restiden förändrad med mer än en halv minut under året. Totalt under perioden 1 december 2010 till 1 november 2011 har knappt 220 000 personer fått kortare restid till sitt regionala centrum, medan drygt 45 000 personer har fått längre restid. Detta innebär att befolkningens tillgänglighet till regionala centrum totalt sett har förbättrats under det senaste året.

Tillgängligheten till storstad mäts som det antal personer som har mer än en timmes restid till nationella centrum (Stockholm, Göteborg eller Malmö) på väg, och som har fått restiden förändrad med mer än 4 minuter under året. Under perioden den 1 december 2010 till den 1 november 2011 har drygt 900 000 personer fått kortare restid till ett nationellt centrum. Ingen har fått restidsökningar på mer än 4 minuter. Tillgängligheten till nationella centrum har därmed förbättrats under året. Det bör dock påpekas att de teoretiska beräkningarna inte tar hänsyn till trängsel.

Totalt visar beräkningarna att drygt 1,1 miljoner människor fått kortare restid på väg till sitt regionala centrum eller till närmaste storstad under 2011, medan drygt 45 000 personer har fått längre restid. Av befolkningen i hela landet motsvarar det drygt 12 respektive 0,5 procent. Tillgängligheten mellan regioner och omvärld bedöms därmed ha förbättrats under 2011, bl.a. med anledning av att E6 Trelleborg – Vellinge, E4 Enånger – Hudiksvall, Väg 25 Eriksmåla – Boda och Partihallsförbindelsen öppnats under 2011.

Tillväxtanalys har gjort bedömningar av hur tillgängligheten har utvecklats för det svenska vägnätet för 2011 jämfört med 2008 nedbrutet på geografisk nivå. Denna analys pekar mot en försämring av den allmänna tillgängligheten i Norrland, norra Svealand, Gotland, Öland och Mellersta/Sydöstra Götaland. Övriga delar av landet visar en mer diversifierad bild av både förbättringar och försämrings. Till stor del bygger resultatet på de hastighetsförändringar som genomförts under senare år. Dessa förändringar

har dock i huvudsak skett under den tidigare delen av jämförelseperioden.

Med hjälp av anslaget för trafikavtal subventionerar staten, via Trafikverket, kollektivtrafik som är företagsekonomiskt olönsam men verkar för en grundläggande tillgänglighet i den interregionala kollektiva persontrafiken. Trafikverkets arbete med upphandlad trafik har under 2011 medfört att tillgängligheten för 104 av landets kommuner upprätthållits på en högre nivå än om inga insatser gjorts. Genom detta har antalet kommuner med dålig tillgänglighet minskats från 18 till 7 kommuner. Sämst tillgänglighet med interregional kollektivtrafik har kommunerna i Norrlands inland, Tornedalen, norra Värmland, Dalarna och Småland.

När det gäller den nationella tillgängligheten för svenska flygplatser under 2011 har den försämrats i flertalet av Sveriges regioner. Den internationella tillgängligheten påvisar att åtkomligheten är bättre än tillgängligheten. Det går alltså bättre att flyga från Sverige än att ta sig hit för en endagsförrättning. Bäst förutsättningar har Stockholm och Göteborg då de har ett relativt stort utbud av direktavgångar till europeiska städer. Den internationella tillgängligheten med flyg har totalt sett under 2011 försämrats.

Sjöfartsverket har under 2011 arbetat med att kontinuerligt anpassa de svenska farlederna till ändrade trafikmönster, nautiska behov samt den tekniska utvecklingen. För att bibehålla och i vissa fall öka farledernas dimensioner har muddringsarbeten genomförts. Underhållsarbete har vidare bedrivits vad avser befintlig utmärkning. Sjömätning har i första hand skett i de svenska farvatten och åtgärderna i farlederna har i första hand skett i prioriterade farleder inklusive anslutande farvatten i enlighet med internationell standard.

Ett jämställt samhälle

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

Resultat

Män och kvinnor reser inte likadant. I genomsnitt ägnar de nästan lika mycket tid till resor, men de använder transportsystemet på olika sätt. Kunskapen om de bakomliggande faktorerna till skillnaderna i resmönster utvecklas kontinuer-

ligt. Det finns få skillnader mellan män och kvinnor i hur man värderar olika resealternativ. Ungefär samma värdering görs monetärt av olika restidskomponenter, bekvämlighet och restids-säkerhet. De värderingar som skiljer åt gäller framför allt olika aspekter av trygghet.

Representationen av kvinnor och män i styrelser och ledningsgrupper hos transportmyndigheterna har under 2011 närmat sig inriktningen om en representation om minst 40 procent av vardera könet. En försämring har skett i Trafikverkets styrelse, från 44 procent kvinnor 2010 till 33 procent 2011. Luftfartsverkets ledningsgrupp har förbättrat andelen kvinnor från 21 procent 2010 till 31 procent 2011.

Samråd är viktiga för att fånga medborgarnas synpunkter, uppfattningar och behov när transportsystemet utformas. Det är viktigt att formerna för dessa samråd utvecklas så att kvinnor och män får samma inflytande.

Trafikverket arbetar med att säkerställa olika målgruppers åsikter tillvaratas under planeringsfasen. Med rapporten "Moderna samråd" som grund har fem pilotprojekt bedrivits under 2011 för att även få in synpunkter från kvinnor, ungdomar och nya svenskar.

I Trafikverkets beslutsunderlag för bedömning av enskilda åtgärder eller paket av åtgärder ingår "samlade effektbedömningar" (SEB). Under 2011 har ett FoI-projekt "Vad händer med mäns och kvinnors resande vid olika åtgärder" pågått för att utveckla metoden. En mall och handledning har tagits fram för analys av fördelningseffekter av infrastrukturåtgärder avseende kön. Under 2010 har Trafikverket också bedrivit ett projekt kallat "Ett jämställt transportsystem" i samarbete med Östersunds kommun. Metod har tagits fram för att integrera jämställdhetsfrågor i kommunernas arbete med gång- och cykelvägar. Metoden står nu inför tester och utvärderingar.

Trafikverket har under 2011 börjat ta fram ett planeringsunderlag för att utveckla det strategiska jämställdhetsarbetet med utgångspunkt i jämställdhetsintegrering. Tillsammans med flera andra myndigheter har arbetet fortsatt med att ta fram mål, indikatorer och mått för att kunna följa upp effekterna av jämställdhetsintegrering i transportsystemet. Under 2011 togs även beslut om en samlad jämställdhets- och mångfaldsplan för Trafikverket.

Transportstyrelsen har under det gångna året inlett arbetet med att ta fram en handlingsplan

för hur myndigheten ska bidra till ökad jämställdhet inom transportsystemet. Fokus har legat på kartläggning hur och i vilken omfattning arbetet med jämställdhetsfrågor har skett.

Sjöfartsverket har deltagit i Staten leder jämt, liksom Trafikverket, Luftfartsverket och Transportstyrelsen. Sjöfartsverket har som mål att jämställdhetsfrågorna ska integreras i det dagliga arbetet och att personalsammansättningen ska spegla samhället i stort. Det är en bit kvar för att förverkliga detta mål. Medan könsfördelningen i hela sjöfartssektorn, exklusive ombordpersonal, är relativt jämn så är ca 80 procent av de anställda på Sjöfartsverket män.

Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning

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

Resultat

Regeringen beslutade 2011 om en strategi för genomförande av funktionshinderspolitiken under 2011–2016. Målpreciseringen avseende transporter inom funktionshinderspolitiken är identisk med den som gäller för transportpolitiken. Regeringen beslutade den 6 oktober 2011 om ett uppdrag till Sjöfartsverket, Transportstyrelsen och Trafikverket m.fl. (dnr S2011/8810) avseende att arbeta enligt tre angivna delmål samt att årligen lämna en samlad rapport över genomförda insatser, resultat och effekter samt en lägesbeskrivning. Den första redovisningen gjordes i mars 2012.

Trafikverken har under flera år utgått från en prioriteringsmetod som grund för vilka delar av kollektivtrafiksystemet som i första hand ska göras användbar för alla. När åtgärder genomförts medför det att det prioriterade nätet av användbar kollektivtrafik successivt blir alltmer omfattande. Trafikverket anpassade under 2011 ytterligare 22 busshållplatser och 12 järnvägsstationer. Sammantaget är därmed hittills 574 busshållplatser och 50 järnvägsstationer i den statliga delen av nätet anpassade. Även rastplatser tillhörande det statliga vägnätet har anpassats under året. Busshållplatser är oftast belägna i kommunernas vägnät och staten har medfinansierat ombyggnader av busshållplatser via anslagsfinansierade bidrag till trafikhuvudmännen.

Åtgärder för ökad tillgänglighet genom att eliminera enkelt avhjälpna hinder har genomförts på hållplatser, rastplatser och stationer även utanför det prioriterade nätet. Sveriges flygplatser kan anses i stort sett vara anpassade för personer med funktionsnedsättning. Vid vissa av de mindre flygplatserna kan det dock behöva vidtas åtgärder vid bytespunkter för assistans mellan trafikslag, t.ex. mellan flyg och buss.

Inom samtliga trafikslag finns regler för hur fordon och byggnader ska vara utformade för att de ska möjliggöra resor för personer med funktionsnedsättning. Ett exempel på regelutveckling är att Transportstyrelsen tillsammans med andra utpekade myndigheter i EU har deltagit i kommissionens utvecklingsarbete gällande riktlinjer för tolkning av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1107/2006 om rättigheter i samband med flygresor för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet.

Barns möjligheter att använda transportsystemet

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

Resultat

Under de senaste trettio åren har barns rörelsefrihet i transportsystemet minskat. Föräldrarna tillåter i mindre grad än tidigare att barnen själva rör sig i närmiljön. Meningen med målet är inte att styra hur föräldrarna tar hand om sina barn utan att öka barns möjligheter att resa själva. Med barn avses här alla som inte fyllt 18 år. Den nedre åldersgränsen för vilka barn som målet handlar om är obestämt och kan variera beroende på sammanhanget.

Transportmyndigheternas arbete inriktas på barns säkerhet under resa, dvs. att på ett säkert sätt både använda och vistas i trafikmiljöer, inte på deras möjligheter att resa själva. Säkerhetsaspekten torde dock vara av betydelse för om föräldrar tillåter sina barn att resa själva. Trygghet är ett begrepp som fångar människors upplevelse av risk. Trygghet är något annat än säkerhet genom att det centrala är den subjektiva upplevelsen, inte den objektiva risken. Även om den objektiva risken är liten är det väsentligt att reducera upplevelsen för resenären att befinna sig i en riskfylld situation.

Antalet barn i åldern 0–17 år som beräknas ha dödats i vägtrafiken var 18 stycken 2011, vilket är en minskning med ett barn från 2010. För barn mellan 7–14 år som skadas svårt i trafiken är cykel det vanligaste färdssättet. Bland barnen i 15–17-årsåldern är i stället moped och motorcykel det vanligaste färdssättet. Varje år omkommer i genomsnitt sex barn inom järnvägstrafiken varav cirka fyra är självmord.

Trafikverkets insatser under 2011 bedöms ha lett till att tillgängligheten till skolan har förbättrats genom bland annat gång- och cykelvägar, hastighetsdämpande åtgärder, gångpassager, räcken samt gång- och cykelportar. Dessutom tillkommer ett antal åtgärder som kommunerna genomfört med hjälp av statlig medfinansiering. Trafikverket beräknar att mer än 1 400 barn har fått förbättrade skolvägar 2011 till följd av myndighetens åtgärder. Trafikverket medverkar även i EU-projektet SAFEWAY2SCHOOL som har syftet att utveckla och integrera teknik för tillhandahållandet av säker transport av barn till och från skolan.

Trafikverket arbetar för att minska antalet olyckor som inträffar när barn springer över järnvägsspår, bl.a. genom kameraövervakning, bevakning, instängsling av bangårdar, siktröjning och varningsskyltar. Säkerhetsinformation riktad till barn och ungdomar är framtagen och ställs till skolornas förfogande. Inom projektet ”Stationer för alla”, arbetar Trafikverket tillsammans med andra aktörer för att stationerna ska bli mer tillgängliga för alla resenärer, inklusive barn.

Tillsammans med Boverket driver Trafikverket ett regeringsuppdrag för att finna metoder för att stärka barns inflytande och delaktighet i kommunal trafik- och samhällsplanering. De medverkande kommunerna är Borlänge, Göteborg, Hällefors, Trelleborg, Örebro och Östersund. Uppdraget ska slutredovisas 2012.

Trafikverket arbetar tillsammans med sju andra myndigheter och organisationer med att minska riskerna vid körning med moped och motorcykel. En gemensam strategi har tagits fram för arbetet.

Luftfarten är det trafikslag som tar mest hänsyn till ensamresande barn. Om någon vuxen lämnar och hämtar barnen på flygplatsen kan barn resa ensam från fem års ålder och upp till 11 års ålder. Servicen är ofta avgiftsbelagd. Ledsagarservicen för barn inom flyget har dock minskat till och från Arlanda. Totalt ledsagades över 41 000 barn 2003 men antalet har sjunkit stadigt

till nuvarande nivå om ca 23 000 ensamresande barn 2011.

Kollektivtrafik, gång och cykel

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

Resultat

Den 1 januari 2012 trädde den nya lagen (2010:1065) om kollektivtrafik i kraft. Det innebär att de tidigare trafikhuvudmännen i respektive län har ersatts av regionala kollektivtrafikmyndigheter, vilket medförde en stor aktivitet i alla län under 2011 med att omorganisera kommuners och landstings verksamhet på kollektivtrafikområdet. Den nya lagstiftningen på kollektivtrafikområdet innebär också att den tidigare möjligheten för trafikhuvudmännen att i praktiken stoppa tillträdet till marknaden för kommersiell busstrafik inom länen har tagits bort. Det är alltså från och med 2012 öppet för bussföretag att på kommersiella villkor erbjuda tidtabellagd trafik även lokalt och regionalt. Redan i början av 2012 hade åtta anmälningar om att köra kommersiella busslinjer inkommit till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. Denna trafik ökar utbudet av kollektivtrafik och ökar därmed människors möjligheter att välja kollektivtrafik. Öppnandet av marknaden för kommersiell persontrafik på järnväg gäller fullt ut från och med december 2011. Det har medfört att fler tåglinjer har tillkommit. Ny tågtrafik har startats t.ex. på sträckan Uppsala – Göteborg via Stockholm och Skövde.

Trafikanalys fick under 2011 i uppdrag av regeringen att utvärdera effekterna av öppnandet av marknaden för persontrafik på järnväg samt av den nya lagstiftningen på kollektivtrafikområdet.

Resandet med kollektivtrafik har ökat under senare år. Eftersom även annat resande har ökat har dock kollektivtrafikens andel av det totala resandet inte ökat annat än marginellt. Kollektivtrafikens andel ligger relativt stabilt på knappt 20 procent av det totala resandet räknat som andel av antal personkilometer.

För att stärka kollektivtrafiken på järnväg har Trafikverket genomfört ett stort antal mindre trimningsåtgärder för ökad punktlighet. En kraftsamling gjordes också av Trafikverket inför

vintern 2011 för att undvika tidigare års försejningar vintertid. Myndigheten har även delfinansierat investeringar i regionala kollektivtrafikläggningar i syfte att göra kollektivtrafiken mera tillgänglig, attraktiv, trygg och säker. Under 2011 uppgick den statliga medfinansieringen till totalt 566 miljoner kronor. Som exempel på investeringar kan nämnas busshållplatser, resecentrum, tillgänglighetsanpassning, säkra gångpassager, gång- och cykelvägar, hastighetsåtgärder, cirkulationsplatser, bilupställningsplatser avsedda för personer med funktionsnedsättning, spårfordon, kollektivtrafikläggningar vid flygplats, ombyggnad av kajläggningar och investeringar i fartyg.

Vidare har Trafikverket deltagit i projekt med kollektivtrafikbranschen för att utveckla kollektivtrafiken. Ett exempel är att myndigheten bistod vid framtagandet av en vägledning om övergripande principer för tillträde och prissättning vid bytespunkter. Trafikverket har även ett samarbete med kollektivtrafikbranschen för att utveckla bättre reseplanerare.

Under 2011 har Trafikverket byggt 91 km nya gång- och cykelvägar och 14 planskilda korsningar för gång- och cykeltrafik. Större delen av cykelvägnätet ingår dock i kommunernas vägnät. Eftersom det saknas uppgifter om kommunernas cykelvägnät är det okänt hur stort detta nät är och hur det har förändrats. Förutom mer cykelvägar är ett sammanhängande cykelnät och en bra och relevant drift- och underhållsstandard av vikt för att främja och möjliggöra mer cykling. Det minskar inte bara olycksrisken, utan ökar även cykelkomforten. En kunskapssammanställning kring vikten av drift och underhåll av cykelvägar har publicerats under 2011. Under 2011 har Trafikverket också slutredovisat regeringsuppdraget om en strategi och handlingsplan för ökad och säker cykling (dnr N2011/6843/TE).

Regeringen tillsatte 2010 en cykelutredning som ska redovisa sitt uppdrag den 31 oktober 2012 (dir. 2010:93). Uppdraget består kortfattat i att utreda hur förändrade regler kan bidra till ökad och säker cykling.

3.5.2 Hänsynsmål: Säkerhet, miljö och hälsa

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas

eller skadas allvarligt samt bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.

Trafiksäkerhet

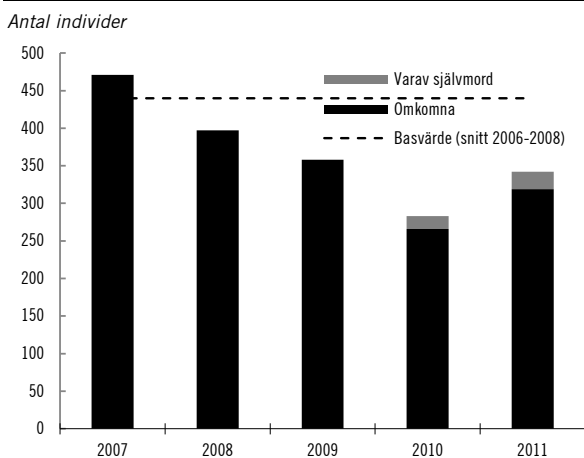
Precisering av målet: Antalet omkomna inom vägtransportsystemet halveras och antalet allvarligt skadade minskar med en fjärdedel mellan 2007 och 2020. Särskilt bör åtgärder som syftar till att förbättra barns trafiksäkerhet prioriteras. Antalet omkomna inom yrkessjöfarten och fritidsbåttrafiken minskar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

Resultat

Den trafikslagsövergripande målsättningen om en fortlöpande minskning av antalet dödade och allvarligt skadade har inte uppfyllts 2011. Antalet dödade minskade inom bantrafiken, men ökade inom vägtrafiken, sjötrafiken och luftfarten, jämfört med 2010.

Regeringen kan konstatera att män är överrepresenterade vad avser antal omkomna och skadade i trafiken. Detta bedöms dels bero på att män i större utsträckning framför fordon men även att män är mer benägna att ta risker i trafiken t.ex. vad avser alkohol, bältesanvändning och hastighetsöverträdelser. Flera av de åtgärder som genomförs inom trafiksäkerhetsområdet riktas mot just dessa typer av riskbeteende, t.ex. alkoholås och hastighetsövervakningskameror.

Diagram 3.3 Antalet omkomna inom vägtrafiken 2007-2011



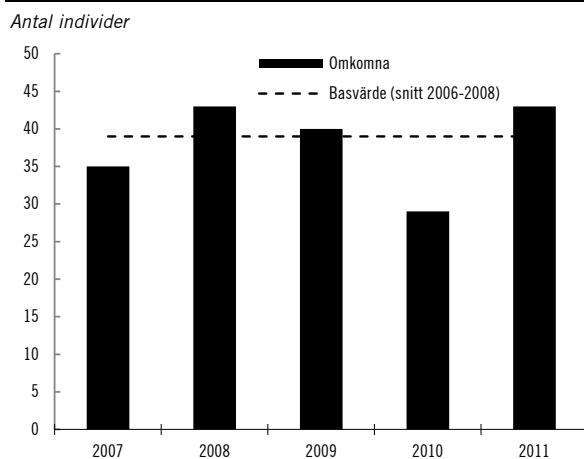
Källa: Trafikanalys och Trafikverket

Enligt den officiella statistiken omkom 319 personer i vägtrafikolyckor 2011 (266 för 2010). Från och med 2010 särredovisas antalet självmord i vägtrafiken. 2011 omkom 23 personer i olyckor som klassas som självmord (17 för 2010). Jämfört med 2010 har alltså antalet omkomna i trafiken ökat med 53 personer eller 20 procent, men är samtidigt inte högre än 2009 års nivå. Över en längre tidsperiod minskar antalet omkomna i vägtrafiken. Skillnaderna under vintermånaderna och det vinterväglag som rådde under 2010, står för den klart största delen av uppgången i antal omkomna 2011. Om utvecklingen fortsätter som det senaste decenniet är preciseringen om en halvering av antalet omkomna till 2020 inom räckhåll.

Av dem som omkom i vägtrafiken under 2011 var hälften personbilar. De därefter största trafikantgrupperna var gående (17 procent) och motorcyklister (14 procent). Av de 319 personer som omkom i vägtrafikolyckor under 2011 var 241 män och 78 kvinnor. Mätt i antal omkomna per 100 000 invånare omkom under 2011 flest i åldersgruppen 75 år och äldre följt av gruppen 18–24 år.

Under 2011 beräknas ca 3 127 personer ha skadats svårt i vägtrafiken (2 888 för 2010). Uppgången av svårt skadade personer kan ses tydligt utom bland bilförare. Under 2010 minskade antalet svårt skadade motorcyklister och mopedister kraftigt. Under 2011 har det skett en viss återgång till en mer normal nivå för motorcyklister, medan antalet svårt skadade mopeder i stort sett ligger kvar på 2010 års låga nivå. Nedgången av svårt skadade mopeder är med stor sannolikhet ett resultat av införandet av ”mopedkörkort”.

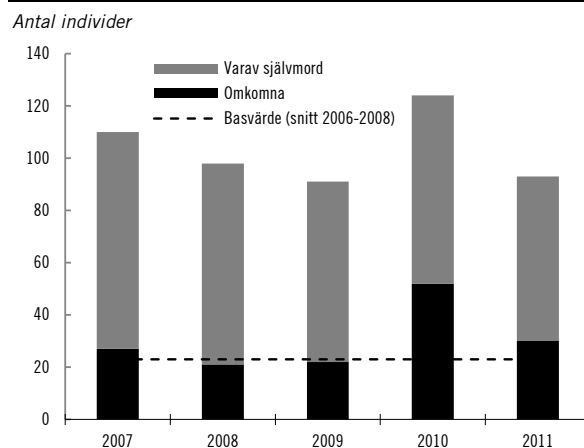
Viktiga förklaringar till minskningen av antalet dödade och skadade i vägtrafiken är den successiva förbättringen av vägar och fordon samt lägre genomsnittlig hastighet. De reformer som införts för säkrare förare i form av introduktionsutbildning vid privat övningskörning, utökad riskutbildning för B-körkort, och ny riskutbildning för motorcykelbehörigheterna, torde också ha haft betydelse för olycksutvecklingen.

Diagram 3.4 Antal omkomna i sjötrafiken 2007-2011

Vad avser sjöfarten så ökade både antalet omkomna och allvarligt skadade under 2011. Trenden visar dock en nedgång både vad avser antal omkomna och allvarligt skadade. Inom yrkesjötrafiken inträffade tre dödsfall under 2011, varav ett dödsfall på utländskt fartyg i svenskt vatten. Samtliga omkomna under 2011 i yrkessjötrafiken var män. Antalet allvarligt skadade var två, båda på svenska fartyg.

Inom fritidsbåttrafiken skedde 40 dödsfall under 2011 vilket var en ökning med 11 omkomna jämfört med året innan. Av de omkomna inom fritidsbåttrafiken var 37 män och 3 kvinnor. Siffran för allvarligt skadade är mycket osäker men en notering om 72 personer finns, vilket är en ökning med 30 personer från året innan. Bristande datainsamling kan påverka siffrorna och det pågår ett förbättringsarbete.

Många av de allvarligare olyckorna inom fritidsbåttrafiken bedöms ha koppling till alkohol, brister i sjömanskap och bristande båtförnuft. Under 2010 infördes samma promillegränser för sjöfylleri som gäller för rattfylleri, vid körning med större och mer motorstarka båtar. Kustbevakningen och polisen får därmed bland annat utföra slumpmässiga nykterhetskontroller till sjöss. Under 2011 arbetade Transportstyrelsen tillsammans med andra myndigheter och organisationer med en strategi för säkrare båtliv som ska gälla under perioden 2012–2020.

Diagram 3.5 Antal omkomna inom bantrafiken 2007-2011

Inom bantrafiken (inkl. tunnelbana och spår-bunden trafik) var antalet omkomna under 2011 93 personer, varav 63 har klassats som självmord. Av de omkomna i bantrafiken under 2011 var 63 män och 29 kvinnor (en okänd).

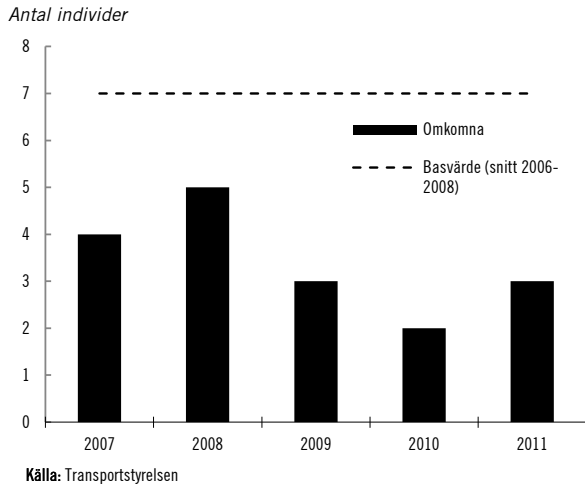
Olycksstatistiken på statens spår-anläggningar, dvs. alla järnvägsspår med undantag för Inlandsbanan, Roslagsbanan, Saltsjöbanan, diverse museijärnvägar, industrispår och tunnelbana, beräknas uppgå till ca 78 omkomna, varav 56 bedöms vara självmord. Det motsvarar en minskning med ca 29 procent jämfört med 2010, då 110 personer omkom. Även om detta är en minskning i förhållande till 2010 så är det sett över tid ingen trendmässig minskning.

Under 2010 ändrades definitionen för plankorsningsolycka enligt en ny EU-definition till att även omfatta olyckor med gående i plankorsningar. Fram till 2009 innebar en plankorsningsolycka en sammanstötning mellan järnvägsfordon i rörelse och ett vägfordon. Totalt dog 13 personer i plankorsningsolyckor 2011 (15 för 2010). Fem fotgängare och sju personer i bilar förolyckades. De sju personerna som förolyckades i bilar klassas även som vägtrafikolyckor. Antalet dödade i järnvägstra-fiken per miljon tågkilometer 2011 beräknas uppgå till 0,55. Motsvarande antal 2010 var 0,78.

De flesta som drabbas av olyckor befinner sig utanför tågen. Det enskilt största problemet är obehörigt spårbeträdande. Trafikverket arbetar därför med informationsinsatser, kameraövervakning och åtgärder i infrastrukturen. För att minska risken för olyckor i arbetet i spåren genomfördes under 2011 en översyn av regeltil-lämpningen och entreprenörers säkerhetssystem. Under 2011 stängde Trafikverket 117 plankorsningar och under samma period öppnades 14

planskilda korsningar för gång- och cykeltrafik och 40 planskilda korsningar för biltrafik. Under 2011 påbörjade Transportstyrelsen ett projekt för att utveckla en handlingsplan om att minska antalet självmord i trafiken. Arbetet ska slutföras under 2012.

Diagram 3.6 Antal omkomna i lufttrafiken 2007-2011



Under 2011 omkom tre personer vid olyckor med lufttransport. I samtliga fall rör det sig om så kallat allmänflyg, dvs. icke kommersiella flyg eller bruksflyg. Det var en fler än under 2010. Målet med en årlig minskning uppfylldes alltså inte under 2011. Olyckstalen är mycket små men varierar kraftigt om det inträffar en allvarlig olycka med kommersiellt flyg. Antalet allvarligt skadade personer var nio, även här enbart inom allmänflyg, vilket är en minskning mot föregående år. Av dessa drabbades sju personer vid flygsporten skärmflygning.

Begränsad klimatpåverkan

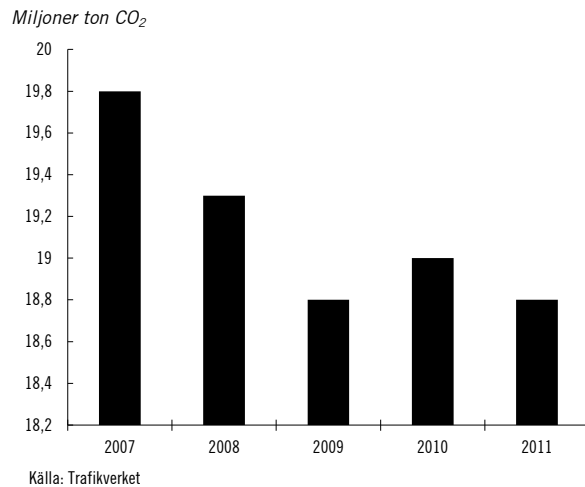
Precisering av målet: Transportsektorn bidrar till att miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet fossilberoende. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen.

Resultat

Preliminära beräkningar visar att utsläppen av koldioxid från inrikes transporter minskade med drygt 1 procent under 2011 jämfört med 2010. Utsläppen från inrikes transporter svarar för cirka en tredjedel av de samlade i utsläppen av växthusgaser i Sverige. Energianvändningen för inrikes transporter har sedan 2005 endast uppvi-

sat mindre fluktuationer mellan åren och 2011 års användning ligger på ungefär samma nivå som 2005.

Diagram 3.7 Koldioxidutsläpp från vägtrafiken 2007-2011



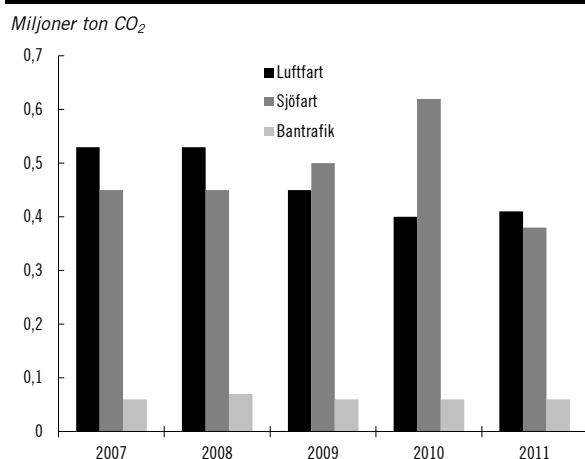
Vägtrafikens utsläpp av koldioxid minskade under 2011 med knappt 1 procent jämfört med 2010, trots att trafikarbetet ökade med drygt 2 procent. Förklaringen ligger i att fordonen blivit mer energieffektiva och att andelen förnybar energi har ökat under året. Den 1 januari 2012 införde regeringen en supermiljöbilspremie i syfte att stimulera marknadsintroduktionen av de mest miljövänliga bilarna. Under 2011 har Trafikverket i samverkan med andra aktörer minskat transportsektorns utsläpp av koldioxid med drygt 115 000 ton. Det som gett de största bidragen är samverkan med näringslivet och offentliga organisationer för bättre val av fordon, drivmedel och färd sätt, förändrade logistikuppbygg, ökad hastighetsefterlevnad och sparsam körning.

Den genomsnittliga bränsleförbrukningen hos nya personbilar sjönk från 6,2 liter per 100 kilometer 2010, till 5,8 liter per 100 kilometer 2011. Det motsvarar en minskning av koldioxidutsläppen från 153 gram per kilometer till 144 gram per kilometer. Andelen dieseldrivna personbilar i nybilsförsäljningen ökade från 51 till 62 procent och ligger därmed på samma nivå som genomsnittet inom EU. De nyregistrerade miljöbilarna utgjorde drygt 37 procent av alla nyregistrerade bilar 2011. Miljöbilarna domineras av energieffektiva dieseldrivna bilar som stod för 63 procent av de sålda miljöbilarna.

Andelen förnybara bränslen inom vägtransportsektorn ökade från 5,7 procent 2010 till 6,8 procent 2011. Ökningen beror till största delen på ökad inblandning av biodiesel i diesel, något

som har blivit möjligt genom förändring av EU:s bränslekvalitetsdirektiv och motsvarande lagstiftning som införts i Sverige under 2011. Enligt Statens energimyndighets preliminära beräkningar uppgår andelen förnybar energi inom transportsektorn enligt förnybarhetsdirektivets beräkningsmetod till 9,8 procent 2011. Direktivets mål är att varje medlemsstat ska uppnå 10 procent förnybar energi i transportsektorn till 2020.

Diagram 3.8 Koldioxidutsläpp från luftfart, sjöfart och bantrafik 2007-2011



Källa: Transportstyrelsen, Energimyndigheten och Trafikanalys

För luftfarten ökade koldioxidutsläppen från inrikestrafiken preliminärt med cirka 4 procent under 2011 enligt Transportstyrelsens beräkningar. Orsaken är en kraftigt ökad flygtrafik under året samtidigt som energieffektiviteten varit oförändrad. Sedan den 1 januari 2012 ingår luftfarten i EU:s system för handel med utsläppsrätter.

Luftfartsverket har fortsatt arbeta aktivt med att optimera flygvägar och utveckla operativa metoder och system som säkerställer att flygning i svenskt luftrum kan ske med så liten miljöpåverkan som möjligt. På mindre flygplatser är s.k. gröna inflygningar mer regel än undantag. För de flygningar som passerar svenskt luftrum är nu metodiken för s.k. Free Route Airspace på plats vilket innebär kortare flytvägar och minskade utsläpp. Miljöprojektet Vinga vid Göteborg-Landvetter flygplats avslutades under året. Vinga är ett av många projekt inom ramen för SESAR som kortat inflygningsbanorna och minskat bullerstörningarna. Slutsatsen är att bland de flygmetoder som finns i dag är den som använts i Vinga en av de mest effektiva för att minska utsläppen från flyget. De kurvade inflygningarna har kortat inflygningen med 22 km och

inflygningbanorna har lagts över områden där väldigt få bor. Den genomsnittliga minskningen av koldioxidutsläppen har varit 238 kilo per inflygning.

Luftfartsverket och Transportstyrelsen deltar också aktivt i internationella samarbeten för att minska flygets miljöpåverkan. Transportstyrelsen deltar bl.a. i "European Advanced Biofuels Flight Path 2020" som är ett projekt som drivs av Europeiska kommissionen. Projektet påbörjades i mitten av 2011 och målsättningen är att flyget 2020 ska använda 2 miljoner ton hållbart biobränsle som blandas in i traditionell fossilbaserad flygfotogen.

Förhandlingarna i IMO (International Maritime Organization) för att minska sjöfartens utsläpp av växthusgaser har fortsatt, men har inte lett till några framsteg sedan beslutet i juli 2011 om tvingande krav på nya fartygs energieffektivitet genom ett s.k. Energy Efficiency Design Index (EEDI).

Övriga miljö kvalitetsmål och minskad ohälsa

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

Resultat

Luftkvaliteten i svenska tätorter har på de flesta håll blivit bättre de senaste decennierna. Miljö kvalitetsnormer för utomhusluft överskrids dock i flera tätorter i trafiknära miljöer. De minskningar som har skett genom att nya fordon orsakar lägre utsläpp, har till viss del ätit upp av ökad trafik. Ökat trafikarbete, ökad inflyttning till städer och byggande av bostäder i bullerutsatta lägen gör också att fler människor blir utsatta för buller. Trafik och transportinfrastruktur ger fortsatt negativ påverkan på biologisk mångfald men det finns också en möjlighet för transportsystemet att bidra till ökad biologisk mångfald. Åtgärder har gjorts som kan bidra till ökad hälsa genom att ge förutsättningar för fysisk aktivitet.

Utsläppen av kväveoxider från vägtrafiken sjunker stadigt, om än långsammare än tidigare. Att utsläppsminskningen av kväveoxider går långsammare beror bland annat på en större andel trafik med dieselfordon. Transportstyrelsen

har under 2011 inom ramen för Östersjösamarbetet i Helcom varit delaktigt i att ta fram underlag till en ansökan till FN:s internationella sjöfartsorgan, IMO, om att utpeka Östersjön som ett särskilt kontrollområde för utsläpp av kväveoxider (NO_x Emission Control Area, NECA). Vid senaste mötet i Helcoms kommission i mars 2012 fanns ett brett stöd bland Östersjöländerna för att skicka in ansökan till IMO.

De personbilar som registreras eller säljs från och med 2011 måste uppfylla kraven enligt Euro5. För dieslbilar innebär det en sänkning av kväveoxider (NO_x) med drygt 20 procent och av partiklar med 80 procent jämfört med Euro 4-normen. Det finns dock fortsatt problem med för höga partikelhalter. För att minska de höga halterna av PM10 behöver dubbdäcksanvändningen minska, medan avgaserna har större betydelse för de allra minsta partiklarna (PM2,5). Regeringen beslöt i juni 2011 att ge kommuner möjlighet att förbjuda dubbdäck på samtliga kommunala vägar inom ett område genom en ändring i trafikförordningen (1998:1276). Vissa kommuner har i dag dubbdäcksförbud på enskilda gator, t.ex. Stockholm och Göteborg, men hittills har ingen nyttjat möjligheten att förbjuda det på samtliga kommunala vägar. Vinterdäcksundersökningen visar att andelen fordon med dubbfria vinterdäck i landet fortsätter att öka. Sverige riskerar att dömas till höga böter av EU-domstolen om inte partikelhalterna sänks i vissa delar av storstäderna.

Omkring två miljoner människor bedöms vara exponerade för trafikbuller som överskrider riktvärdet 55dBA ekvivalent ljudnivå utomhus vid bostäder, varav de flesta är utsatta för buller från väg- och/eller järnvägstrafik. Bullerskyddsåtgärder i de mest bullerexponerade miljöerna har medfört att det totala antalet personer som utsätts för trafikbuller över riksdagens riktvärden under 2011 beräknas ha minskat med omkring 2 400 personer. Ytterligare underlag för bedömning av bullersituationen tas fram under 2012 i de kartläggningar som ska genomföras enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/49/EG av den 25 juni 2002 om bedömning och hantering av omgivningsbuller. Gränsvärden för buller från däck skärps gradvis från 2012 och Europeiska kommissionen har lagt ett förslag om att minska bullernivån från motorfordon som regeringen stödjer i stort. Inom järnvägs-

sektorn har nya tystare tågtyper tagits i drift. Trafikverket deltar i och stödjer nationell och internationell utveckling för att minska bulleremissioner från järnvägsspår och järnvägsfordon.

Trafik och transportinfrastruktur påverkar den biologiska mångfalden negativt bl.a. genom intrång, barriärer och fragmentering. Men det finns också en potential för transportsystemet att bidra i en positiv riktning, t.ex. genom att med goda skötselmetoder för vägkanter erbjuda växtplatser för arter som inte längre gynnas av jordbruket. Åtgärder för att minska barriärer för fisk, uter och groddjur vid statliga vägar och järnvägar har genomförts i viss omfattning 2011. Dock är åtgärdstakten låg i förhållande till mängden barriärer.

Spridning av invasiva arter och andra oönskade organismer via fartygens barlastvatten är ett hot mot den biologiska mångfalden i Östersjön. Sverige anslöt sig 2009 till den internationella barlastkonventionen. Fortfarande är det endast 35 länder med totalt 28 procent av världshandelstonnaget som anslutit sig, och det krävs att de anslutna länderna tillsammans ska ha minst 35 procent av världshandelstonnaget i sina register för att konventionen ska träda i kraft. Ett ikraftträdande kan väntas tidigast under 2013. Fram till dess gäller frivilliga riktlinjer för barlastvattenhanteringen.

Transportstyrelsen fick 2010 i uppdrag av regeringen att genomföra ett förbud mot att släppa ut toalettavfall från fritidsbåtar. Förbudet har nu förts in i en föreskrift som träder i kraft 2015. Genom förbudet bidrar Sverige till att uppnå sitt åtagande om minskade utsläpp av kväve och fosfor. Regeringen har arbetat aktivt för ett motsvarande förbud för kryssningsfartyg och passagerarfärjor i Östersjöområdet. Ett sådant förbud beslutades av IMO sommaren 2011. Förbudet kommer att införas från 2016 för nya fartyg och från 2018 för befintliga fartyg.

Trafikverket har, i dialog med andra trafikmyndigheter och bl.a. Socialstyrelsen, arbetat med att koppla folkhälsomålen till transportsystemet. Trafikverket identifierade i samband med det några aspekter som det finns potential att lyfta på ett tydligare sätt. Bland annat Delaktighet i samhälls- och infrastrukturplaneringen, Ökad fysisk aktivitet samt Suicid i järnvägssystemet. För redovisning av åtgärder relevanta för dessa områden, se tidigare avsnitt avseende *Barns möjlighet att använda transportsystemet, Kollekt-*

tivtrafik, gång och cykel samt *Trafiksäkerhet* som redovisas under funktionsmålet.

3.5.3 Analys och slutsatser

Det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Utvecklingen under 2011 har sammanfattningsvis lett till en förbättrad tillgänglighet för medborgare och näringsliv inom och mellan regioner, samt mellan Sverige och andra länder. Däremot bedöms kvaliteten i medborgarnas resor ha försämrats t.ex. vad avser punktlighet.

Transportsystemets klimatpåverkan har minskats under 2011 men samtidigt är förbättringstakten inte tillräcklig för att nå fram till uppsatta mål. Åtgärdstakten vad gäller miljöåtgärder i befintlig infrastruktur är låg i förhållande till behoven. Även vad avser antal dödade och skadade i transportsystemet bedöms taken inte tillräcklig för att nå uppsatta mål, särskilt vad avser utvecklingen inom bantrafiken.

Transportarbetet ökar alltså. Det gäller inte minst persontransporter, men även godstransporter ökar kontinuerligt. Fungerande person- och godstransporter fortsätter att vara viktiga förutsättningar för ett fungerande samhälle. Transporternas betydelse för samhällets tillväxt, i kombination med deras icke hållbara effekter utgör fortsatt en utmaning.

Transportsystemets utformning har en stor betydelse för dess bidrag till en långsiktigt hållbar utveckling och de resurser som idag används för investeringar, reinvesteringar samt drift och underhåll påverkar i hög grad framtidens transportsystem.

Den totala samhällsekonomiska kostnaden för resor och transporter är större än den privata och företagsekonomiska kostnaden vilket leder till en viss risk för överkonsumtion av resor och godstransporter. Detta kan hanteras genom att internalisera de externa effekterna med hjälp av skatter och avgifter. Om de internaliserade kostnaderna och avgifterna är lika stora som kostnaderna som transportsystemets externa effekter orsakar så har full internalisering uppnåtts, vilket är en förutsättning för samhällsekonomisk effektivitet. Idag är marginalkostnaderna för trafikens kända externa effekter enbart delvis internaliserade för de flesta transportmedel och trafikslag. Persontrafik med bensindrivna bil på landsbygden är den enda typ av transport som idag betalar fullt ut för sina beräknade samhällsekonomiska kostnader. Vad avser godstransporter på tåg och fartyg har nästan full internaliseringsgrad uppnåtts. Lägst grad av internalisering återfinns inom godstransporter på väg och persontrafik med flyg.

Beräkningar av internaliseringsgraden pekar mot att de höjningar av skatter och avgifter som har gjorts under det senaste året såväl som under den senaste fyraårsperioden varit motiverade ur ett samhällsekonomiskt perspektiv.

Analys och slutsatser beträffande måluppfyllelsen för funktionsmålet om tillgänglighet samt hänsynsmålet om säkerhet, miljö och hälsa sammanfattas i tabellen 3.4.

Tabell 3.4 Samlad målbedömning för transportområdet

<i>Funktionsmålet</i>	<i>Analys och slutsatser</i>	<i>Trend</i>
Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet. Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras.	Brister har uppmärksammats framförallt inom väg- och järnväg. Trafiken både på väg- och järnväg ökar och når på många håll kapacitetsgränsen under högtrafikperioder vilket i sin tur skapar driftstörningar, punktlighetsproblem, dålig framkomlighet och nedsatt bärighet. Vägarnas tillstånd har försämrats. Vidare har bristfällig trafikinformation uppmärksammats under det senaste året.	Negativ
Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder.	Antalet personer som fått minskad restid mellan glesbygd och centralort har ökat. Även tillgängligheten för resor till nationellt eller regionalt centrum har ökat efter några år av nedgång. Antalet kommuner som saknar en grundläggande tillgänglighet med kollektiva färdmedel har minskat, stora geografiska variationer finns dock. Flyget avviker från den positiva utvecklingen då både tillgängligheten och åtkomligheten försämrats på flera orter.	Positiv
Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.	Könsfördelningen i styrelser och ledningsgrupper bland transportmyndigheterna och de statliga bolagen inom transportområdet har närmast sig en fördelning om 40 procent av vardera könet. Flera transportmyndigheter arbetar aktivt med jämställdhetsfrågor och med att uppnå en jämn könsfördelning. Skillnader finns fortfarande mellan mäns och kvinnors användande av och beteende i transportsystemet. Stora skillnader finns i kvinnors och mäns pendlingsmönster.	Oförändrat
Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.	Anpassningen av stationsområden för personer med särskilda behov har fortsatt under 2011. En större andel av fordonen i kollektivtrafiken bedöms vara anpassade för personer med funktionsnedsättning. Ledsagningstjänster innehåller fortfarande brister.	Oförändrat
Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och visats i trafikmiljöer ökar.	Åtgärder har genomförts, framförallt för att förbättra säkerheten för barn i transportsystemet.	Oförändrat
Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.	Cykel- och gångnätet har utvidgats under 2011 dock är kunskapen om statusen och omfattningen på det totala nätet begränsad. Förutsättningarna för att välja lokal och regional kollektivtrafik har bedöms inte ha förändrats i någon större utsträckning.	Oförändrat
<i>Hänsynsmålet</i>	<i>Analys och slutsatser</i>	<i>Trend</i>
Antalet omkomna inom vägtransportområdet halveras och antalet allvarligt skadade minskas med en fjärdedel mellan 2007 och 2020.	Antalet som omkom och skadades allvarligt inom vägtransportområdet ökade men var fortfarande under basvärdet, som är snittet för 2006-2008. Trenden utifrån de senaste åren bedöms vara fortsatt positiv och målet för 2020 bedöms vara inom räckhåll.	Positiv
Antalet omkomna inom yrkessjöfarten och fritidsbåttrafiken minskar fortlöpande och antalet allvarligt skadade halveras mellan 2007 och 2020.	Antalet som omkom inom sjöfarten ökade till en nivå som var över basvärdet för 2006-2008. Trenden för de senaste åren har dock ändå pekats mot ett minskat antal omkomna. Endast ett fåtal händelser inträffade i yrkessjöfarten. Den samlade bedömningen är att utvecklingen är fortsatt positiv.	Positiv
Antalet omkomna och allvarligt skadade inom järnvägstransportområdet minskar fortlöpande.	Antalet omkomna vid olyckshändelser inom bantrafiken minskade avsevärt under 2011 efter ett år med ovanligt många omkomna 2010. Trenden är trots detta över basvärdet för 2006-2008 och kan därmed inte sägas ha minskat kontinuerligt. Även antalet allvarligt skadade ökade, dock ligger utvecklingen här under basvärdet. Den samlade bedömningen är att utvecklingen är fortsatt negativ.	Negativ
Antalet omkomna och allvarligt skadade inom luftfartsområdet minskar fortlöpande.	Antalet omkomna ökade och antalet allvarligt skadade minskade under 2011. Jämfört med basvärdet för 2006-2008 så var utvecklingen positiv. Den samlade bedömningen är dock att ingen betydande förändring har skett i förhållande till målpreciseringen.	Oförändrat
Transportsektorn bidrar till att miljökvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet beroende av fossila bränslen. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen.	De inhemska utsläppen av koldioxid från transporter har minskat något under 2011. Transportsektorns utsläpp av klimatgaser domineras av vägtrafikens utsläpp som ligger 9 procent över nivån för 1990. Energieffektiviteten har förbättrats bland de nya vägfordonen. Andelen nyregistrerade fordon som är anpassade till att köras på förnybara bränslen har minskat, men andelen förnybar energi av den totala energianvändningen har ändå ökat, både inom vägtrafiken och inom hela transportsektorn.	Oförändrat
Transportsektorn bidrar till att övriga miljökvalitetsmål nås och till minskad ohälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska delmål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för att nå uppsatta mål.	Luftkvaliteten i svenska tätorter på de flesta håll har blivit bättre de senaste decennierna. Miljökvalitetsnormerna överskrids dock i flera tätorter. Bullerskyddsåtgärder i de mest bullerexponerade miljöerna har medfört att antalet personer utsatta för trafikbuller över riksdagens riktvärden beräknas ha minskat med 2 400 personer. Transportsektorn har fortsatt negativ påverkan på biologisk mångfald.	Oförändrat

3.5.4 Särskilda resultatredovisningar

Särskilt om Trafikverkets resultat

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

- 136 miljarder kronor till drift och underhåll av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion av vägar och statlig medfinansiering till enskilda vägar,
- 64 miljarder kronor till drift och underhåll av det statliga järnvägsnätet, och
- 217 miljarder kronor till den statliga ramen för utveckling av transport-systemet, som ska gå till åtgärder för statliga vägar och till åtgärder för det statliga järnvägsnätet, räntor och amorteringar m.m.

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

Den nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2010–2021 innehåller ett antal nya investeringar som delvis kommer att finansieras med inkomster från trängselskatt eller vägavgifter. Den del av investeringarna som täcks av framtida skatte- eller avgiftsintäkter finansieras genom lån. Riksdagen beslutade med anledning av vårtilläggsbudgeten för 2010 (prop. 2009/10:99, bet. 2009/10:FiU21, rskr. 2009/10:348) att planeringsramen för dessa investeringar för perioden 2010–2021 ska uppgå till 50 miljarder kronor i 2009 års prinsnivå. Denna planeringsram utgör ett komplement till den statliga planeringsram för infrastrukturåtgärder för samma period på 417 miljarder kronor i 2009 års prinsnivå som riksdagen tidigare har beslutat om.

År 2011 är det andra året i de nationella och regionala trafikslagsövergripande planerna för utveckling av transportsystemet under perioden 2010–2021. Tabellen nedan redovisar en uppföljning av genomförda åtgärder hittills, 2010 och 2011, i förhållande till fastställd ram.

Tabell 3.5 Uppföljning av den nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportinfrastruktur samt länsplanerna för regional transportinfrastruktur för perioden 2010–2021

Miljoner kronor

	Ram statliga medel 2010- 2021	Utfall 2010	Utfall 2011	Utfall 2010-2011
Statlig ram för planeringsperioden 2010-2021	417 000	40 610	38 603	79 213
<i>Utveckling av transportsystemet</i>				
Utveckling väg	72 600	7 748	7 322	15 070
Utveckling järnväg	79 550	11 615	10 533	22 148
Länsplaner	33 100	2 437	2 170	4 607
Flygplatser	1 200	103	103	206
Sjöfart	1 250	0	1	1
Ränta och amortering	29 300	775	1 327	2 102
Summa Utveckling av transportsystemet	217 000	22 678	21 456	44 134
<i>Drift, underhåll och bärighet</i>				
Drift och underhåll vägar	110 200	9 164	8 762	17 926
Bärighet vägar	14 800	1 331	1 239	2 570
Bidrag till enskilda vägar	11 000	912	995	1 907
Drift och underhåll järnväg	64 000	6 525	6 151	12 676
Summa Drift, underhåll och bärighet	200 000	17 932	17 147	35 079
<i>Finansiering</i>				
Anslag	395 000	34 835	32 458	67 293
Lån i Riksgäldskontoret	22 000	5 775	6 145	11 920
Summa Finansiering	417 000	40 610	38 603	79 213
Investeringar i vissa väg- och järnvägsprojekt som delvis kommer att finansieras med inkomster från trängselskatt eller vägavgifter	50 000	202	761	963
<i>Finansiering</i>				
Lån i Riksgäldskontoret	50 000	202	761	963
Totalram för planeringsperioden 2010-2021	467 000	40 812	39 364	80 176

Under 2011 har 6 järnvägsobjekt och 9 vägojekt öppnats för trafik. I nedanstående tabell redovisas en kostnadsuppföljning för de större väg- och järnvägsobjekt som färdigställdes under 2011. En jämförelse görs mellan verklig kostnad och beräknad kostnad enligt plan. Som huvudprincip jämförs den verkliga kostnaden med den beräknade kostnaden för respektive objekt då det för första gången togs upp i den nationella planen. För merparten av här redovisade objekt är den beräknade kostnaden enligt nationell plan för 2004–2015.

För kostnadsjämförelsen prisomräknas såväl beräknad som verklig kostnad till 2011 års prisnivå. I tabellen redovisas en prisomräkning med dels nettoprisindex och dels det branschrelaterade index som Trafikverket använder i sin årsredovisning.

Tabell 3.6 Uppföljning av kostnader samt redovisning av kalkylerad samhällsnytta för objekt som öppnats för trafik under 2011

	Beräknad kostnad (bransch-index)	Verklig kostnad (bransch-index)	Beräknad kostnad (nettopris-index)	Verklig kostnad (nettopris-index)	Differens verklig kostnad branschindex/nettoprisindex	Beräknad NNK ¹ i plan	Uppföljd NNK ²
Järnväg							
Uppsala bangårdsombyggnad inklusive resecentrum	1 234	1 912	872	1 706	206	-	-
Hamnbanan, kapacitetsåtgärder (Göteborg)	111	79	103	78	1	-	-
Malmbanan, ökad kapacitet enl. 2004-2015 års plan ³	328	195	232	-	-	2,1	4,6
Delar av Malmbanan, ökad kapacitet enl. 2010-2021 års plan ³	79	129	74	-	-	2,5	1,2
Malmö bangård, anpassning av personbangård	844	1 004	597	953	51	0,1	-0,2
Sunderbyns sjukhus, ny sidoplattform m.m.	29	45	27	44	1	-0,8	-0,9
Motortrafikled							
E4 Enånger–Hudiksvall	1 107	691	849	656	35	0,2	0,8
Mötesfri väg och flerfältsväg i tätort							
Rv 25 Eriksmåla–Boda	223	189	171	174	15	0,6	0,7
Förbi Tenhult	377	357	289	328	29	1,2	1,3
Partihallsförbindelsen (Regional plan)	1 560	1 777	1 197	1 714	63	3,7	2,8
Fagersta–Norberg (Regional plan)	23	22	22	22	0	2,0	2,2
Norberg–Avesta (Regional plan)	126	123	96	120	3	0,2	0,2
Ansl Skavsta (Regional plan)	30	34	28	28	6	0,9	0,6
Tvärleden Osby- Markaryd (Regional plan)	320	337	246	324	13	1,2	0,8
Rv 23 Förbi Målilla (Regional plan)	73	67	68	64	3	0,9	1,1

Nettoprisindex visar de genomsnittliga prisförändringarna för den inhemska privata konsumtionen och är till skillnad från konsumentprisindex rensad från prispåverkande effekter av förändrade indirekta skatter och olika subventioner.

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

Som framgår av tabellen har prisutvecklingen inom branschen varit högre än utvecklingen av nettoprisindex. Denna faktor påverkar starkt kostnadsjämförelsen för de enskilda objekten

och särskilt gäller detta för objekt med lång tid mellan planvärde och färdigtidpunkt. I planering och genomförande av objekt är beaktande av prisutvecklingen av väsentlig betydelse. Det redovisade understryker också vikten av en effektivisering av anläggningsbranschen och ett effektivt upphandlingsarbete.

I enlighet med den nationella planen har det 2010 och 2011 gjorts investeringar för 40 242 miljoner kronor. Den nationella planen anger 38 705 miljoner kronor för investeringar i transportsystemet för 2010 och 2011 ackumulerat och 162 511 miljoner kronor för hela planperioden 2010–2021. Det ger en uppfyllelse på 104 procent av planen för 2010 och 2011 ackumule-

rat och 24,8 procent av den totala planen åren 2010–2021, se tabell 3.7. De större namngivna investeringarna och delar av åtgärderna för trimning och effektivisering var till stor del pågående från tidigare år och därför har en större andel av

dessa åtgärder genomförts jämfört med andra åtgärdsområden. I viss mån har den extra satsningen på 800 miljoner kronor till bl.a. trimningsåtgärder även påverkat utfallet under 2011.

Tabell 3.7 Uppföljning av åtgärdsområden i nationell plan

Kostnader i miljoner kronor, prisnivå 2009

	Större namngivna investeringar	Bärighet och tjälsäkring	Trimning och effektivisering	Miljöinvesteringar	Summa
Volym t.o.m. 2011 ¹	32 800	2 485	4 444	513	40 242
Summa plan 2010-2021	121 055	14 800	21 851	4 805	162 511
Andel av plan	27,7%	16,8%	20,3%	10,7%	24,8%

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

De olika typerna av investeringsåtgärder som genomförts under 2011 enligt Nationell plan och de regionala planerna, och hur kostnaderna fördelats mellan olika typer av åtgärder redovisas i tabell 3.8.

Tabell 3.8 Kostnader för investeringar per åtgärdskategori

Miljoner kronor i löpande prisnivå

Åtgärds kategorier	2009	2010	2011
Motorväg	4 508	4 909	4 845
Mötesfri landsväg m.fl	2 819	3 399	3 772
Gång- och cykelväg	189	209	211
Dubbelspår eller flerspår		6 045	6 551
Kraftförsörjning		375	380
Tillgänglighetsanpassning av stationer		275	87
Övriga kapacitetsåtgärder		5 442	4 510
Järnväg			
Järnväg 2009 ¹	12 664		
Övrigt ²	3 407	5 001	5 656
Totalt investeringar	23 587	25 655	26 012

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

² Övrigt innehåller endast kostnader för väginvesteringar 2009 inklusive väginvesteringarnas produktionsstöd.

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

Nedan i tabell 3.9 finns en beskrivning av framdriften för de största investeringsprojekten som redovisar prognostiserad kostnad i förhållande till plan.

Tabell 3.9 Uppföljning och prognos för större investeringsobjekt i Nationell plan för transportsystemet 2010–2021*Kostnader i miljoner kronor, prisnivå 2009*

Projekt	Väg– Bana	Byggstart	Öppnas för trafik	Total kostnad enligt plan inkl. ev. medfinansiering	Prognostiserad kostnad 2011– 12-31	Prognostiserad kostnad i förhållande till Nationell plan	Utfall t.o.m. 2011-12-31
Citybanan	B	2009	2017	18 405	18 586	101 %	9 140
Förfart Stockholm	V	Prel. 2013	Prel. 2020- 2022	27 669	27 669	100 %	559
Tomtebodå–Kallhåll, ökad kapacitet (Målarbanan)	B	2011 (Yttre delen)	2016 och efter 2021	10 709	10 709	100 %	369
E20 Norra länken	V	2006	2015	11 925	10 002	84 %	7 599
E4 Tomtebodå–Haga södra (Norra station)	V	2010	2018	753	753	100 %	144
E18 Hjulsta–Kista	V	2009	2015	3 960	3 760	95 %	1 905
Kirunaprojektet	B	2009	2012	2 002	1 112	56 %	728
Bana väg Motala–Mjölby	V	2010	2013	1 655	1 600	97 %	693
	B	2006	2012	2 321	2 446	105 %	2 074
Hallandsås	B	Omstart 2003 (1992)	2015	10 827	11 404	105 %	7 911
E4 Sundsvall	V	2011	2015	4 094	4 093	100 %	933
Ådalsbanan	B	2004	2012	6 957	7 178	103 %	7 029
Partihallsförbindelsen	V	2008	2011	1 779	1 651	93 %	1 656
Bana väg i väst	V	2004	2012	6 052	5 981	99 %	4 421
	B	2004	2012	7 117	7 594	107 %	6 617

Av tabellen framgår att för sex projekt ligger den prognostiserade kostnaden under plankostnaden, medan den prognostiserade kostnaden överskrider för fem projekt. Den betydligt lägre prognosen i förhållande till plan för Kirunaprojektet (56 procent) beror på de innehålls- och kostnadsbesparingar som Trafikverket identifierat tillsammans med LKAB som bekostar projektet. Störst negativ avvikelse redovisas för Bana väg i väst, där den prognostiserade kostnaden överskrider plankostnaden med 7 procent för järnvägsprojektet, främst till följd av överklaganden tidigare år.

I tabell 3.10 nedan redovisas vilken typ av åtgärd som har genomförts enligt de regionala planerna och hur bidragen fördelat sig mellan olika typer av bidrag. I de namngivna investeringarna ingår såväl medel till vägar som till järnvägar. Under 2011 genomfördes åtgärder för totalt 2 170 miljoner kronor. Det innebär att totalt 14 procent av den totala planen för tidsperioden 2010–2021 har genomförts under 2010 och 2011. Fördelningen mellan de olika regionala planerna redovisas i tabell 3.11. Utfallets variation mellan länen är stor de första åren av planperioden, men detta ska jämnas ut över perioden 2010–2014.

Tabell 3.10 Uppföljning av åtgärdstyper i de regionala planerna*Kostnader i miljoner kronor, löpande priser*

	Namngivna investeringar	Trimning och effektivisering, miljö och övriga mindre åtgärder	Statlig medfinansiering till kommuner för trafiksäkerhet, miljö, transportinformatik och flygplatsanläggningar	Statlig medfinansiering till trafikmyndigheter för kollektivtrafik väg, spår och sjöfart	Bidrag till enskilda vägar	Summa
Volym 2010	1 325	699	31	369	13	2 437
Volym 2011	852	742	84	477	15	2 170
Volym 2010-2021	15 743	6 998	2 409	7 601	349	33 100
Andel av plan	13,8 %	20,6 %	4,8 %	11,1 %	8,0 %	13,9 %

Tabell 3.11 Uppföljning av de regionala planerna*Kostnader i miljoner kronor, löpande priser*

Län	Utfall 2010	Utfall 2011	Plan 2010-2014	Plan 2010-2021	Andel som genomförts under 2010 och 2011 av plan 2010-2021
Stockholm	284	589	2 484	7 851	11 %
Uppsala	159	41	480	1 518	13 %
Södermanland	47	9	290	917	6 %
Östergötland	62	128	425	1 342	14 %
Jönköping	36	100	391	1 236	11 %
Kronoberg	76	49	215	678	18 %
Kalmar	141	30	251	793	22 %
Gotland	33	10	65	205	21 %
Blekinge	41	26	154	487	14 %
Skåne	292	249	1 276	4 033	13 %
Halland	93	56	335	1 060	14 %
Västra Götaland	685	391	1 846	5 835	18 %
Värmland	39	60	277	877	11 %
Örebro	92	47	299	944	15 %
Västmanland	72	12	240	758	11 %
Dalarna	17	107	311	983	13 %
Gävleborg	57	34	276	873	10 %
Västernorrland	66	59	220	696	18 %
Jämtland	12	37	151	477	10 %
Västerbotten	52	60	251	794	14 %
Norrbottnen	40	53	235	743	12 %
Centrala kostnader, ej fördelat på län	41	23			
Summa	2 437	2 170	10 473	33 100	14 %

Regeringen aviserade i april 2011 att man avsåg att vidta åtgärder för att möjliggöra en förstärkning av insatserna för kapacitetshöjande åtgärder i järnvägsnätet med 800 miljoner kronor under 2011. Detta har möjliggjort förebyggande åtgärder inom drift och underhåll, reinvesteringar och trimningsåtgärder på järnväg. Underhållet av

belagd väg minskade jämfört med 2010, vilket gav utslag i en försämrad bekvämlighet på framför allt de högst trafikerade vägtyperna där spårdjupet har accelererat. Med erfarenhet av de senaste vintrarna har Trafikverket vidtagit ett stort antal åtgärder, både vad gäller väg och järnväg. Satsningarna görs inom flera områden, till

exempel upphandling av extra snöröjningsresurser, utökade resurser på kritiska vägvägnitt och förbättrad trafikinformation. Under perioden 2009–2011 har underhåll och reinvesteringar räknat i kronor per spårmeter (mäter längden på spåret) ökat mest i storstadsområden och längs större stråk, där Trafikverket gjort en ökad sats-

ning på de så kallade kraftsamlingsprojekten, se tabell 3.12. Kostnaden i förhållande till antalet tågkilometer (mäter trafikvolymen) är högst för banor med mindre trafik och med ringa eller ingen trafik. En bana som hålls öppen för trafik kräver visst underhåll även om trafikvolymen är mycket låg.

Tabell 3.12 Underhåll och reinvesteringar per bantyp i förhållande till antalet tågkilometer och antalet spårmeter

	Tågkilometer (miljoner)	Andel	Spårkilometer	Andel	Kronor per tågkilometer 2011	Kronor per spårmeter 2009 ¹	Kronor per spårmeter 2010 ¹	Kronor per spårmeter 2011
Storstadsområden	29	20 %	1 204	9 %	35	784	736	829
Större stråk	64	45 %	4 376	33 %	24	312	332	354
Övriga viktiga gods- och resandestråk	37	26 %	3 919	29 %	19	190	250	180
Mindre trafik	12	8 %	2 541	19 %	40	228	158	186
Ringa eller ingen trafik	1	1 %	1 150	9 %	140	125	129	121
Bangårdar	0,1	0 %	104	1 %	-	2 304	3 218	3 551
Samtliga stråk	143,1	100 %	13 293	100 %	30	301	315	319

¹ Metoden för att ta fram underhålls- och reinvesteringarkostnad per bantyp har förändrats något från 2010 till 2011. För att bibehålla jämförbarheten över tiden har åren 2009 och 2010 justerats på motsvarande sätt.

Beläggningsåtgärderna har minskat i omfattning sedan 2008. Utvecklingen under 2010 och 2011 har till stor del styrts av dyra vintrar vilket har inneburit en kraftig neddragning av medlen för underhåll av all belagd väg. Inom de minskade ramarna så har åtgärder på storstadsvägar prioriterats på bekostnad av bl.a. övriga näringslivs-

gar och lågtrafikerade belagda vägar. Trots dessa åtgärder så har tillståndet på storstadsvägnätet försämrats. En försämring konstateras även på pendlingsvägarna. För övriga vägtyper är tillståndet i stort sett oförändrat, dock med en marginell försämring.

Tabell 3.13 Beläggningsunderhåll per vägtyp

Kronor, löpande prisnivå

Vägtyp	Väggkilometer	Andel	Underhåll per väggmeter 2008 ¹	Underhåll per väggmeter 2009 ¹	Underhåll per väggmeter 2010 ¹	Underhåll per väggmeter 2011
Storstadsområden	475	0,5 %	111	150	137	129
Övriga nationella stamvägar	7 994	8,1 %	86	83	67	38
Utpekade pendlings- och servicevägar	6 622	6,7 %	45	32	38	32
Övriga för näringslivet utpekade viktiga vägar	43 950	44,7 %	23	16	20	14
Lågtrafikerade vägar	39 383	40,0 %	8	6	7	5
	98 424	100,0 %	24	19	20	14

¹ Metoden för att ta fram underhålls- och reinvesteringarkostnad per vägtyp har förändrats något från 2010 till 2011. För att bibehålla jämförbarheten över tiden har åren 2008, 2009 och 2010 justerats på motsvarande sätt. I propositionen Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt (prop. 2008/09:35) anger regeringen att en tvåprocentig produktivetsförbättring per år bör vara en realistisk förväntning på anläggningsmarknaden för perioden 2010–2021. En årlig tvåprocentig produktivetsförbättring utgör därefter en förutsättning för finansieringen av den fastställda nationella åtgärdsplanen för perioden 2010–2021. I syfte att löpande följa upp och analysera Trafikverkets agerande för att förbättra produktiviteten och innovationsgraden på anläggningsmarknaden har regeringen tillkallat Produktivetskommittén (dir. 2009:92), som slutredovisat sitt uppdrag den 13 juni 2012.

Under 2011 har Trafikverket fastställt en beställar- och upphandlingsstrategi. Där framgår att målet för beställarrollen är att få mer nytta för pengarna genom ökad produktivitet, innovationsgrad och konkurrens i anläggnings-

branschen. Arbetet innebär att Trafikverket som beställare ska skapa förutsättningar för ökad innovation och produktivitet. Trafikverket ska fokusera på anläggningarnas funktionalitet och egenskaper. Det är leverantören som ska se till

att rätt resurser, insatsvaror och tjänster används och att effektiva produktionsmetoder utvecklas och används. I valet av affärsform ingår upphandlingsform, entreprenadform, ersättningsform och form för samverkan.

Trafikverket arbetar med enhetliga koncept för totalentreprenader och med funktionskrav inom vägbyggnad. Detta arbete har resulterat i att nya effektiva lösningar har kommit fram i ett antal större och mindre entreprenader. Arbetet pågår med att ta fram ett koncept för totalentreprenader för byggande av järnväg. Projektet PIA (produktivitets- och innovationsutveckling i anläggningsbranschen) är en del av Trafikverkets effektiviseringsprogram. Syftet är att sänka produktionskostnaden inom investering och underhåll och att bidra till högre produktivitet utveckling inom anläggningsbranschen.

Trafikverkets produktionskostnader är cirka 30 miljarder kronor årligen. Målet med PIA är att minska produktionskostnaderna med 10–15 procent till 2013 samt att därefter kunna nå en årlig produktivitet utveckling på 2–3 procent. En handlingsplan har tagits fram inför den genomförandefas som sträcker sig över åren 2012–2013. I Trafikverket har begränsade mätningar av produktiviteten påbörjats under 2010 och de utökas successivt under 2011 och 2012. Det statistiska underlaget byggs upp successivt över åren. Under 2011 minskade den andel av det belagda vägnätet som åtgärdades till 5,3 procent. Kostnaden per kvadratmeter ökade med cirka 19 procent i förhållande till 2010. Det förklaras framför allt av att storstadsvägnätet har prioriterats där högre kvalitet på beläggningen används. Prisökningen har också varit märkbar under 2011 med en indexökning på cirka 5 procent.

Den 31 december 2010 lades Rederinämden ned och från den 1 januari 2011 är det i stället Delegationen för sjöfartsstöd inom Trafikverket som har till uppgift att pröva frågor om statligt stöd till svensk sjöfart och att följa upp den svenska sjöfartens internationella konkurrenssituation. Delegationen har under 2011 behandlat 566 ansökningar, jämfört med 633 ansökningar året innan. Under 2011 har sjöfartsstöd om 1 712 miljoner kronor beslutats, jämfört med 1 819 miljoner kronor under 2010.

Trafikverket har sammanställt en utvärdering av de svenska rederiernas ekonomiska situation 2010 och effekterna av stödet till svensk sjöfart. Undersökningen omfattar 59 rederiföretag indelade i segmenten storrederier, tankfartyg,

torrlastfartyg, roro-fartyg och färjesjöfart. För 2010 omfattade rederistödet cirka 8 600 sjöanställda vilket motsvarar en reduktion av fartygens bemanningskostnader med 35–40 procent. Samtliga segment förutom storrederier visar förlust exklusive stöd. Inklusivt stöd visar storrederier, roro- och färjereaderier vinst medan torrlastrederier och kusttankrederier visar förlust. Resultatmässigt sett är 2010 ett av de svagaste åren av de 15 år som utvärderingen genomförts, i synnerhet för kusttank- och torrlastrederier. En dålig fraktmarknad har försämrat inkomsterna för flera fartygstyper.

Den 31 december 2010 lades även Rikstrafiken ned och verksamheten fördes över till Trafikverket. Resultatet av den statligt finansierade interregionala kollektiva persontrafiken redovisas under avsnitt 3.5.1. Tabellen nedan beskriver kostnaderna för den avtalade trafiken, uppdelat på trafikslag.

Tabell 3.14 Kostnader för avtalad trafik

Miljoner kronor

	2011	2010
Busstrafik	63	67
Flygtrafik	88	93
Tågtrafik	231	282
Färjetrafik	404	361
Summa	786	802

Särskilt om resultat med anledning av transeuropeiska nätverk för transporter

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

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

Med hänsyn till EU:s utvidgning gjordes 2004 en omfattande revidering av riktlinjerna. Den

senaste ändringen antogs 2010. I riktlinjerna återfinns 30 projekt som ska ha hög prioritet. Tre av dessa projekt berör direkt Sverige. Dessa är den nordiska triangeln (multimodal korridor Köpenhamn – Oslo – Stockholm – Helsingfors), Öresundsförbindelsen och sjömotorvägar.

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

Medel till TEN-projekt fördelas i två olika bidragsprocesser: en flerårig (MAP), som avser de prioriterade projekten, och en ettårig bidragsprocess. Under 2011 gjordes tre utlysningar under det fleråriga programmet, gällande European Railway Traffic management Systems (ERTMS), Information Services (RIS), och Motorways of the Sea (MoS). En utlysning har också gjorts under det ettåriga programmet 2011. Denna utlysning försenades dock något och gjordes först i januari 2012. Beslut om vilka projekt som beviljats medel har sålunda endast fattats gällande utlysningarna under det fleråriga programmet. De projekt Sverige beviljats medel för redovisas i tabellen nedan. De belopp som anges avser medel som projekten/studierna som helhet beviljats medel för.

Tabell 3.15 Projekt som Sverige beviljats medel för i 2011 års utlysning

Miljoner Euro

Projekttitel	
Träning och kunskap för multimodal sjöfart och logistik (trainMOS)	1,3
Baltic Prots LNG	2,4
Trelleborg–Rostock/Lübeck (Green Bridge on Nordic Corridor)	19,8
Summa	23,5

För tillfället pågår en revidering av TEN-T-riktlinjerna. I oktober 2011 lade Europeiska kommissionen fram ett förslag till ny förordning för TEN-T. Samtidigt föreslogs även en förordning om inrättandet av den nya ”Fonden för ett sammanlänkat Europa” som i fortsättningen ska lämna bidrag till infrastrukturutbyggnad i unionen. I en bilaga till förordningen pekas transportkorridorer och projekt ut som ska vara särskilt prioriterade för finansiering från fonden. För Sveriges del är järnvägssträckorna Stockholm–Malmö, Malmö–Göteborg, Malmbanan och Botniska korridoren Sundsvall–Haparanda upptagna i bilagan.

Förhandlingar om dessa förordningar pågår fortfarande. Ett första steg togs i mars 2012 då rådet antog en allmän inriktning om TEN-T-förordningen. Ett slutligt antagande av förordningarna i Europaparlamentet och rådet väntas dock inte förrän under 2013 för att de ska kunna börja gälla från 2014. Till dess att de nya förordningarna träder i kraft gäller fortsatt de nuvarande TEN-T-riktlinjerna.

Särskilt om Sjöfartsverkets resultat

Sjöfartsverkets rörelseresultat för 2011 uppgick till ett underskott på 66 miljoner kronor – en förbättring med 40 miljoner kronor jämfört med föregående år. Resultatet efter finansiella poster uppgår till minus 211 miljoner kronor och de främsta orsakerna till underskottet är kostnader som har uppstått till följd av förvärvet av Scandinavian Helicopter Invest AB, ändrade beräkningsgrunder för pensionskulden, ökade kostnader i samband med den gångna vintern samt minskade godsvolymer.

Rörelseintäkter

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

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

Under året ökade rörelseintäkterna med 106 miljoner kronor eller 6 procent och uppgick därmed till 1 970 (1 864) miljoner kronor. Merparten av ökningen, 111 miljoner kronor, är hänförlig till intäkter för sjöfartsavgifterna som uppgick till 1 416 (1 305) miljoner kronor. Ökningen beror på minskade bidrag till Transportstyrelsen samt höjning av lotstaxan. Sjöfartsavgifterna andel av den totala omsättningen är cirka 72 (70) procent.

Farledsavgifterna ökade under året med cirka 95 miljoner kronor. Den fartygsbaserade delen minskade med 4 miljoner kronor medan den godsbaserade delen ökade med 99 miljoner kro-

nor. Volymmässigt minskade godset med drygt 5 miljoner ton (3 procent) jämfört med föregående år.

Intäkterna från lotsavgifterna uppgick till 465 miljoner kronor och har ökat med 15 miljoner kronor jämfört med 2010. I ökningen ligger också en höjning av lotsavgifterna med i genomsnitt 5 procent från den 1 januari 2011. I antal räknat minskade lotsningarna med 421 eller drygt 1 procent till 37 783 medan det totala antalet anlöp minskade med 542 till totalt 109 269.

Övriga intäkter har minskat med 4 miljoner kronor. Intäkter för uppdragsverksamhet har ökat med 11 miljoner kronor vilket i huvudsak avser ökade intäkter för delfinansiering av sjö- och flygräddning där den kommersiella luftfarten och Försvarmakten fullt ut bär sin del av kostnaderna. Intäkter för uthyrning av isbrytare och forskningsfartyg har minskat med 37 miljoner kronor. Realisationsvinster har ökat med 10 miljoner kronor vilket främst beror på försäljning av fastigheter.

Rörelsekostnader

Rörelsekostnaderna ökade med knappt 67 miljoner kronor eller drygt 3 procent, och uppgick till 2 036 (1 970) miljoner kronor.

Övriga externa kostnader ökade med 55 miljoner kronor vilket motsvarar 6 procent. Ökningen beror på att drivmedelskostnaderna ökat på grund av högre drivmedelspriser, den strängare isvintern samt kostnader i samband med underhållsarbeten i Trollhätte kanal. Kostnader för helikoptertjänster minskade med 18 miljoner kronor. Anledningen är dels gynnsamma ränte- och valutakurser och dels att Sjöfartsverket i samband med förvärvet av Scandinavian Helicopter Invest AB, moderbolag till leverantören av helikoptertjänster Norrlandsflyg AB, övertog leasingavtalen för tre av räddningshelikoptrarna den 1 november 2011 vilket fick till följd att det var möjligt att sänka kostnaderna för dessa.

Särskilt om Statens väg- och transportforskningsinstitutets resultat

Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) har till huvuduppgift att bedriva forskning och utveckling som avser infrastruktur, trafik och transporter. VTI är den största forsknings-

miljön i Sverige på bl.a. trafiksäkerhet. VTI har tagit fram strategiska riktlinjer för miljö och klimatrelaterad FoU.

VTIs ekonomiska resultat

VTI finansieras till 79 procent med uppdragsintäkter och till 21 procent med anslag. Den största beställaren är Trafikverket och Verket för innovationssystem (Vinnova) som står för 56 procent av institutets uppdragsintäkter. Anslaget täcker framförallt kostnader för kompetensutveckling, tidig delfinansiering i EU-projekt samt transportforskningsbiblioteket som genomgår en uppgradering till digitalisering.

Särskilt om Transportstyrelsens resultat

År 2011 reformerades finansieringen av Transportstyrelsens verksamhet. Från att vissa verksamheter tidigare finansierats helt med anslag och andra helt med avgifter finansieras nu myndigheten med utgångspunkt i enhetliga principer som innebär att kostnaderna för tillsyn, tillståndsprovning och annan ärendehandläggning samt registerhållning ska täckas med avgifter, medan kostnaderna för regelgivning ska finansieras från skattekollektivet genom anslag. Den nya finansieringsmodellen innebär även att avgiftsintäkterna redovisas på inkomsttitel och att merparten av myndighetens verksamhet finansieras från ett och samma anslag. Finansieringsmodellen innebär en mycket stor förändring som förutom myndigheten även påverkar dess omvärld. Branscher som tidigare antingen varit helt befriade från avgifter eller som bara betalat en mindre del av Transportstyrelsens kostnader för tillsyn, tillståndsprovning och registerhållning tvingas nu betala avgifter som i vissa fall uppfattas som höga.

Transportstyrelsens verksamhet är i ständig förändring och påverkas i hög utsträckning såväl av de ökade krav på effektiva regler samt nya och utvidgade tillsynsuppgifter m.m. som följer av de marknadsöppningar som genomförts de senaste åren, som av att transportområdet i allt större utsträckning blir föremål för regleringar på EU-nivå. Samtidigt har en viktig utgångspunkt för regeringens ekonomiska styrning av Transportstyrelsen allt sedan myndigheten bildades varit att de sammanlagda ekonomiska ramarna som regel inte kan tillåtas öka i takt med att nya uppgifter tillkommer. Bakgrunden är dels en be-

dömning att det fanns stora effektiviseringspotentialer inom flera av de verksamheter som föregick Transportstyrelsen, dels att det i vissa fall kan finnas skäl att ompröva tidigare verksamhet. Den nämnda principens tillämpning underlättas betydligt av den nya ordningen med ett samlat anslag för Transportstyrelsens verksamhet inom alla fyra trafikslag. Nu kan myndigheten själv styra sina resurser till det eller de trafikslag som för tillfället bedöms vara i störst behov av tillskott. För att ge myndigheten bättre möjligheter att växla ut och effektivisera befintlig verksamhet och samtidigt skapa utrymme för ny och utökad verksamhet har regeringen för 2012 beviljat ett anslagssparande och en anslagskredit på 5 procent.

Regeringen konstaterar att Transportstyrelsen har höga ambitioner i sitt effektiviseringsarbete. Ett exempel är att myndigheten redovisade ett överskott på sitt förvaltningsanslag på 98 miljoner kronor för 2011, ett överskott som myndigheten disponerar 2012. Därutöver beslutade regeringen att dra in 127 miljoner kronor som avsatts för att balansera myndighetens ackumulerade underskott vid övergången till ny finansieringsform 2012.

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

Problemen föranledde den 17 september 2010 Riksdagens ombudsmän (JO) att rikta kritik mot Transportstyrelsen för att inte tillräckligt ha beaktat de förvaltningsrättsliga krav som kan ställas på tillgänglighet, handläggningstid och hanteringen av överklaganden. JO:s bedömning var vidare att ansvaret för bristerna torde sträcka sig längre än till Transportstyrelsens åligganden och att det inträffade borde utvärderas även från andra synpunkter än rent rättsliga. JO har därefter inspekterat ärendehandläggningen vid Transportstyrelsens körkortsenhet den 26–28 oktober 2011. JO konstaterade i sin rapport från inspektionen att förhållandena vad gällde ärendebalanser och tillgänglighet hade förbättrats jämfört med 2010. JO framförde dock fortfarande viss kritik, bland annat beträffande långa

handläggningstider för de äldsta ärendena, som granskades.

I Transportstyrelsens regleringsbrev för 2011 gav regeringen myndigheten i uppdrag att redovisa en nulägesanalys av ärendehanteringens inom körkortsverksamheten samt ange den kvalitet som myndigheten bedömer långsiktigt bör gälla i den berörda verksamheten. Av redovisningen, som inkom i april 2012, framgår att förhållandena vad gäller handläggningstider och tillgänglighet hade förbättrats avsevärt. Transportstyrelsen bedömer att målsättningen om besparingar på 50 miljoner kronor per år i förhållande till vad som gällde när Transportstyrelsen övertog verksamheten ska vara infriad i slutet av 2015.

I ett uppföljande uppdrag i sitt regleringsbrev för 2012 fick Transportstyrelsen i uppdrag att för körkortsärenden redovisa och analysera handläggningstider för olika slag av ärenden. Av redovisningen skulle bland annat framgå vilken kvalitet som bör gälla för verksamheterna långsiktigt. Av redovisningen framgår att Transportstyrelsen har satt mål för de genomsnittliga handläggningstiderna dels för 2012, dels för 2013–2015. Målet för enklare ärenden 2013–2015 är i genomsnitt 3 veckor och för körkortsingripanden och körkortstillstånd efter återkallelse, som kräver mer handläggning, 14 veckor. Handläggningstiderna var under januari-februari 2012 5–6 veckor för enkla ärenden och 21 veckor för körkortsingripanden och körkortstillstånd efter återkallelse. För att komma till rätta med de långa väntetiderna planerar Transportstyrelsen omfattande åtgärder under 2012 för att snabbare få in ett tillräckligt beslutsunderlag i ärendena, förbättra arbetsrutiner och flöden samt öka möjligheterna till automatiserad handläggning. I redovisningen finns också en sårbarhetsanalys angående konsekvenser i körkortsverksamheten på grund av brister i funktionalitet och kapacitet hos de it-system som används. Efter ett längre avbrott på mer än en vecka i de system som stödjer handläggningen av ärenden, bedöms det ta upp till sex månader innan "normaltillstånd" åter råder. Transportstyrelsen har startat ett åtgärdsprogram för att minimera riskerna för störningar.

Regeringen anser alltjämt att det mot bakgrund av JO:s kritik och utvecklingen vad gäller handläggningstider, finns anledning att återkomma till frågan om utvärdering av förändringen.

Särskilt om Trafikanalys resultat

Trafikanalys inrättades den 1 april 2010 och har till uppgift att utvärdera, analysera samt redovisa effekter av föreslagna och genomförda åtgärder inom transportområdet. Trafikanalys ansvarar även för att samla in, sammanställa och sprida statistik på transportområdet.

Trafikanalys har under 2011 publicerat en rad rapporter samt lämnat stöd till Regeringskansliet i övrigt vilket bidragit till att förbättra arbetet med myndighetsstyrning, uppföljning och utvärdering samt omvärldsanalys. Särskilt kan nämnas Trafikanalys årliga uppföljning av de transportpolitiska målen samt det uppdrag som regeringen beslutade om den 3 mars 2011 vad avser att utvärdera effekterna av öppnandet av marknaden för kommersiell persontrafik på järnväg samt den nya lagstiftningen på kollektivtrafikområdet (dnr N2010/7904/TE).

Särskilt om Luftfartsverkets resultat

Luftfartsverkets (LFV) resultat efter finansiella poster blev för 2011 85 (-12) miljoner kronor. Utfallet 2010 inkluderade dock flygplatsverksamheten under de tre första månaderna 2010 och ett flertal engångsposter kopplade till LFV:s delning den 1 april 2010, vilket gör att jämförelser mellan åren inte blir relevanta. Det kan konstateras att 2011 års resultat inkluderar dels engångseffekter av inlösen av del av pensionsskulden genom överföring till Statens tjänstepensionsverk, dels effekterna av en för intäkterna positiv trafikutveckling och genomförande av det planerade effektiviseringsprogrammet. Tillväxten i flygtrafiken fortsatte med stora öknings under hela 2011. Både utrikes- och inrikestrafiken ökade kraftigt som en följd av den goda konjunktur som rått i Sverige under året. Under 2011 har kostnadseffektiviseringar uppgående till över 100 miljoner kronor genomförts. Sammantaget innebär det att över 200 miljoner kronor sparats sedan effektiviseringsprogrammet påbörjades 2009. Dock har LFV fortfarande ett underskott i en route-verksamheten från tidigare år på 463 miljoner kronor. De nya prestationskraven innebär att en route-kostnaderna måste sänkas med minst 10 procent till och med 2014. Det innebär krav på effektiviseringar om ytterligare minst 200 miljoner kronor. Effektiviseringsprogrammet beskrivs närmare nedan.

Rörelsens intäkter

Rörelsens intäkter uppgick 2011 till 2 489 miljoner kronor. Av dessa utgör 70 procent, eller 1 734 miljoner kronor, ersättning för flygtrafiktjänst en route. Dessa avgifter är kostnadsbaserade vilket innebär att intäkterna motsvarar kostnaderna för att driva verksamheten. Den över- eller undertäckning som uppstår under ett enskilt år regleras via avgiftsjusteringar under kommande år. Lågkonjunkturen och den kraftiga trafiknedgången från hösten 2008 till och med våren 2010, i kombination med kostnadsökningar för löner och pensionsavsättningar, medförde ett underskott i en route-verksamheten. Effektiviseringar och en gynnsam trafikutveckling gjorde att en route-verksamheten under 2011 kunde bedrivas med balans i ekonomin. Det ackumulerade underskottet vid utgången av 2011 var dock, till följd av situationen 2008–2010, 463 miljoner kronor.

Ersättningen för lokal civil och militär flygtrafiktjänst svarade 2011 för knappt 20 procent av intäkterna, 466 miljoner kronor. Efter den avreglering av verksamheten som skedde den 1 september 2010 bedrivs den civila verksamheten nu på en konkurrensutsatt marknad. Under 2011 har LFV förnyat eller förlängt avtalen med ett flertal flygplatser. Fyra flygplatser där LFV tidigare bedrev verksamhet har dock valt en annan leverantör.

Den resterande delen av intäkterna, ca 10 procent eller 289 miljoner kronor, kommer från kommersiella och övriga intäkter. En tredjedel av dessa intäkter är ersättning från det delägda intressebolaget NUAC HB för de operativa stödtjänster bolaget köpt av LFV. I övrigt ingår t.ex. försäljning av konsulttjänster och utyrning av personal. Under året har LFV bl.a. varit underleverantörer till Aviation Capacity Resources AB för flygledningen för Västerås flygplats och hyrt ut flygledare till utlandet. De kommersiella intäkterna inkluderar också hyresintäkter, intäkter för flygmätning och andra tekniska uppdrag samt bidrag för finansiering av LFV:s deltagande i vissa internationella utvecklings- och samverkansprojekt.

Rörelsens kostnader

LFV:s verksamhet är mycket personalintensiv. Av de totala kostnaderna utgörs ca 60 procent, eller 2 258 miljoner kronor, av personalkostnader. I april 2011 tecknade LFV nya kollektiv- och löneavtal med personalorganisationerna.

Kollektivavtalet innebär en anpassning till LFV:s nuvarande verksamhet efter delningen och en ökad flexibilitet inom arbetstidsområdet. En viss retroaktivitet i avtalet har påverkat årets kostnader. I april överfördes också ca 2 miljarder kronor av LFV:s pensionsskuld till Statens tjänstepensionsverk. Överföringen innebär en redovisningsmässig vinst 2011 på 100 miljoner kronor. Under året har dock den ränta affärsverken använder för beräkning av pensionsskulden sänkts från 1,4 procent till 1,1 procent enligt beslut från Statens tjänstepensionsverk, vilket ger en kostnadsökning för LFV med 188 miljoner kronor. Det innebär att de sammanlagda pensionskostnaderna under året uppgick till ca 440 miljoner kronor.

LFV:s rörelsekostnader utgörs i övrigt av diverse externa kostnader om 626 miljoner kronor och avskrivningar på anläggningstillgångar om 210 miljoner kronor. I de externa kostnaderna ingår kostnader till NUAC HB med 111 miljoner kronor avseende LFV:s andel av bolagets fördelade kostnader. I övrigt avser kostnaderna främst verksamheter för att säkerställa drift av tekniska system och annan infrastruktur för att upprätthålla kvalitet och flygsäkerhet. Kostnaderna inkluderar också utvecklingsverksamhet inom europeiska samarbeten, kostnader för administrativ och teknisk it, hyreskostnader samt kostnader knutna till den kommersiella uppdragsverksamheten.

Effektiviseringar

Genom införandet av ett prestationsbaserat avgiftssystem för en route fr.o.m. 2012 kommer LFV:s ekonomiska förutsättningar att förändras. Enligt det av Transportstyrelsen fastställda förslaget till prestationsplan för Sverige ska LFV reducera de reala enhetskostnaderna under perioden 2012–2014 med 10 procent jämfört med basåret 2011. Detta ställer ytterligare krav på effektivisering och rationalisering av verksamheten. I enlighet med beslutade rationaliseringsplaner inkluderar därför bokslutet 2011 kostnader för personalomställning motsvarande närmare 100 miljoner kronor, bestående av såväl redan genomförda överenskommelser om tjänstebefrielser m.m. som reservering för planerade åtgärder.

Sedan 2009 bedriver LFV ett effektiviseringsprogram. Målet är att genomföra effektiviseringar med minst 400 miljoner kronor fram till och med 2014. Syftet är att balansera ekonomin,

förbättra kostnadsläget, eliminera det ackumulerade underskottet i en route-verksamheten, samt infria de nya krav som ställs på Sverige och LFV i prestationsplanen. Redan 2009 och 2010 genomfördes besparingar på sammanlagt 100 miljoner kronor och målet för 2011 om ytterligare 100 miljoner kronor är uppfyllt.

Åtgärder som genomförts under året är bl.a. anpassning av bemanning inom den operativa verksamheten, begränsningar och prioriteringar inom utvecklingsverksamheten, anpassning av utbildningsbehovet, organisationsöversyn inom ledning och administration, samt anpassning av investeringsplanerna.

Finansiellt netto

Summan av finansiella intäkter och kostnader uppgick till -145 miljoner kronor, bestående av ränteintäkter på 47 miljoner kronor och räntekostnader på 193 miljoner kronor. LFV:s finansiella intäkter avser i första hand ränta på LFV:s likvida medel, medan kostnaderna främst utgörs av den finansiella delen av pensionskostnaden.

Därutöver innehåller finansnettot några mindre poster såsom räntekostnader för leaseade tillgångar, dröjsmålsräntor samt valutakursförändringar och liknande.

LFV Holding AB

I LFV-koncernens resultat ingår resultaten från dotter- och intressebolag samlade i holdingbolaget LFV Holding AB. Bolagsverksamheten omsatte 2011 24 miljoner kronor och resultatet före skatt var 3 miljoner kronor.

LFV Holding bildades 1995 för att samordna och förvalta LFV:s bolagsverksamhet. LFV Holding består av moderbolaget, det helägda dotterbolaget LFV Aviation Consulting AB samt intressebolagen Entry Point North AB och NUAC HB.

Särskilt om Statens järnvägars resultat

Statens järnvägars avveckling av verksamhet

Affärsverket Statens järnvägar ska avveckla den verksamhet (personal, arkiv m.m.) som före utgången av 2000 ingick i Statens järnvägars verksamhet och som inte fördes över till aktiebolag vid årsskiftet 2000/2001, eller till myndigheter eller aktiebolag vid ett senare tillfälle.

En del anställda hade vid bolagiseringen av Statens järnvägar den 1 januari 2001 en för arbetsgivaren ej uppsägningsbar botten tjänst, s.k.

konstitutorialanställning. Den utövade tjänsten överfördes till något av bolagen, medan den vilande botten-tjänsten låg kvar i Statens järnvägar. Vid utgången av 2011 fanns en sådan botten-tjänst kvar i Statens järnvägar.

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

Statens järnvägars förvaltning av leasingåtaganden

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

Verksamheten består i att förvalta de leasingåtaganden avseende rullande materiel som fanns i Statens järnvägar vid bolagiseringen i början av 2001 och som inte kunde överföras till SJ AB eller Green Cargo AB eller externt rederi.

I maj 2011 förtidslöstes den sista kvarvarande leasingtransaktionen. Ännu återstår dock ett låneavtal där Statens järnvägar pantsatt 7 snabbtåg (X2000). Dessa fordon är uthyrda till SJ AB till förfallodagen i oktober 2012 då äganderätten till fordonen övergår till SJ AB. Vid denna tidpunkt upphör således leasingverksamheten inom Statens järnvägar. Detta innebär att leasingadministrationen, som ett resultat av Statens järnvägars avvecklingsarbete, kan avvecklas nästan 10 år tidigare än enligt ursprunglig plan.

Kostnaderna för Statens järnvägars leasingåtaganden täcks genom avtal med SJ AB och Green Cargo AB. Trots det resulterande nollresultatet uppvisade verksamhetsgrenen för 2011 ett överskott om 11,6 (1,1) miljoner kronor hänförligt till vinster i samband med lösen och omstrukturering av leasingtransaktioner.

Statens järnvägars förvaltning av järnvägsfordon som används i statligt upphandlad trafik

Statens järnvägar ska på ett affärsmässigt och effektivt sätt förvalta och hyra ut järnvägsfordon till de av Trafikverket upphandlade operatörerna. Verksamheten ska över en konjunkturcykel visa en räntabilitet på sysselsatt kapital som motsvarar räntan på femåriga statsobligationer plus en procentenhet. Avkastningen på i fordonen bundet kapital var under 2011 12,5 procent. Föregående år var avkastningen inklusive realisationsvinster 25,7 procent och exklusive realisationsvinster 8,8 procent. Genomsnittligt för åren 2006–2011 har avkastningen inklusive realisationsvinster uppgått till 13,7 procent. Under åren 2006–2011 var den genomsnittliga räntan på femåriga statsobligationer 3,1 procent. Slutsatsen är alltså att Statens järnvägars resultat överträffar avkastningskravet för verksamhetsgrenen.

Statens järnvägars ekonomiska resultat

Statens järnvägar uppvisar för 2011 på rörelseresultatsnivå ett nollresultat (44,6 miljoner kronor) och ett positivt resultat efter finansiella poster på 7,1 miljoner kronor (45,7). Resultatet 2011 uppdelat på verksamhetsgrenar framgår av tabellen nedan.

Tabell 3.16 Resultat efter finansnetto

Tusen kronor

Verksamhetsgren	2011	2010
Avveckling av verksamhet	-19 500	-1 900
Förvaltning av leasingåtaganden	11 600	1 100
Förvaltning av järnvägsfordon	15 000	46 500
Summa	7 100	45 700

Särskilt om beredskap inom transportsystemet

Samhällets funktion är beroende av att transportsystemet fungerar och olika former av störningar uppstår ofta snabbt och utan förvarning. Ansvarsprincipen innebär att den som har ansvar för en verksamhet under normala förhållanden har motsvarande ansvar även under krissituationer. Ansvaret inkluderar att vidta de åtgärder som krävs för att både skapa robusthet och krishanteringsförmåga. Ansvarsprincipen innebär också ett ansvar för varje aktör att samverka med andra, ofta sektorsövergripande.

Sjöfartsverket är den myndighet som enligt förordningen (2003:789) om skydd mot olyckor

ansvarar för sjö- och flygräddningen inom Sverige. Den svenska nationella förmågan är ett resultat av en fastställd målsättning som kan delas in i två delar, en för sjöräddningen och en för flygräddningen. För en nationell förmåga nyttjas alla lämpliga resurser som med hänsyn till omständigheterna kan tillföra effektivitet.

Sjöfartsverkets målsättning för sjöräddning 2011 var att på svenskt territorialvatten, då positionen är känd, kunna undsätta den nödställda inom 60 minuter i 90 procent av alla fall. På internationellt vatten inom den svenska sjöräddningsregionen gäller 90 minuter i 90 procent av alla fall. Målet för nationellt vatten uppnåddes i 93 procent av fallen och till 100 procent på internationellt vatten. Flygräddningens målsättning under 2011 var att lokalisera den nödställda efter 90 minuter med fungerande nödsändare och 24 timmar utan fungerande nödsändare i 90 procent av samtliga fall. Under 2011 uppfylldes detta till 100 procent.

För att hantera större händelser eller händelser utanför svenskt ansvarsområden finns etablerade former för samverkan med våra grannländer. Detta är baserat på bilaterala avtal som är en viljeförklaring att hjälpa eller få hjälp när respektive nationella förmåga behöver ytterligare stöd.

I syfte att öka en gemensam förmåga i exempelvis Östersjön har Sjöfartsverket tagit initiativ till att beskriva möjliga utvecklingsområden och möjliga positiva effekter såväl konkreta som strategiska. Det kan röra sig om samordning av resursplanering och operativt resursutnyttjande vid insatser till nyttjande av gemensamma lednings- och resurssystem, teknikstöd m.m.

En annan åtgärd som vidtagits för att utveckla och stärka samverkan i Östersjöområdet är det samarbete som under senaste halvåret påbörjats mellan Finland, Danmark och Sverige gällande en enhetlig och internationell tillämplig av den internationella funktion Air Craft Co-Ordinator (ACO) och med en gemensam "internationell" utbildning. Detta avser ett gemensamt utbildningsinnehåll samt en första gemensam "gränsöverskridande" utbildning och med engelska språket som gemensam grund. Det innebär bl.a. en utvecklad möjlighet till ett ökat och effektivare utnyttjande av olika nationaliteters kompetenser för denna funktion. Syftet är att är att än mer öka effektiviteten och säkerheten vid insatser.

Sverige undertecknade 2011 tillsammans med de övriga sju arktiska länderna en överenskom-

melse rörande deltagandet i "Arctic Search And Rescue". Syftet är att stärka det redan befintliga samarbetet rörande Arktiska förhållande. Deltagandet bedöms också främja förmågan att utveckla samarbetet mellan i första hand mellan Finland, Danmark, Island, Norge och Sverige.

Trafikverket har infört en ordning med förberedande information till transportköpare, Näringslivets transportråd och Sveriges skogsindustri inför förväntade väderstörningar. Trafikverkets riksledning svarar för den trafikslagsövergripande ledningen av väg- och järnvägstrafik på nationell nivå. På sikt kommer riksledningen att fullt ut samordna både trafikledningscentralerna för vägtrafiken och driftledningscentralerna för järnvägstrafiken. Inför vintern 2011/2012 har riksledningen genomfört samverkansaktiviteter med Myndigheten för samhällsskydd och beredskap och Försvarsmakten i syfte att få stödsatser där de kommersiella lösningarna inte räcker till. Även det löpande samarbetet med Sveriges metrologiska och hydrologiska institut (SMHI) har förbättrats och fått en mer operativ roll i det förberedande arbetet inför väntade oväder. För att snabbt få en lägesbild av uppkomna skador efter större väderhändelser har Trafikverket vid flera tillfällen använt ett samarbetsavtal med Frivilliga flygkåren (FFK).

Trafikverket har under 2011 mött länsstyrelser och kommunföreträdare, informerat om verkets krisberedskap samt diskuterat ömsesidiga behov, möjligheter och kontaktpunkter för effektivt förberedande och krissamverkan.

Trafikverkets stora investeringsprojekt har genomfört krisövningar tillsammans med entreprenörer, sjukvård, polis, räddningstjänst och andra samverkanspartner, såsom Stockholms lokaltrafik och stora företag som LKAB. Arbetet har varit inriktat på att strukturera, effektivisera och implementera ett enhetligt och tydligt arbetssätt vid krishantering internt.

Trafikverket arbetar tillsammans med Statens energimyndighet, Sjöfartsverket och Transportstyrelsen i en gruppering med namnet Samverkansområdet transporter (SOTP). Detta är ett av sex samverkansområden vilka syftar till att, genom samverkan med berörda aktörer, arbeta med hur krisberedskapen inom ett område och mellan områden kan och bör stärkas.

Sedan den 1 januari 2012 ingår det i Trafikverkets uppgifter att genom överenskommelser med flygplatshållare säkerställa att det finns ett

nationellt nät av flygplatser som upprätthåller en grundläggande beredskap för att samhällsviktiga transporter ska kunna utföras. Trafikverket har med den bakgrunden tecknat avtal med tio flygplatser från Gällivare i norr till Malmö i söder. Regeringen har med stöd i riksdagens beslut om statens budget för 2012 tilldelat 7 miljoner kronor för ekonomisk ersättning för de kostnader berörda flygplatser har för beredskap vid de tidpunkter då de inte är bemannade. Efter regeringens initiativ finns numera en grundläggande beredskap att ta emot flygplan och helikoptrar som utför akuta sjuktransporter och andra samhällsviktiga transporter med en jämn spridning över landet.

Särskilt avseende om- och avregleringar

Regeringen gav den 17 november 2011 Statskontoret i uppdrag att kartlägga genomförda och beslutade utvärderingar av om- och avregleringar (dnr N2011/6416/MK). Uppdraget avrapporterades i mars 2012. Inom det transportpolitiska området gjordes en genomgång och analys av utvärderingar av marknaderna för fordonsbesiktning, inrikesflyg, persontrafik på järnväg och kollektivtrafik samt taxi.

Omregleringarna av inrikesflyg och taxi genomfördes i början av 1990-talet. Dessa reformer har utvärderats ett stort antal gånger ur en rad olika perspektiv. På dessa områden finns exempel på att åtgärder vidtagits av riksdagen, regeringen och myndigheter för att förbättra förhållandena på marknaderna. Motsvarande reformer för persontrafik på järnväg och kollektivtrafik samt fordonsbesiktning har trätt i kraft under senare tid och för dessa omregleringsreformer pågår utvärderingar.

Trafikanalys har i uppdrag att utvärdera öppnandet av marknaden för persontrafik på järnväg samt effekterna av den nya kollektivtrafiklagen. De ska göra detta i årliga rapporter till och med 2014. Transportstyrelsen följer inom ramen för sin marknadsövervakning och marknadstillsyn marknaden för fordonsbesiktning som öppnades för alla godkända utförare den 1 juli 2010. För att säkerställa möjligheterna till att följa utvecklingen på marknaderna ska vara goda finns det i kollektivtrafiklagen bemyndigande för regeringen eller dess myndighet att samla in uppgifter från kollektivtrafikföretag och kollektivtrafikmyndigheter. Riksdagen beslutade

i juni 2012, efter förslag från regeringen, att detta bemyndigande ska justeras så att det blir tydligt att den myndighet som samlar in uppgifterna inte pekas ut som ansvarig myndighet för uppföljning och utvärdering, utan att även andra myndigheter ska kunna använda uppgifterna.

Regeringen anser att det är viktigt att kontinuerligt följa upp och utvärdera effekterna av reformer på transportområdet. Vid behov ska åtgärder vidtas för att förbättra effekten av reformerna.

3.6 Politikens inriktning

Transportpolitikens övergripande mål är i enlighet med riksdagens beslut (prop. 2008/09:93, bet. 2008/09:TU14, rskr. 2008/09:257) att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Funktionsmålet om tillgänglighet och hänsynsmålet om säkerhet miljö och hälsa bidrar till att uppfylla det övergripande transportpolitiska målet.

Kraven på tillförlitliga och ändamålsenliga transporter inte minst i ett systemperspektiv har ökat över tiden. Sådana transporter bidrar till god tillväxt för företag samt ett fungerande arbetsliv och en fungerande vardag för människor. Tillförlitliga och ändamålsenliga transporter behöver robust infrastruktur och tydliga regelverk. Förbättringar av flödet och tillförlitligheten i transportsystemet sker bl.a. genom att eliminera flaskhalsar. Planerade nyinvesteringar ska genomföras men det räcker inte utan ökat fokus krävs också på drift, underhåll och reinvesteringar samt på att regelverken på bl.a. transportmarknaderna är ändamålsenliga. Detta innebär att de ökade satsningar som nu görs på att vårda det befintliga transportsystemet kommer att fortsätta.

En ändamålsenlig transportpolitik är ett viktigt verktyg för att förbättra förutsättningarna för en mer differentierad arbetsmarknad och en ökad specialisering av näringsliv, arbetskraft och utbildning. Genom ökad tillgänglighet skapas regionintegrering och regionförstoring vilket har stor betydelse för tillväxten. Ett brukarperspektiv är angeläget i transportpolitiken och när beslut fattas som gäller transportsystemet. Varje trafikslag ska kunna fungera väl var för sig men

också i samverkan med övriga trafikslag för att hela resan eller transporten ska bli optimal.

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

Såsom har redovisats i avsnitt 3.5.3 är bedömningen att utvecklingen av transportsystemet lett till en förbättrad tillgänglighet för medborgare och näringsliv inom och mellan regioner, samt mellan Sverige och andra länder. Det finns dock geografiska variationer och utmaningar som kvarstår avseende tillgänglighet, se avsnitt 3.5.1. Samtidigt kvarstår utmaningar vad avser t.ex. punktlighet och kapacitet.

De satsningar som regeringen föreslår i denna proposition samt i den infrastrukturproposition som regeringen avser att återkomma till riksdagen med inom kort, syftar till att kraftigt öka ambitionen på transportområdet. Infrastruktur av hög kvalitet knyter ihop landet och är en förutsättning för tillväxt och en konkurrenskraftig svensk ekonomi. De resurser som tillförs kommer att möjliggöra en mycket omfattande upprustning av standarden av det befintliga järnvägsystemet och en höjd ambition för vägunderhållet i hela landet.

Regeringen bedömer att likväl som kapacitetsutnyttjandet på järnvägsnätet är högt, så är även trängseln och förslitningen av vägnätet stor. Detta är särskilt tydligt i storstadsregionerna och längs de större godsstråken. Samtidigt är ett väl fungerande vägnät, både enskilda, läns och statliga, avgörande för det svenska näringslivets konkurrenskraft, inte minst för basindustrin som gruv- och skogsnäringarna, samt för tillgången till såväl friluftsliv som till stora delar av vår besöksnäring. Med regeringens kraftiga satsning möjliggörs bärighets- och trimningsåtgärder för mer kapacitet och större säkerhet på vägnätet.

Regeringen avser även att genomföra stora nyinvesteringar, särskilt inom järnvägen, för att öka kapaciteten och förbättra möjligheterna till ett långsiktigt hållbart transportsystem. Bland annat inleds byggandet av en ny stambana för snabbtåg på sträckan Järna–Linköping (Ostlänken) och dubbelspår på första delen av sträckan Göteborg–Borås. Detta förbättrar möjligheterna till arbetspendling men frigör även kapacitet på det befintliga nätet för exempelvis godstransporter. För att gruvindustrin ska kunna fortsätta

som tillväxtmotor inte minst i Norrland avser regeringen vidare att göra investeringar för upp- rustning av Malmbanan och vägen mellan Pajala och Svappavaara. Även ytterligare åtgärder för gruvnäringen i bl.a. Bergslagen kan bli aktuella i den fortsatta planeringen.

Riksdagen har tidigare beslutat om en planeringsram för åtgärder i transportinfrastrukturen på 417 miljarder kronor för perioden 2010–2021 (prop. 2008/09:35). Regeringen avser i den kommande infrastrukturpropositionen att föreslå att planeringsramen för perioden 2014–2025 ska uppgå till 522 miljarder kronor. Regeringens kommande förslag innebär således en ökning av ramen med 24 procent i jämförbara priser.

Satsningen innebär inte bara nya objekt i planerna, utan det skapas också utrymme att tidigarelägga redan planerade investeringar som är angelägna ur kapacitetssynpunkt och för ökad trafiksäkerhet.

Resultatbedömningen i övrigt pekar mot att andra angelägna åtgärder för att uppnå de transportpolitiska målsättningarna är insatser vad avser trafiksäkerhet samt åtgärder för att minska transportsystemets miljö- och klimatpåverkan.

Regeringen anser att det är angeläget att fortsätta utveckla en transportpolitik som är bättre samordnad med och väl integrerad med berörda politikområden. Detta kan gälla samordning såväl inom som mellan nationell, regional och lokal nivå i samhället samt internationellt. Därigenom ökar synergierna av de satsningar som görs inom olika sektorer och på olika nivåer i samhället bl.a. för att öka tillväxt och sysselsättning, öka tillgängligheten till bostäder samt skapa en bättre miljö.

Transporterna och de villkor som dessa bedrivs under är till stora delar internationella. För att skapa fungerande transportsystem för brukarna är det angeläget med perspektiv som sträcker sig utanför Sveriges gränser. Europa behöver ett robust, hållbart och samverkande transportsystem som stödjer hållbar tillväxt och sysselsättning. Trafikregler och villkor för den svenska transportnäringen följer i stor utsträckning av regler som beslutats av EU och av FN:s transportorgan. Arbetet med regelutvecklingen internationellt och inom EU bör därför prioriteras. EU-kommissionen har redovisat sin framtida politik för transportområdet i en vitbok. Transporterna är en bas för ekonomin och samhället och utgör en viktig del i strategin EU 2020. En konkurrenskraftig transportsektor krä-

ver en politik som bibehåller rörligheten och minskar utsläppen. En avgörande strategi för att lyckas kommer att vara att fullborda det gemensamma europeiska transportområdet.

Öka det befintliga transportsystemets kapacitet, robusthet, tillförlitlighet och användbarhet

Kraftfulla satsningar på ett robust transportsystem

Robust infrastruktur och tillförlitliga transporter ska bidra till att skapa tillväxt, livskvalitet och välfärd. Väl fungerande infrastruktur bidrar till företagande och tillväxt, bland annat genom goda förutsättningar för effektivare transporter, förbättrad leveranssäkerhet och en utvidgad arbetsmarknad. Därigenom stärks Sveriges långsiktiga konkurrenskraft.

Att vårda det befintliga systemet bör fortsatt vara prioriterat. Utgångspunkten bör vara att nyttan ska överstiga kostnaderna så att den bidrar till det transportpolitiska målet om att säkerställa en samhällsekonomisk effektivitet och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Regeringen presenterade i budgetpropositionen för 2012 betydande satsningar på att stärka det befintliga transportsystemet. Detta innebär att under 2012 och 2013 ökas satsningarna med totalt 5 miljarder kronor på framförallt drift och underhåll av, samt reinvesteringar i, de befintliga väg- och järnvägssystemen. Regeringen bedömer nu att ytterligare 1,5 miljarder kronor kan satsas 2013 på ovan nämnda områden och till gruvrelaterad infrastruktur. Satsningen ska fortsatt ses som en del i regeringens långsiktiga strategi för att skapa ett robust transportsystem.

Trafikverket avrapporterade till regeringen i april 2012 uppdraget om kapacitet och effektivitet i transportsystemet, den s.k. kapacitetsutredningen (dnr N2012/2400/TE). Myndighetens förslag har inriktats på åtgärder som ger utökad kapacitet i systemet och som bidrar till det blir robustare och används effektivare. Åtgärderna ska även fortsatt bidra till ett långsiktigt hållbart transportsystem. Kapacitetsutredningen är det huvudsakliga underlaget till den kommande infrastrukturpropositionen.

Ökningen av trafiken under lång tid har lett till att kapacitetsutnyttjandet i vissa delar av transportsystemet är mycket högt. Det är särskilt tydligt i storstadsregionerna och längs de

större stråken. Kapacitetsbrister och de störningar som kan uppstå till följd av bristerna påverkar negativt möjligheterna att tillgodose behoven av effektiva och miljövänliga resor och transporter.

Regeringens förslag i denna proposition och i kommande infrastrukturproposition vägleds av den så kallade fyrstegsprincipen. Även kommande åtgärdsplanering bör ske utifrån fyrstegsprincipen som innebär att möjliga förbättringar i transportsystemet ska prövas stegvis enligt följande:

1. för att styra efterfrågan,
2. för att underhålla och optimera befintlig infrastruktur,
3. för att trimma och på så sätt förbättra infrastrukturen, och
4. för att investera i ny infrastruktur.

Fyrstegsprincipens första steg kan närmare beskrivas som att överväga åtgärder som kan styra eller påverka transportefterfrågan eller val av transportsätt genom användning av planering, styrmedel, reglering och information. Vidare omfattar det andra steget överväganden om åtgärder som bidrar till effektivare användning av befintligt system med hjälp av insatser för drift, underhåll, reinvestering, trafikledning och utvecklade trafiklösningar. Det tredje steget omfattar begränsade ombyggnadsåtgärder och förbättringsåtgärder i befintliga anläggningar bl.a. så kallade trimningsåtgärder för t.ex. förbättrad tillgänglighet, miljö och trafiksäkerhet samt bärighetsåtgärder. I många fall är också enligt steg fyra investeringar i ny transportinfrastruktur eller större ombyggnadsåtgärder nödvändiga.

Planering för utveckling av transportsystemet enligt fyrstegsprincipen förväntas bidra till att säkra kostnadseffektiva lösningar som beaktar alla trafikslag och färdmedel liksom alla typer av åtgärder. Detta handlar både om en god resurshushållning och om bidrag till hållbar samhällsutveckling.

Fyrstegsprincipen är vägledande för regeringens arbete med transportpolitiken. Regeringen arbetar för att göra skatterna på energi- och klimatområdet mer träffsäkra och ändamålsenliga vilket bland annat resulterat i förändrad beskattning av drivmedel och fordon. Utredningsarbete pågår också kring trängselskattesystemet och en fossiloberoende fordonsflotta.

I den kommande infrastrukturpropositionen är inriktningen att skapa förutsättningar för ett

kapacitetsstarkt, robust och i alla avseenden hållbart transportsystem i alla delar av landet som tillgodoser arbetspendlings- och näringslivets behov med minsta möjliga negativa omgivningspåverkan. Infrastrukturpropositionen ska bygga vidare på de ställningstaganden regeringen gjorde i propositionerna Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt (prop. 2008/09:35) samt Mål för framtidens resor och transporter (prop. 2008/09:93).

Förutsättningarna för transporter varierar i landets olika delar. Det är angeläget att finna effektiva transportlösningar för människor och företag i landets olika delar, såväl landsbygder som städer. Kapacitetsbristerna i städerna och längs de stora stråken har beskrivits tidigare. Samtidigt sker det stora investeringar inom näringslivet runt om i landet. Även flera inte så tätbefolkade regioner har en stor ekonomisk betydelse för hela landet och en god tillväxt. Även där är fungerande transportsystem viktiga. Den växande besöksnäringen ställer stora krav på tillgänglighet även i landets mer glest befolkade områden. Vissa verksamheter såsom råvaruproduktion och bearbetning av dessa innebär tunga transporter med stor volym. Inte minst den nu expanderande gruvnäringen ställer stora krav på effektiva och innovativa transportlösningar med stor bärighet där ofta flera trafikslag måste samverka. Därför satsar regeringen på en robust och tillgänglig infrastruktur med bra bärighet för att möta dessa behov.

Regeringen har gett Trafikverket i uppdrag att redovisa hur banavgifterna kan utformas som styrmedel för effektivare kapacitetsutnyttjande samt att bedöma hur de så kallade kvalitetsavgifterna bör utformas för att öka incitamenten för järnvägssystemets aktörer att vidta kostnads-effektiva åtgärder för att minska driftstörningar. I uppdraget ingår även att redovisa kostnadsunderlaget för den del av banavgifterna som ska täcka de kostnader som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon. Uppdraget ska slutredovisas i maj 2014.

I enlighet med riksdagens beslut införs trängselskatt i de centrala delarna av Göteborg från och med den 1 januari 2013. Syftet med skatten är att förbättra framkomligheten och miljön i Göteborg, men även att bidra till finansieringen av investeringar i kollektivtrafik, järnväg och väg, bland annat Västlänken samt en ny älvförbindelse för vägtrafik vid Marieholm.

Under 2013 planeras den nya bron över Motalaviken på riksväg 50 att öppnas för trafik. Investeringen är delvis finansierad med lån i Riksgäldskontoret. Kapitalkostnaderna för dessa lån ska i enlighet med riksdagens beslut finansieras genom att vägavgifter tas ut av de fordon som trafikerar bron.

En särskild utredare har regeringens uppdrag att bl.a. ta fram författningsförslag till uttag av avgifter vid användandet av de nya broar där uttag av vägavgifter planeras (dir. 2011:47). Uppdraget ska i denna del redovisas senast den 30 september 2012. Regeringen avser att därefter återkomma till riksdagen med förslag om hur uttag av avgifter för användande av väginfrastruktur ska regleras. I utredarens uppdrag ingår även ett antal frågor om trängselskatt. Utredaren ska bland annat föreslå villkor och utformning för delegation av föreskriftsrätt om trängselskatt från riksdagen till kommuner samt författningsreglering av trängselskatt för fordon som inte är registrerade i Sverige. Uppdraget ska slutredovisas senast den 15 februari 2013.

Det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) är en viktig del i strävan att skapa ett väl fungerande europeiskt transportsystem i syfte att stärka EU:s konkurrenskraft och tillväxtpotential. För tillfället pågår en revidering av TEN-T-riktlinjerna. I oktober 2011 lade EU-kommissionen fram ett förslag till ny förordning för TEN-T. Samtidigt föreslogs även en förordning om inrättandet av den nya ”Fonden för ett sammanlänkat Europa” som i fortsättningen ska lämna bidrag till infrastrukturutbyggnad i unionen. I en bilaga till denna förordning pekas transportkorridorer och projekt ut som ska vara särskilt prioriterade för finansiering från fonden. För Sveriges del är järnvägssträckorna Stockholm – Malmö, Malmö – Göteborg, Malmbanan och Botniska korridoren Sundsvall – Haparanda upptagna i denna bilaga.

Förhandlingar om dessa förordningar pågår. Ett första steg togs i mars 2012 då rådet antog en allmän inriktning om TEN-T-förordningen. Ett slutligt antagande av förordningarna i Europaparlamentet och rådet väntas dock inte förrän under 2013 för att förordningarna ska kunna börja gälla från 2014. Tills de nya förordningarna träder i kraft gäller fortsatt de nuvarande TEN-T-riktlinjerna.

Regeringen anser att det är angeläget att transportsystemet utformas på ett sådant sätt att det kan hantera olika former av störningar,

olyckor och kriser utan att det ska påverka samhällets funktion på ett allvarligt sätt. Transportsystemets förmåga att hantera olika former av större störningar har satts på prov vid flera tillfällen under de senaste åren, bl.a. kopplat till askmolnet från vulkanen Eyjafjallajökull 2010 samt de tidvis kalla och snörika vintrarna 2009/10 och 2010/11. Många lärdomar har dragits av dessa händelser. Regeringen anser att berörda aktörer genom krisberedskapsplanering även fortsatt bör öva och planera inför dylika mer allvarigare former av störningar, olyckor och kriser inom transportsystemet.

Andra åtgärder för förbättrad kapacitet i transportsystemet

Näringslivet är beroende av tillförlitliga och punktliga transporter inte minst i den internationella konkurrensen. Gröna korridorer och inrättandet av internationella godskorridorer för ett europeiskt järnvägsnät är några av de åtgärder som regeringen arbetar med för att främja för att stärka svenskt näringslivs konkurrenskraft och långsiktigt hållbara transporter.

Gröna Korridorer är ett initiativ från EU-kommissionen som syftar till att minska miljö- och klimatpåverkan samt att öka säkerhet och effektivitet. Regeringen gav i september 2010 Trafikverket, Sjöfartsverket och Verket för innovationssystem i uppdrag att stödja regeringen i arbetet med gröna korridorer (dnr N2010/5711/TE). Gröna korridorer bör utvecklas såväl nationellt som internationellt och är en del av Östersjöstrategin. Två gröna korridorer har pekats ut inom ramen för regeringsuppdraget. Invgivning av den västliga korridoren med sträckningen Oslo – Göteborg – Malmö – Köpenhamn – Rotterdam kommer att ske i december 2012. Arbetet pågår med att etablera den östra gröna korridoren mellan Narvik via Stockholm till Neapel. Samarbete sker där med den Botniska korridoren.

Enligt förordningen (EU) nr 913/2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik ska ett antal järnvägskorridorer för godstrafik med tåg ska inrättas inom EU. Syftet är ytterst att ge järnvägens långväga och internationella godstransporter bättre framkomlighet i Europa. De medlemsstater som är berörda av godskorridoren ska bilda ett verkställande organ och berörda infrastrukturförvaltare ska inrätta ett förvaltningsorgan. Infrastrukturförvaltarna ska även svara för samråd med järnvägsföretag

och terminaloperatörer samt för information om och försäljning av tåglägen i korridoren. En av de nio godskorridorerna, vilken ska vara i drift 2015, sträcker sig mellan Stockholm och Palermo. Regeringen bedömer att en framgångsrikt inrättande av godskorridoren kommer innebära att förutsättningarna för svensk export av varor på ett miljömässigt bra sätt förbättras.

Enklare, säkrare och mer attraktivt att cykla

Insatser som bidrar till en ökad andel cykling av det totala persontransportarbetet är en viktig del för att utveckla ett effektivt och långsiktigt hållbart transportsystem. Kapacitetsutredningen har bl.a. konstaterat att framtida problem i transportsystemet inte går att lösa utan ett ökat resande med kollektivtrafik, gång och cykel.

Cykeln ska vara ett attraktivt alternativ för hela eller delar av de resor människor företar. En stor utmaning blir att både öka andelen personer som går och cyklar och samtidigt öka säkerheten för dessa trafikanter. Inte minst behöver antalet allvarligt skadade cyklisterna minska. Den enskilt viktigaste åtgärden för att öka cykelresandet är att åstadkomma förbättrad infrastruktur för cyklisterna.

En särskild utredare ser över de regler som påverkar förutsättningarna för att cykla (dir. 2010:93). Det är i första hand trafikreglerna för cykeltrafik samt bestämmelser som reglerar planering och utformning av trafikmiljön som ses över. Även förutsättningar för cykelparkeering och möjligheterna att ta med cykel på tåg och buss ingår. Uppdraget ska redovisas i oktober 2012.

Trafikverket och Transportstyrelsen har vidare på regeringens uppdrag i december 2011 redovisat en strategi och handlingsplan för ökad och säker cykling. Arbetet har utförts i samråd med berörda aktörer, bl.a. Sveriges kommuner och landsting (SKL) och branschorganisationer.

Effektivisera transportsystemet, dess verksamheter och användningen av resurser

Nya former för fysisk och ekonomisk planering

I mars 2012 beslutade regeringen om en proposition gällande förändrade planeringsprocesser för transportinfrastruktur, såväl för den fysiska som för den ekonomiska planeringen som riksdagen godkände i juni 2012 (prop. 2011/12:118, bet. 2011/12:TU13, rskr. 2011/12:257). De

lagändringar som beslutats med anledning av propositionen tillsammans med den reviderade modellen för den strategiska och ekonomiska planeringen innebär att planeringsprocessen stramas upp och att möjligheterna till uppföljning ökar. Syftet är att skapa positiva effekter för staten, de regionala planupprättande organen, kommunerna och för företag och enskilda. Förändringarna är ett steg i riktning mot en förenkling och effektivisering av planeringsprocessen.

Förutom de nationella aktörerna är flera aktörer på regional nivå viktiga i planeringsprocessen. De aktörer som har det regionala tillväxtansvaret i respektive län har här en särskild roll som är kopplad till den strategiska och ekonomiska planeringen. De arbetar med att samordna insatser från olika sektorer och aktörer på olika nivåer för att skapa hållbar tillväxt och utveckling, och tar fram samlade strategier för detta. Därigenom har de god insyn i behoven hos användarna av transportsystemet och är en värdefull resurs såväl i arbetet med inriktnings- och åtgärdsplanering för den nationella planen som i upprättandet av de regionala planerna. Regeringen har dessutom möjlighet att tydliggöra olika aktörers roller i planeringsprocessen; hur dialog, samverkan, ansvar och inflytande ska hanteras.

Syftet med lagändringarna för den fysiska planeringen är att förkorta ledtiderna i processen och göra den mer effektiv. De två största förändringarna är att processen inte längre ska innehålla tre skeden – förstudie, utredning och plan – utan utformas som en sammanhållen process. Den obligatoriska prövning som regeringen hittills gjort tidigt i processen i fråga om tillåtlighet att bygga vissa typer av vägar och järnvägar avskaffas. I stället kommer ett nytt förfarande att införas som innebär förenkling och som garanterar en bättre träffsäkerhet när det gäller vilka projekt som det är angeläget för regeringen att tillåtlighetspröva. Lagändringarna kommer att träda i kraft den 1 januari 2013 vilket innebär att regeringen och Trafikverket från och med 2013 kommer börja tillämpa det nya förfarandet.

Även den ekonomiska planeringen kommer enligt propositionen att förändras i väsentliga avseenden. I tillägg till det nuvarande systemet med en planering som har en planeringshorisont på minst 10 år med revidering ungefär en gång per mandatperiod kommer regeringen med det nya systemet för ekonomisk planering årligen att fatta beslut om vilka åtgärder som ska byggstartas under de kommande tre åren. Regeringen

kommer även att fatta ett årligt beslut om vilka åtgärder som bedöms kunna byggstarta de där-efter följande tre åren, dvs. år 4–6. I det nuvarande planeringssystemet finns det ingen uttalad ordning för hur förändrade förutsättningar i form av justeringar och fördyringar ska hanteras. Genom ett system med årliga beslut om vilka åtgärder som ska genomföras ges en kontinuerlig uppdatering av planeringsläget. Ett viktigt mervärde av sådana beslut kommer enligt regeringens bedömning bli att det skapas en tydligare koppling mellan den långsiktiga åtgärdsplanen och den statliga budgetprocessen och därmed även Trafikverkets faktiska byggstartar.

Ansvar och processerna för de regionala åtgärdsplanerna har inte förändrats.

Förbättrad styrning av drift och underhåll

Näringsdepartementet påbörjade i september 2011 en genomlysning av Trafikverkets drift- och underhållsverksamhet av vägar och järnvägar. Syftet med utvecklingsarbetet har varit att skapa förutsättningar för regeringen och Trafikverket att bedriva en effektivare resursstyrning av drift och underhåll för väg och järnväg samt att effektivisera och förtydliga regeringens målstyrning av Trafikverkets drift- och underhållsverksamhet.

Den 9 februari 2012 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att införa och utveckla det styrramverk för drift och underhåll av väg och järnväg som arbetats fram inom ramen för utvecklingsarbetet. Trafikverket delredovisade uppdraget den 1 juni 2012, där arbetsläget beskrevs och fortsatta fokusområden presenterades. Senast den 31 december 2012 ska Trafikverket slutredovisa uppdraget och redovisa en implementeringsplan för det utvecklingsarbete som kvarstår. Trafikverket ska fr.o.m. verksamhetsåret 2013 rapportera enligt den struktur som ramverket utgör.

Arbetet med att sätta nivåer på de statliga medlen till drift och underhåll av väg och järnväg bör utvecklas utifrån det styrramverk som nu ska implementeras. Tidsramen för införandet av styrramverket pekar på att det tidigast kan bli aktuellt med en bedömning enligt föreslagen struktur för verksamhetsåret 2013, och vad avser utvecklade samhällsekonomiska bedömningar ännu längre fram.

Efter hand som styrramverket införs och underlag för planeringen på lång sikt utvecklats i enlighet med föreslagen struktur, kan det finnas

anledning att ompröva anslagsnivåerna för drift och underhåll utifrån mer långsiktiga antaganden. Avsikten är att få säkra och mer underbyggda antaganden.

Med anledning av riksdagens tillkännagivande om hur underhållet av järnvägsinfrastrukturen ska organiseras (bet. 2011/12:TU5, rskr. 2011/12:247) avser regeringen under hösten återkomma till riksdagen med en skrivelse i denna fråga.

Stärkt konkurrenskraft för sjöfarten

Sverige är ett exportberoende land där i volymer räknat omkring 90 procent av utrikeshandeln sker med fartyg. Även om många av sjötransporterna sker med fartyg som seglar under annan flagg än svensk finns det ändå skäl som motiverar att Sverige bör ha en konkurrenskraftig inhemsk sjöfartsnäring. Regeringen avser att under 2012 presentera en sjöfartsstrategi. Strategin ska innehålla åtgärder som regeringen avser att vidta i syfte att främja sjöfarten och dess samverkan med andra transportslag. Regeringen vill med detta se sjöfarten som en viktig del i ett sammanhängande maritimt kluster i samspel med andra närliggande verksamheter och näringar. Betänkandena ”Svensk sjöfarts konkurrensförutsättningar” (SOU 2010:73) och ”Genomförande av EU:s regelverk om inre vattenvägar i svensk rätt” (SOU 2011:4) har remitterats och beretts som delar i underlaget till sjöfartsstrategin.

Tydligare gränsdragning mellan politik och marknad

Under de senaste åren har ett antal förändringar genomförts inom transportområdet i syfte att öppna marknader för konkurrens. Det gäller bland annat marknaderna för persontrafik på järnväg, fordonsbesiktning och lokal flygtrafik-tjänst.

Regeringen har även initierat reformer för att åstadkomma en tydligare gränsdragning mellan förvaltning, politik och marknad. Att staten endast koncentrerar sin verksamhet på sådana uppgifter som inte bör utföras av någon annan innebär en effektivisering. Konkurrensutsatt verksamhet bör av det skälet i normalfallet inte bedrivas i myndighetsform.

Regeringen anser att dessa förändringar är viktiga för att förbättra kvaliteten på de tjänster som erbjuds till konsumenterna och näringslivet. Dessutom kan det ofta leda till lägre priser för konsumenterna och offentliga beställare.

Att genomföra reformer av detta slag är emellertid komplicerat. För att full effekt ska uppnås krävs noggrann uppföljning och utvärdering av reformerna samt att kompletterande åtgärder vidtas när så är nödvändigt. Ett exempel på uppföljningsinsatser är att regeringen 2011 beslutade att ge Trafikanalys i uppdrag att utvärdera marknaden för persontrafik på järnväg och effekterna av den nya kollektivtrafiklagen. En årlig delrapport ska lämnas av Trafikanalys. En delrapport inlämnades i slutet av 2011, i vilken ett antal områden för fortsatt analys har identifierats. Uppdraget ska slutredovisas i slutet av 2014. Regeringen avser att vid behov ge uppdrag om att genomföra ytterligare uppföljningar och utvärderingar.

Under det senaste decenniet har en rad rättsakter antagits på järnvägsområdet av EU. Europeiska kommissionen har aviserat att ytterligare förslag på rättsakter ska presenteras i slutet av 2012 som syftar till att öppna marknaderna för persontrafik på järnväg även inom medlemsstaterna. För att åstadkomma en ändamålsenlig marknadsöppning vill kommissionen även ändra på reglerna för hur behöriga myndigheter får ge ersättning till tågforetag för att de bedriver allmännyttig persontrafik på järnväg. Vidare har kommissionen för avsikt att tydligare än i dag påtvinga separation av vissa funktioner i järnvägssystemet från varandra. Det gäller främst att skilja infrastrukturförvaltandet från trafikeringen. Kommissionen har även aviserat nya järnvägssäkerhetsbestämmelser inom ramen för det fjärde järnvägspaketet.

Transportstyrelsen har en viktig roll i att bevaka och analysera de marknader myndigheten har regleringsansvar över. Myndigheten bör dels utnyttja de medel man förfogar över, dels informera och lämna förslag till regeringen om myndigheten ser behov av lagändringar eller motsvarande. I regleringsbrevet för 2012 har regeringen angett att Transportstyrelsen särskilt ska fokusera på att utveckla sina insatser gällande marknadsövervakning samt regelgivning, tillsyn och tillståndsgivning i syfte att främja en effektiv konkurrens på marknaderna inom myndighetens ansvarsområde.

Sedan den 1 juli 2010 är fordonsbesiktningen i Sverige konkurrensutsatt. Det innebär att ackrediterade företag kan utföra besiktningar av personbilar, lastbilar, maskiner och andra fordon. Omregleringen av fordonsbesiktningen är en anpassning till den svenska huvudregeln om att

oberoende och självständiga organ, i konkurrens, ska utföra provning och kontroll. Den konkurrensutsatta fordonsbesiktningen förutsätts skapa ett bredare utbud för kunderna. Dessutom bedöms positiva samhällsekonomiska effekter skapas av fler och växande företag, nya produkter och tjänster som ger ökad sysselsättning och ekonomisk tillväxt.

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

Staten har tillsammans med övriga ägare i Aktiebolaget Svensk Bilprovning uppdragit åt bolaget att avyttra delar av bolagets stationsnät. En viktig utgångspunkt för regeringen är att bidra till en väl fungerande marknad samtidigt som behovet av en god täckning avseende fordonsbesiktningar i hela landet beaktas.

Transportstyrelsen har inom ramen för ett offentligt anbudsförfarande under 2012 slutit ett avtal med den europeiska luftfartsmyndigheten (EASA). Enligt avtalet ska myndigheten bistå med kompetens för produktcertifiering samt granskning av flygsimulatorer och verkstäder i tredje land. Transportstyrelsen har informerat Regeringskansliet (Näringsdepartementet) om detta och Transportstyrelsens samlade bedömning är att det allmänna intresset av att myndigheten bidrar till att upprätthålla en hög flygsäkerhet i Europa överväger i förhållande till de invändningar som kan riktas mot förfarandet t.ex. att Transportstyrelsen på detta sätt konkurrerar om uppdrag med potentiella ackrediterade organ (dnr N2012/2767/TE). Transportstyrelsen menar att myndighetens fortsatta engagemang när det nu aktuella avtalet löper ut om fem år bör omprövas i ljuset av utvecklingen på marknaden och framtida behov. Regeringens uppfattning är att den aktuella frågan åskådliggör att gränsen för myndigheters engagemang på konkurrensutsatta marknader inte alltid är lätt att dra och regeringen anser att det är lämpligt att med jämna mellanrum pröva tidigare åtagan-

den, vilket är i linje med Transportstyrelsens avsikt i det aktuella fallet.

Regelefterlevnaden inom yrkestrafiken på väg

Regelefterlevnaden inom yrkestrafiken på väg, särskilt inom taxi- och åkerinäringen är fortsatt en högt prioriterad fråga. Regeringen har därför bl.a. uppdragit åt Transportstyrelsen och Rikspolisstyrelsen att i samråd ta fram en ordning för återkommande uppföljning och analys av regelefterlevnaden inom yrkestrafiken på väg. Myndigheterna ska också utföra en tillståndsmätning av regelefterlevnaden inom yrkestrafiken på väg och lämna förslag på hur riskvärderingssystemet ska utvidgas i enlighet med artikel 12 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG samt föreslå eventuella åtgärder för att underlätta och effektivisera myndigheternas tillsyn och kontroll av yrkestrafiken på väg. I uppdraget ingår även att lämna förslag till eventuella författningsändringar. Senast den 1 mars 2013 ska Transportstyrelsen och Rikspolisstyrelsen redovisa uppdraget till Regeringskansliet (Näringsdepartementet och Justitiedepartementet).

Riksdagen har riktat två tillkännagivanden till regeringen inom taxiområdet (bet. 2011/12:TU8, rskr. 2011/12:195). Det gäller dels en översyn av taxinäringen och införande av obligatoriska redovisningscentraler för taxametrar i taxinäringen, dels att kraven på lokalkännedom för taxiförare i Stockholms län även bör finnas i fortsättningen. Transportstyrelsen har tagit initiativ för en översyn av kraven för taxiförarlegitimation och på taxiföretagen. Regeringskansliet (Finansdepartementet) har den 25 juli 2012 tillsatt en utredare för att ta fram ett system som ger berörda myndigheterna möjlighet att ta del av sådan information som behövs för att kunna kontrollera att taxinäringen följer de beskattningsbestämmelser som gäller (Fi2012/2828). Utredaren ska särskilt analysera och föreslå vad som ska utgöra en redovisningscentral och hur kravet på obligatoriska redovisningscentraler för taxametrar ska säkerställas. Transportstyrelsen har också initierat en översyn om hur regelverket bör utformas för att tillgodose att taxiförare i Stockholm har tillfredsställande lokalkännedom. Översynen ska även omfatta en analys av om det

föreligger ett behov av detta i fler delar av landet. Riksdagens tillkännagivanden kommer att beaktas i regeringens fortsatta arbete.

Kollektivtrafik i utveckling

En väl fungerande kollektivtrafik med olika trafikslag är nödvändig bl.a. för att människor ska ha en god tillgänglighet och är viktig för miljön och klimatet. Det gäller för kortare och längre sträckor samt för såväl städer som landsbygd fast på delvis olika sätt. I städer är kollektivtrafik i många fall en förutsättning för att människor ska kunna förflytta sig på ett effektivt sätt. Den spårburna trafiken och busslinjetrafik med bra beläggning och miljöegenskaper hjälper till att skapa den goda staden. På landsbygden innebär kollektivtrafiken ett alternativ till personbil och att skapa resmöjligheter för personer utan bil.

Vid årsskiftet trädde den nya kollektivtrafiklagen (2010:1065) i kraft. Lagstiftningen för färdtjänst, riksfärdtjänst, skolskjuts och sjukresor tillkom när marknaden för allmän kollektivtrafik var organiserad på annat sätt än i dag. Det är olika kommunala myndigheter som har ansvaret för olika typerna av resor, vilket ger en splittrad bild. Enligt regeringens bedömning finns det tydliga skäl att undersöka hur regelverket kan moderniseras i syfte att underlätta för såväl brukare som behöriga myndigheter och därför överväger regeringen att genomföra en översyn av denna lagstiftning.

Regeringen har uppdragit åt Trafikanalys att föreslå utvecklade principer för statens finansiering av transportpolitiskt motiverad interregional kollektivtrafik. Anslaget för trafikavtal syftar till att skapa en grundläggande tillgänglighet med interregional kollektivtrafik. Regeringen menar att anslaget även fortsatt är ett viktigt medel för att minska brister i tillgänglighet med interregional kollektivtrafik. Mot bakgrund av Trafikanalys rapport kommer regeringen att analysera förutsättningarna för att utveckla styrningen av trafikavtalsverksamheten.

Trafikverket som svarar för statens avtal om linjesjöfart till Gotland planerar att under 2013 ingå ett nytt avtal om Gotlandstrafiken för perioden som sträcker sig från den 1 februari 2017. Regeringen anser att det är av stor betydelse att färjetrafiken till och från Gotland även fortsättningsvis ger god tillgänglighet som tillfredsställer behoven hos medborgare och näringsliv i regionen. Det är därför viktigt att Trafikverket ingår

ett avtal om trafik som är långsiktigt, stabilt och miljömässigt hållbart.

För att öka effektiviteten i kollektivtrafiken på väg analyserar Transportstyrelsen för närvarande möjligheten att höja den högsta tillåtna hastigheten för tung buss, under förutsättning att passagerare har tillgång till plats med bilbälte, från 90 till 100 kilometer i timmen.

Tillgängligt transportsystem

Som tidigare beskrivit i avsnitt 3.5.1 så beslutade regeringen 2011 om en strategi för genomförande av funktionshinderspolitiken under perioden 2011–2016. Arbetet med den funktionshinderpolitiska strategin kommer att fortsätta de närmaste åren.

Åtgärderna för att anpassa de statligt ägda busshållplatserna och järnvägsstationerna till alla resenärers behov fortsätter. Av strategin för genomförande av funktionshinderspolitiken under åren 2011–2016 framgår att etapp 2 av det nationellt prioriterade nätet av tillgängliga kollektivtrafikanläggningar ska vara färdigt till 2016. Regeringen avser att under hösten 2012, som en följd av riksdagens ställningstagande avseende den planerade infrastrukturpropositionen, att ge Trafikverket i uppdrag att lämna förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2014–2025. I denna ska Trafikverket inkludera överväganden om hur transportinfrastrukturen ska göras alltmer användbar för personer med funktionsnedsättning.

Vid Transportstyrelsen pågår under 2012 en översyn av lagen (1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik. Lagen, som syftar till att kollektivtrafiken anpassad med hänsyn till resenärer, ses över mot bakgrund av utvecklingen av såväl svensk lagstiftning som EU-rätt under de senaste decennierna.

Vidare arbetar en grupp med representanter från Socialdepartementet, Näringsdepartementet, Transportstyrelsen, Sveriges Kommuner och Landsting samt brukarorganisationerna med att se över tillämpningen av regelverket vad avser parkeringstillstånd för personer med funktionsnedsättning.

Riksdagen beslutade 2006 om lagen (2006:489) om försöksverksamhet med komplement till färdtjänst. Lagen var tillfällig och följde i allt väsentligt förslagen i bilstödsutredningens betänkande ”Mobil med bil – ett nytt synsätt på bilstöd och färdtjänst” (SOU 2005:26). Utredningens förslag var att kommu-

nerna, som ett alternativ till färdtjänsten, borde ges möjlighet att erbjuda personer med funktionsnedsättning stöd till anpassning och inköp av ett fordon. Genom mobilitetsstödet skulle det bli möjligt att använda de resurser som används för färdtjänst på ett mer flexibelt sätt. Lagen angav att verksamhet endast fick bedrivas under tiden 1 juli 2007 till 30 juni 2010 av de kommuner som fått regeringens tillstånd. En utvärdering av resultatet gjordes av Trafikverket under 2010 vilket visade att det finns skäl att lägga fast reglerna om komplement till färdtjänst. Regeringen avser därför att se över behovet av regeländringar inom detta område.

Regionala luftrum och luftfartsavtal

Inom EU sammanläggs nationella luftrum till större regionala enheter för att uppnå effektiva flygledningstjänster till förmån för kortare flygvägar, minskade restider, minskade bränslekostnader och minskad belastning på miljön. Sverige och Danmark har lagt samman sina luftrum och gemensam operativ drift av undervägstjänster (en-route) har startat under 2012.

Sverige bedriver tillsammans med Norge och Danmark en gemensam skandinavisk luftfartspolitik som har sin grund i det gemensamma ägandet av flygbolaget SAS. Den skandinaviska luftfartspolitiken har liberaliserats genom åren och går ut på att ingå så liberala luftfartsavtal som möjligt med tredje land, av typen ”open skies”, dvs. avtal utan begränsningar när det gäller flyglinjer och kapacitet och med fri prissättning. Framtiden för det skandinaviska luftfartssamarbetet har utretts av en särskild arbetsgrupp som har kommit fram till att det har fungerat väl och bör fortsätta, även om det finns effektiviseringspotential. Regeringen delar arbetsgruppens slutsats.

Effektiva verksamheter i myndigheter och bolag

Regeringen anser att statens roll och ansvar inom transportområdet fortsatt behöver förtydligas och myndigheternas verksamheter effektiviseras och i vissa fall ses över. Staten ansvarar för att gällande regelverk är ändamålsenliga och väl avvägda samt att resurserna används effektivt.

Pågående effektivisering och översyn

Inom Trafikverket pågår ett omfattande effektiviseringsarbete som inleddes under 2011. Av-

sikten är att effektiviseringarna ska åstadkommas huvudsakligen inom tre områden, en utvecklad trafikslagsövergripande planering och samordning, ökad intern effektivitet samt sänkta produktionskostnader i upphandlade entreprenader bidrag till ökad produktivitet inom anläggningsbranschen.

De åtgärder som hittills genomförts för ökad intern effektivitet visar att fr.o.m. år 2014 kan ca 1,3 miljard kronor per år frigöras och, med utgångspunkt i Trafikverkets förslag, nyttjas som del av finansieringen av de fortsatta satsningar på infrastrukturen som regeringen föreslår i denna proposition samt i den aviserade infrastrukturpropositionen. Många av effektiviseringarna har möjliggjorts genom skapandet av en trafikslagsövergripande infrastrukturförvaltande myndighet. Regeringen följer kontinuerligt Trafikverkets arbete och har den 22 augusti 2011 även beslutat om ett uppdrag till Statskontoret om att följa Trafikverkets effektiviseringsarbete (dnr N2011/4993/TE).

Då branschindex för utförande av entreprenader för såväl byggande som drift och underhåll regelmässigt överstigit det nettoprisindex (NPI) med vilket anslagen för dessa åtgärder årligen uppräknas, har detta fått till följd att genomförandet av fastställda planer i avsedd takt allvarligt försvårats. Regeringen har därför tagit ett antal initiativ, bland annat har regeringen tillkallat Produktivitetskommittén (dir. 2009:92), som fått i uppgift att löpande följa upp och analysera Trafikverkets agerande för att förbättra produktiviteten och innovationsgraden på anläggningsmarknaden. Produktivitetskommittén har den 13 juni 2012 redovisat sina förslag i betänkandet ”Vägar till förbättrad produktivitet och innovationsgrad i anläggningsbranschen” (SOU 2012:39). Sammanfattningsvis framhåller kommittén att det finns stor potential att öka produktiviteten och innovationsgraden i anläggningsbranschen genom att beställaren håller god framförhållning vad gäller planering och upphandling, ökar andelen totalentreprenader samt stimulerar till ett mer industriellt byggande av anläggningar.

Även Transportstyrelsen arbetar kontinuerligt med att effektivisera verksamheten och den förändrade finansieringsformen som infördes fr.o.m. den 1 januari 2011 har i sig skapat ytterligare incitament för effektivisering. Ytterligare effektivisering bedöms främst vara möjliga att

åstadkomma inom den avgiftsfinansierade verksamheten.

Sjöfartsverket arbetar med att genomföra effektiviseringar genom bättre teknik, kompetensutveckling och bättre arbetsmetoder. Bland annat har Sjöfartsverket tillsammans med Luftfartsverket tagit initiativ till att ha gemensamma lokaler och servicefunktioner.

På grundval av regeringens bedömning i propositionen En sammanhållen havspolitik (prop. 2008/09:170) och utifrån vad Sjöfartsverket har redovisat i sitt påföljande regeringsuppdrag (dnr N2009/4677/IR), pågår överläggningar om hur ett statligt rederi för forsknings- och undersökningsfartyg som organisatoriskt bör ligga under Sjöfartsverket kan tillskapas. Avsikten är att samla och samordna olika fartygsresurser för forskning och undersökning som finns inom en rad statliga myndigheter, för att på så sätt få ett än mer effektivt och rationellt hanterande av statens olika maritima fartygsresurser. Inriktningen är att Sjöfartsverket ska tillhandahålla samordning av fartyg och besättningar samt koordinera de olika myndigheternas behov av fartyg för forskning och undersökningsverksamhet. Sjöfartsverket har den 6 september 2012 fått i uppdrag att i samråd med berörda myndigheter utreda hur behovet av forsknings- och undersökningsfartyg bäst ska kunna tillgodoses samt hur statens fartygsresurser för forsknings- och undersökningsverksamhet ska kunna nyttjas mest effektivt.

Luftfartsverket har höga målsättningar vad avser att fortsatt effektivisera verksamheten för att åstadkomma en solid ekonomisk bas. Verket kommer att omstrukturera organisationen för att anpassa den till de nya förutsättningarna. Även den lokala organisationen kommer att kundanpassas och effektiviseras. En av de åtgärder som prövas är bland annat att införa s.k. RTC (Remote Tower Center) för att effektivisera driften av flygtrafiktjänst vid små och medelstora flygplatser.

Den 1 juni 2012 inrättades Statens servicecenter och regeringens bedömning är att samtliga myndigheter bör analysera och pröva en eventuell anslutning till den nya myndighetens tjänster. Detta gäller även för samtliga transportmyndigheter.

Regeringen tillsatte i november 2011 en särskild utredare med uppgift att med hänsyn till konkurrensöppningen av den europeiska marknaden, de EU-förordningar som reglerar flyg-

trafiktjänsten samt den civilt-militärt integrerade flygtrafiktjänsten, analysera Luftfartsverkets verksamhetsform, organisation och befogenheter och vid behov föreslå förändringar (dir. 2011:101).

Utredningen, benämnd Flygtrafiktjänstutredningen, överlämnade i april 2012 sitt betänkande ”Färdplan för framtiden – en utvecklad flygtrafiktjänst” (SOU 2012:27). Utredningen drar slutsatsen att flygtrafiktjänsten är ett offentligt åtagande, vad gäller flygtrafik under väg (en route) och för flygtrafiktjänst i anslutning till betydande flygplatser med internationell och nationell kommersiell linjetrafik samt att den är en samhällsviktig verksamhet och en del av det militära försvaret.

Utredningen föreslår att Luftfartsverkets konkurrensutsatta delar särredovisas och bolagiseras under verkets egen förvaltning senast den 1 januari 2015 samt att Luftfartsverket får möjlighet att bilda bolag utomlands. Vad gäller den civil-militärt integrerade flygtrafiktjänsten föreslår utredningen bl.a. att Luftfartsverket ska tillhandahålla flygtrafiktjänst i alla beredskapslägen och att en skyldighet införs för samtliga leverantörer av flygtrafiktjänst att samverka med Luftfartsverket vid planering och förberedelser för kris och höjd beredskap. Slutligen föreslår utredningen att Transportstyrelsen ges flera uppdrag beträffande konkurrensutsatta delarna av flygtrafiktjänsten. Betänkandet har remitterats och bereds för närvarande i Regeringskansliet.

Riksdagen har gett regeringen till känna att eventuella ytterligare steg avseende konkurrensutsättning av flygtrafikledningstjänsten inte ska tas förrän det pågående beredningsarbetet avseende betänkandet har avslutats och regeringen återkommit till riksdagen och redovisat vad som vidtagits för att tillförsäkra att fortsatt fullgod flygsäkerhet har högsta prioritet och att hänsyn tas till Försvarmaktens behov (bet. 2011/12:TU15, rskr. 2011/12:248). Regeringen noterar att det av betänkandet framgår att trafikutskottet, i likhet med regeringen, ser positivt på en introduktion för Luftfartsverket på den internationella marknaden, vilket också berörs av utredningen (se även avsnitt 3.7.17).

Riksdagens tillkännagivande kommer att beaktas i regeringens fortsatta beredning av ärendet.

Utveckling av analysverktyg och modeller

Samhällsekonomiska analyser är ett viktigt beslutsunderlag inte minst i samband med beslut om investeringar och infrastruktur. Sådana analyser syftar kortfattat till att väga åtgärders kostnader mot deras nyttor för samtliga medborgare i samhället och används för att systematiskt kunna prognostisera och jämföra tänkbara konsekvenser av olika åtgärdsalternativ.

Den samhällsekonomiska metod som används inom transportområdet är i grunden väl beprövad och har av oberoende parter bedömts ha egenskaper som krävs för att ge beslutsfattare relevant beslutsunderlag. Det är viktigt att analysresultat redovisas på ett transparent och begripligt sätt. Det kräver också en god och kvalitetssäkrad förvaltning av de analysverktyg (datamodeller) som tillämpas.

Regeringen har uppdragit åt Trafikanalys att kontinuerligt följa trafikverkets arbete med att utveckla modeller för samhällsekonomiska analyser och följa den internationella modellutvecklingen på området.

Kostnadsansvaret i svensk transportpolitik innebär att de transportpolitiskt motiverade skatterna och avgifterna bör utformas så att de främjar en samhällsekonomiskt effektiv resursanvändning inom transportsektorn.

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

Vidare har regeringen i december 2011 gett Trafikanalys och Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser i uppdrag att utveckla måluppföljningen vad avser tillgänglighetens påverkan på näringslivets konkurrenskraft och regionernas utvecklingskraft. Uppdraget ska slutredovisas i mars 2013 och ska leda till en förbättrad uppföljning av det transportpolitiska funktionsmålet, bl.a. vad avser geografiska nedbrytningar.

Bolagsverksamheten

Regeringen bedriver en aktiv bolagsförvaltning och arbetar löpande med frågor som rör verksamheterna och hur de bäst organiseras.

Arlandabanan Infrastructure AB, Botniabanan AB och Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB är infrastrukturförvaltande till sin karaktär och är därför några av de bolag som förvaltas inom utgiftsområde 22.

En ökad samordning av Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB och Arlandabanan Infrastructure AB:s verksamheter har bl.a. lett till ökad effektivitet och lägre kostnader för de båda bolagen.

Botniabanan är färdigbyggd och överlämnad till Trafikverket. Som en följd av detta erhöll regeringen riksdagens bemyndigande att avveckla Botniabanan AB (prop. 2011/12:1, bet. 2011/12:TU1, rskr. 2011/12:87). Arbetet med att likvidera bolaget har pågått inom Trafikverket under 2012 och Botniabanan AB beräknas vara likviderat före årsskiftet 2012/2013.

Mot bakgrund av att det tidigare varit en del frågor kring Arlandabanan lämnade regeringen i mars 2012 en skrivelse till riksdagen med en redogörelse av förhållanden som rör Arlandabanan, samt regeringens syn på vissa frågor avseende banan. I skrivelsen lämnades även en kortfattad beskrivning av villkoren för statens option att lösa ut A-Train AB ur avtalet, liksom en bedömning av förutsättningarna för att utnyttja optionen.

Verka för ett modernt, miljöanpassat och säkert transportsystem

Medvetenheten i samhället om miljöfrågornas betydelse ökar, inte minst beträffande transportsektorn. Ett hållbart transportsystem är en förutsättning för hållbar tillväxt och samhällsutveckling. Tillväxt, globalisering av handeln och urbanisering skapar en kraftig ökning av efterfrågan på person- och godstransporter. Transportsektorns största utmaning är att tillgodose en kraftigt ökad efterfrågan på transporter av god kvalitet och samtidigt utveckla ett långsiktigt hållbart transportsystem där stor hänsyn tas till effekter på miljö och klimat.

Forskning, innovation och teknikutveckling

Dessa utmaningar kräver bl.a. insatser för utbildning, forskning och innovation. Det finns behov av forskning om transportsystemet som helhet och dess betydelse för samhällsutvecklingen. Behoven är ännu större av forskning och innovation för att få fram konkreta åtgärder för effektivisering och förnyelse i transportsektorn.

Kapacitetsutredningen med flera instanser pekar på forskning och innovation som en nyckel till förnyelsen.

För såväl sjöfart som luftfart i övrigt finns det påtagliga behov av forskning och utveckling. Detta uppmärksammades av Transportforskningsutredningens slutbetänkande ”Mer innovation ur transportforskning” (SOU 2010:74).

Utvecklingen av ett långsiktigt hållbart transportsystem kräver ett ökat samarbete, såväl inom som mellan trafikslagen. Det kräver en mobilisering av berörda aktörer, privata som offentliga som bör uppmuntras. Staten avser att förtydliga transportmyndigheternas instruktioner vad avser forskning och innovation inom respektive verksamhetsområde.

Även på väg- och järnvägsområdena finns behov av insatser och resurser för forsknings- och innovationsverksamhet såväl på byggande, drift och underhåll infrastruktur. Forskning, utveckling och demonstration behövs för driva på utvecklingen av effektivare lösningar för gods- och persontransporter.

Regeringen återkommer inom kort till riksdagen om transportforsknings- och innovationsfrågorna i den aviserade infrastrukturpropositionen bl.a. i syfte att omhänderta det identifierade behovet inom sjö- och luftfarten.

Den 8 mars 2012 gav regeringen Trafikanalys i uppdrag att föreslå en modell för utvärdering av forskning och innovation (dnr N2012/1372/TE). Syftet är att ta fram en modell för att mäta utveckling, introduktion och spridning av förbättrade produkter och tjänster med fokus på bidrag till transportpolitisk måluppfyllelse. Samtidigt gav regeringen Statskontoret i uppdrag att utvärdera resultat av tidigare transportforskning.

Den 19 april 2012 uppdrog regeringen åt Trafikverket att analysera hur och var verket kan använda sig av innovationsupphandling för att driva på utvecklingen av effektivare processer och ny teknik, till gagn för egen effektivitet och för ett samhällsekonomiskt effektivt och hållbart transportsystem.

Olika typer av it-lösningar har stor potential att bidra till bl.a. en effektivare användning av kapaciteten i transportsystemet. Användningen av it kan möjliggöra exempelvis smarta och effektiva transportlösningar samt minskat behov av resande genom bl.a. distansarbete och resfria möten.

Det långsiktiga arbetet att ta till vara möjligheterna att använda informationsteknologi inom transportsystemet genom intelligenta transportsystem (ITS) fortgår.

Kommunikation och informationsutbyte mellan användare och förvaltare av transportsystemet är nödvändig för att utveckla transportsystemet och för att skapa marknadslösningar. Kopplingen mellan människa, fordon och infrastruktur är viktig för att skapa smarta och kostnadseffektiva lösningar för effektivare kapacitetsutnyttjande, bättre tillgänglighet, ökad trafiksäkerhet och minskad klimatpåverkan.

ITS har stor betydelse för utvecklingen av trafikslagsövergripande intermodala transportlösningar och det informationsflöde som behövs vid förflyttningar av personer och gods. För att klara det bör den digitala infrastrukturen inom transportsystemet få ökat fokus. Svenskt näringsliv deltar i utveckling och införande av ITS i nära samverkan med universitet och högskolor samt offentlig sektor. Satsningar på innovationer och demonstrationer, men inte minst implementering är viktiga förutsättningar för svenskt näringslivs konkurrenskraft och export av ITS-tjänster och produkter.

För att påskynda och samordna insatserna arbetar ITS-rådet sedan juni 2010 på regeringens uppdrag för att utveckla former för samarbete mellan myndigheter och näringsliv. Andra viktiga uppgifter är att ge råd i och påskynda Trafikverkets och andra aktörers arbete med att genomföra en handlingsplan för ITS samt att verka för ett ökat svenskt agerande i EU på ITS-området. ITS-rådets uppdrag upphör 2012. ITS-rådets verksamhet ska utvärderas och därefter kan regeringen överväga om uppdraget ska förlängas.

Fortsatt framåt för fossiloberoende fordonsflotta

Regeringens insatser för en fossiloberoende fordonsflotta fortsätter. Den 5 juli 2012 tillkallade regeringen en särskild utredare för att kartlägga möjliga handlingsalternativ samt identifiera åtgärder för att reducera transportsektorns utsläpp och beroende av fossila bränslen (dir. 2012:78). Åtgärderna kan avse alla de relevanta aspekter som kan ha betydelse för att uppnå den långsiktiga prioriteringen om en fossiloberoende fordonsflotta 2030 samt, med avseende på transportsektorn, visionen för 2050 om att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser 2050.

Generellt verkande styrmedel som sätter pris på utsläppen utgör grunden för omställningen. Sådana styrmedel behöver kompletteras med mer riktade styrmedel. Regeringen föreslår att den femåriga skattebefrielsen för nya bilar med

bättre miljöegenskaper skärps den 1 januari 2013 för att stimulera till köp av bilar med låga koldioxidutsläpp. Ett kvotpliktssystem bör införas under 2014 för att uppnå en inblandning av biodrivmedel i bensin och dieselolja enligt de nivåer som tilläts enligt bränslekvalitetsdirektivet (bl.a. 10 volymprocent etanol i låginblandad bensin och 7 volymprocent FAME i dieselolja). Satsningarna för att stödja utvecklingen av ny teknik fortsätter, bl.a. genom programmet för demonstration och marknadsintroduktion av elbilar och laddhybrider samt demonstrationsanläggningar för andra generationens biodrivmedel.

Andra insatser för ett miljöanpassat transportsystem och ökad hälsa

Den långsiktiga visionen är att Sverige 2050 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser i atmosfären. Naturvårdsverket har i uppdrag att i samråd med andra myndigheter samt länsstyrelserna att lämna ett underlag för en svensk färdplan som ska beskriva hur utsläppsminskarna kan se ut över tid och hur minskningen bör fördelas mellan sektorer för att nå målet på ett kostnadseffektivt sätt. Regeringen har för avsikt att under mandatperioden närmare beskriva hur det svenska arbetet för att nå visionen om noll i nettoutsläpp 2050 ska genomföras.

Sverige fortsätter att sträva efter en global överenskommelse genom FN:s luftfartsorgan ICAO och klimatkonventionen (UNFCCC) för att begränsa den internationella luftfartens klimatpåverkan. Nationellt fortsätter arbetet med att optimera flygvägar och utveckla operativa metoder och system som säkerställer att flygning i svenskt luftrum kan ske med så liten miljöpåverkan som möjligt. För att detta arbete ska bli framgångsrikt är det viktigt med ett fortsatt samarbete mellan Luftfartsverket, Transportstyrelsen, flygplatshållare och flygbolag.

Transportpolitiken kan bidra till en minskad ohälsa t.ex. genom insatser för en ökad trafiksäkerhet, minskade utsläpp av luftföroreningar eller buller. Bidrag till ökad hälsa kan ske genom insatser som underlättar fysisk aktivitet t.ex. genom att gå och cykla. Mot denna bakgrund ser regeringen behov av att tydliggöra de samlade hälsoeffekterna från transportsystemet.

Transporter utan last eller med lågt kapacitetsutnyttjande är ett konkret exempel på bristande effektivitet i EU:s transportsystem och transportpolitik. I dag är 43 procent av Europas lastbilstransporter och hälften av godstågens

vagnar tomma. Det är en viktig klimatfråga och handlar om behovet av ökad samverkan mellan grupper av köpare av transporter och transportföretag för att uppnå bättre kapacitetsutnyttjande.

Europeiska kommissionen presenterade i juli 2011 ett förslag om ett reviderat svaveldirektiv. Syftet med förslaget är att införliva internationella regler om minskning av utsläpp av svaveloxider från fartyg som antagits av FN:s sjöfartsorgan IMO. Svaveldirektivet innebär en skärpning av befintliga regler. Det globala regelverket har funnits sedan 2005. År 2008 antog IMO ändringar av bilagan som trädde ikraft 1 juli 2010.

En överenskommelse har nåtts om texterna mellan rådet och EU-parlamentet. Slutligt beslut är att vänta under innevarande år. Överenskommelsen innebär bl.a.

- att bränslen som används i svavelkontrollområdena (SECA) från och med den 1 januari 2015 endast får innehålla 0,1 viktprocent svavel,
- att from 1 januari 2020 får bränslen som används på EU:s territorialvatten utanför svavelkontrollområdena innehålla högst 0,5 viktprocent svavel,
- att IMO:s möjlighet att senarelägga kravet på högst 0,5 viktprocent svavel till 2025 har strukits i direktivförslaget, samt
- att om Marpol-konventionen ändras när det gäller SECA ska kommissionen, om det är motiverat, utan dröjsmål föreslå en ändring av direktivet.

Under förhandlingen i rådet har regeringen aktivt drivit linjen att samma krav bör gälla samtliga fartyg inom hela EU, dvs. att de strängaste kraven i IMO bör gälla i samtliga EU-länders farvatten. Denna linje har dock inte vunnit gehör bland övriga medlemsstater då motståndet har varit massivt från länder utanför svavelkontrollområdena. Sverige godtog därför ordförandens kompromissförslag som innebar en viss skärpning gentemot IMO:s beslut.

Beslutet ska ses mot bakgrund av att utsläppen av svaveldioxid på land har minskat dramatiskt sedan 1970-talets början medan sjöfartens utsläpp istället har ökat markant. De skärpta reglerna medför att sjöfartens utsläpp av hälsofarliga partiklar och försurande luftföroreningar minskar kraftigt särskilt i norra Europa. För svensk del innebär det att förutsättningarna för att nå miljökvalitetsmålen Frisk luft och Bara

naturlig försurning förbättras kraftigt. Det innebär även positiva hälsoeffekter för Sverige och övriga Östersjöländer.

De skärpta reglerna rörande svavelhalter i marint bränsle kommer att innebära ökade kostnader för sjöfartsnäringen och transportköparna. Eftersom beräkningarna om framtida bränslepriser är osäkra är det svårt att i dagsläget förutspå hur stora kostnadsökningar förväntas bli. Bränslekostnaden kan innebära att transporter flyttas från sjöfarten till väg och järnväg. Det är dock inte troligt att svaveldirektivet leder till större överflyttningar då det rör sig om stora volymer av gods vilka nästan enbart kan fraktas till sjöss. Faktorer som påverkar en eventuell överflyttning är det framtida bränslepriset och kapaciteten på väg och järnväg. De ökade transportkostnaderna kan komma att påverka den svenska basindustrin som konkurrerar på en global marknad. Regeringen avser att noga följa genomförandet av svaveldirektivet och eventuella konsekvenser för berörda näringar.

Trafiksäkerhet fortsatt i fokus

Det är viktigt att ha ett trafikslagsövergripande perspektiv i trafiksäkerhetsarbetet och vidta åtgärder där de gör störst nytta.

År 2011 omkom 319 personer på de svenska vägarna (241 män och 78 kvinnor). Det är en ökning jämfört med 2010, men olycksutvecklingen är ändå mycket gynnsam sett över ett längre tidsperspektiv. Det innebär att Sverige, i förhållande till folkmängd, har bland det lägsta antalet döda i trafiken.

Regeringen fortsätter satsningarna för ökad säkerhet och trygghet på vägarna. Det finns en rad områden där Sverige har varit framgångsrikt, exempelvis genom mittseparering av farliga vägsträckor, användning av hastighetsövervakningskameror och nya hastighetsgränser.

Sverige har i dag ett etappmål om högst 220 döda i vägtrafiken och en minskning av antalet allvarligt skadade med en fjärdedel till år 2020. Ambitiösa mål har stor betydelse för att stimulera utvecklingen mot nya sätt att minska antalet dödade och allvarligt skadade i vägtrafiken. Analyser av trafiksäkerhetsutvecklingen visar att etappmålen kan vara inom räckhåll.

Inom bantrafiken beräknas antalet omkomna under 2011 uppgå till 93 personer, (63 män, 29 kvinnor och en okänd), varav 63 dödsfall har klassificerats som självmord. De flesta olyckor sker i samband med obehörigt spårbevärande.

Dessa olyckor skapar i sin tur stopp och förseningar i tågtrafiken. Det är angeläget att fortsätta arbetet med att öka säkerheten inom bantrafiken genom olika åtgärder för att förhindra olyckor.

Den enskilt viktigaste åtgärden för att förbättra trafiksäkerheten i vägtrafiken är att minska hastighetsöverträdelserna.

Fokus bör även läggas på att ytterligare reducera antalet dödade och mycket allvarligt skadade bland oskyddade vägtrafikanter. Detta gäller bl.a. åtgärder som gynnar säker cykling. Under 2012 startar tre demonstrationsprojekt av nya vägräckan, där man ska testa nya räckeskonstruktioner för att öka säkerheten för motorcyklister.

Alkohol är inblandat i cirka en femtedel av dödsfallen i vägtrafiken och rattfylleri på grund av narkotikaintag utgjorde 2010 drygt 40 procent av alla anmälda rattfylleribrott. Regeringen anser att det även fortsättningsvis är viktigt att arbetet bedrivs brett för att minska antalet förare som är påverkade av alkohol eller andra droger på våra vägar. Det är viktigt att ha en helhetssyn vad gäller påverkade förare, oberoende av orsakerna till detta, så att stödjande teknik och även metoderna för information, kontroll, påföljder och behandling utvecklas och samordnas.

Inom fordonsområdet ser regeringen positivt på utvecklingen av teknik som kan stödja föraren i en säker körning. Den 1 januari 2012 infördes ett permanent och förbättrat system för alkoholås till rattfyllerister. Syftet med de nya reglerna är att fler rattfylleridömda p.g.a. alkoholintag ska ansöka om körkort med villkor om alkoholås, så att återfall i rattfylleri undviks. För att åstadkomma detta har kostnaderna för alkoholås för den enskilde sänkts, bl.a. genom subventionering av de administrativa kostnaderna för hantering av alkoholåsärenden hos Transportstyrelsen. Samtidigt har reglerna för spårrtid skärpts, så att den som inte ansöker om körkort med villkor om alkoholås eller inte får sin ansökan beviljad får en spårrtid som motsvarar villkorstiden på ett eller två år. Det är angeläget att följa resultaten av det nya systemet för alkoholås efter rattfylleri.

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

samarbete med näringslivet fortsatta forskningsinsatser som syftar till att skapa sådana tekniska lösningar.

När det gäller omständigheter och beteenden som påverkar körförmågan, har regeringen särskilt uppmärksammat användning av teknik för kommunikation, informationssökning m.m. under körning. Riksdagen har riktat ett tillkännagivande till regeringen (bet. 2010/11:TU18, rskr. 2010/11:222) att regeringen bör beakta den forskning som gjorts och görs på området mobiltelefoni vid bilkörning, för att återkomma till riksdagen senast under 2012 med förslag till åtgärder som kan erfordras, eller redovisa vidtagna åtgärder när det gäller mobiltelefonerande vid bilkörning. Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) har i två rapporter undersökt aktuell forskning och andra länders erfarenheter på området om användning av teknik för kommunikation, informationssökning m.m. under körning, samt vilka effektiva åtgärder som finns för att motverka trafikfarlig användning av teknik under körning. Regeringen avser att återkomma till riksdagen under 2012 med en skrivelse i frågan.

Införandet av reglerna i EU:s tredje körkortsdirektiv i svensk lagstiftning från januari 2013 innebär trafiksäkerhetsvinster. Bland annat införs harmoniserade regler för mopedkörkort, nya körkortsbehörigheter för MC, bussar och lastbilar. Trafiksäkerheten främjas även genom ett stegvis tillträde till de tyngsta och mest motorstarka fordonen, främst vad gäller motorcyklar, lastbilar och bussar.

För att minska de problem som uppkommer vintertid med olyckor, stopp i trafiken och andra trafikstörningar där tunga vägfordon är inblandade, avser regeringen att införa krav på vinterdäck på tunga fordon (fordon med totalvikt över 3 500 kg) för både svensk- och utlandsregistrerade tunga fordon. Avsikten är att införa detta när förslaget accepterats av Europeiska kommissionen i enlighet med de regelverk som finns vad avser tekniska regler. Bra vinterdäck med tillräckligt mönsterdjup är inte bara en trafiksäkerhetsfråga utan är också avgörande för framkomligheten. Kostnaderna för stopp och stillestånd i trafiken är höga.

Sverige har en lång tradition av systematiskt trafiksäkerhetsarbete vilket har lett till att Sverige har ledande position internationellt inom området. Sverige har (genom Näringsdepartementet) under de senaste åren tecknat bilaterala

samarbetsavtal med både motsvarigheten i Kina (Memorandum of Understanding) och i USA (Memorandum of Cooperation) inom bl.a. trafiksäkerhetsområdet. Sveriges kunnande och goda vitsord inom trafiksäkerhetsområdet gynnar Sverige som nation men också svenska företag.

Integrerad havspolitik

Regeringen arbetar aktivt med den europeiska integrerade havspolitiken. Havspolitiken är tvärsektorieell på så sätt att flertalet politikområden är berörda. Europeiska kommissionen har till hösten 2012 aviserat ett meddelande om s.k. ”blå tillväxt” i syfte att EU:s havspolitik ska bidra till att stärka konkurrenskraften i kust- och havsregioner och skapa fler arbetstillfällen, men samtidigt göra insatser för en bättre vatten- och havsmiljö. Regeringen avser att följa upp meddelandet bland annat som ett led i det fortsatta arbetet med att anledning av regeringens propositionen En sammanhållen svensk havsmiljö (prop. 2008/09:170). Andra aktuella tvärsektorieella aktiviteter inom den europeiska integrerade havspolitiken är arbetet med havsplanering och sjöövervakning.

Ett gränsöverskridande perspektiv

Väl fungerande transport- och infrastruktursystem inom samt till och från Östersjöområdet har stor betydelse för Östersjöländernas utveckling men också för hela EU-området.

Östersjöstrategin omfattar de åtta medlemsstaterna runt Östersjön och är den första makroregionala strategin i EU. EU:s strategi för Östersjöregionen baseras på tre pelare: Rädda Östersjön, integrera Östersjöregionen och öka välståndet. Transportsystemen är ännu inte sammanlänkade i tillräcklig utsträckning för att ta bäst tillvara regionens potential för konkurrenskraft eller livskvalitet. Ett mer systematiskt samarbete mellan Östersjöländerna och bättre underlag krävs för att förbättra transportsystemen i regionen. Sverige har därför tagit initiativ till och samordnat framtagandet av en transportstudie – benämnd ”Baltic Transport Outlook” (BTO). Syftet med studien var bl.a. att beskriva befintliga transportflöden i Östersjöregionen, statusen på infrastrukturen och gemensamma flaskhalsar. Vidare gjordes prognoser för utvecklingen fram till 2030 för ovanstående områden. Projektet presenterade sina slutsatser hösten 2011 och ska utgöra en grund för Östersjöländernas framtida samarbete inom

transportområdet. Ett arbete pågår för närvarande att revidera östersjöstrategin vilket ska presenteras under första halvåret 2013.

Den täta fartygstrafiken i bl.a. Östersjöområdet innebär behov av att fokusera på sjösäkerhetsarbetet för att säkerställa att kontinuerliga åtgärder vidtas för att öka säkerheten och minska risken för olyckor. Det är därför angeläget att svenska myndigheter tillsammans med motsvarande myndigheter runt Östersjön arbetar för att öka säkerheten till sjöss och skydda Östersjöns marina miljö.

Regeringen har tagit initiativ till att stärka samarbetet med Sveriges grannländer i olika sammanhang. Ett exempel är den undersökning om behovet av och möjligheterna för en ny fast Öresundsförbindelse mellan Helsingborg och Helsingör för väg och järnväg som Näringsdepartementet genomfört. Sverige och Danmark tillsatte 2010 en tjänstemannagrupp för kunskapsutbyte om, och för att följa den svenska undersökningen. Undersökningens slutsats är att på sikt kan en ny Öresundsförbindelse behövas. Regeringen överlämnade i november 2011 Näringsdepartementets undersökningspromemoria till Trafikverket med uppdrag att beakta undersökningens resultat i den långsiktiga delen av den då pågående kapacitetsutredningen.

3.7 Budgetförslag

3.7.1 1:1 Väghållning

Tabell 3.17 Anslagsutveckling 1:1 Väghållning

Tusental kronor

År	Slagslag	Utfall	Anslags-sparande	Utgifts-prognos
2011	Utfall	19 360 841	2 040 512	
2012	Anslag	21 563 948 ¹		22 161 790
2013	Förslag	22 207 408		
2014	Beräknat	23 018 570 ²		
2015	Beräknat	24 185 911 ³		
2016	Beräknat	24 260 165 ⁴		

¹ Inklusivt beslut om ändringar i statens budget 2012 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

² Motsvarar 22 763 775 tkr i 2013 års prisnivå.

³ Motsvarar 23 623 160 tkr i 2013 års prisnivå.

⁴ Motsvarar 23 360 258 tkr i 2013 års prisnivå.

Anslaget används för

- statlig väghållning, vilket innefattar vägplanering, byggande, drift, bärighetsåtgärder, underhåll och fysiska trafiksäker-

hetsåtgärder, gång- och cykelvägar på det statliga vägnätet, ränta och amortering på upptagna lån för att finansiera anläggningstillgångar, broar som ersätter färjor samt vissa prioriterade vägprojekt,

- bidrag, vilket innefattar de statsbidrag som myndigheten administrerar till regionala kollektivtrafikanläggningar inklusive handkappanpassningsbidrag och särskilda bidrag till storstädernas trafiksystem, enskilda vägar, bidrag till gång- och cykelbehov, planskilda passager m.m. för att minska konfliktpunkter mellan skyddade och oskyddade trafikanter samt förbättring av miljö och trafiksäkerhet på kommunala vägar,
- andra insatser, utöver väghållning och bidrag, som följer av Trafikverkets instruktion,
- informationsinsatser och kunskapshöjande insatser som syftar till att uppnå de transportpolitiska målen,
- ersättning för eftersök av vilt som varit inblandat i sammanstötning med motorfordon liksom polisens administrations- och fakturahanteringskostnader för detta,
- stakning av vinterled till Holmön,
- eventuella böter till följd av försenat genomförande av EU-direktiv, samt
- kostnader för administration av vägavgifter som inte är systemkostnader.

När det gäller samhällets krisberedskap ingår Trafikverket i samverkansområde Transporter.

Avgifter på den nya bron över Motalaviken

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att disponera de avgifter som, med stöd av väglagen (1971:948), tas ut för passage över den nya bron över Motalaviken på riksväg 50, för räntor och amorteringar för de lån som tagits upp för byggandet av bron samt kostnader för vägavgiftssystemet.

Skälen för regeringens förslag: Den nya bron över Motalaviken på riksväg 50 planeras att färdigställas och öppnas för trafik under 2013. In-

vesteringen har delvis finansierats med lån i Riksgäldskontoret. Kapitalkostnaden för dessa lån ska enligt riksdagens beslut (prop. 2009/10:99, bet. 2009/10:FiU21, rskr. 2009/10:348) finansieras genom att vägavgifter tas ut av dem som trafikerar bron. Avgiftsintäkterna bör därför få disponeras för att betala räntor och amorteringar på de upptagna lånen samt för de systemkostnader som följer av uttaget av vägavgifter.

Av 29 § väglagen (1971:948) följer att regeringen kan bestämma att avgift får tas ut för beagnade av allmän väg. En särskild utredare har regeringens uppdrag att ta fram författningsförslag om uttag av avgifter för fordon som trafikerar de nya broarna i Motala, Sundsvall och Nacka. Uppdraget ska i denna del redovisas senast den 30 september 2012. Regeringen avser därefter återkomma till riksdagen med förslag om hur uttag av avgifter för användandet av väginfrastruktur framöver ska regleras.

Budget för avgiftsbelagd verksamhet

Verksamheten omfattar uppdragsverksamhet, offentligrättsliga avgifter och avgift för färd på Svinesundsförbindelsen och bro över Motalaviken på riksväg 50. I Trafikverkets uppdragsverksamhet ingår Färjerederiet. Utgångspunkten för Färjerederiet är att uppnå en lönsamhet i nivå med branschen i övrigt, skild från Trafikverkets övriga delar. I uppdragsverksamheten ingår även att administrera stödsystem för andra aktörer inom sektorn. Huvudregeln för denna verksamhet är att full kostnadstäckning ska uppnås. Trafikverket beslutar självt (efter samråd med Ekonomistyrningsverket) om prissättningen för uppdragsverksamheten. Trafikverkets uppdragsverksamhet omfattar följande tjänster:

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

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

Tabell 3.18 Intäkter som Trafikverket disponerar

Tusental kronor (löpande priser)

	2013	2014
Färjerederiet		
Intäkter	62 000	64 000
Kostnader efter finansnetto	68 000	64 000
Resultat efter finansnetto	-6 000	0
Kostnadstäckning i procent	91	100
Övriga avgifter för uppdragsverksamhet		
Intäkter	142 000	142 000
Kostnader	129 000	129 000
Resultat	13 000	13 000
Kostnadstäckning i procent	110	110
Svinesundsförbindelsen		
Intäkter	76 000	82 000
Kostnader	76 000	82 000
Resultat	0	0
Kostnadstäckning i procent	100	100
Riksväg 50 Motala		
Intäkter	20 000	70 000
Kostnader	20 000	70 000
Resultat	0	0
Kostnadstäckning i procent	100	100
Övriga offentligrättsliga avgifter		
Intäkter	345 800	345 000
Kostnader	335 800	342 000
Resultat	10 000	3 000
Kostnadstäckning i procent	103	101

De offentligrättsliga avgifter som Trafikverket inte disponerar är ansökningsavgifter för främst transportdispenser. De redovisas i tabell 3.19.

Tabell 3.19 Intäkter som Trafikverket inte disponerar

Tusental kronor (löpande priser)

	2013	2014
Offentligrättsliga avgifter		
Intäkter	24 000	24 000
Kostnader	24 000	24 000
Resultat	0	0
Kostnadstäckning i procent	100	100

Investeringsplan

Trafikverkets investeringar omfattar de investeringar som fastställs av regeringen i den nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2010–2021

och av länen i de regionala planerna. Trafikverkets investeringsvolym bestäms av anvisade anslag, de lån Trafikverket tar upp och de tillskott som erhålls via medfinansiering, bl.a. externa bidrag från kommuner och bidrag från EU (TEN-

bidrag). De trängselskatteinkomster som används för investeringar ingår i anvisade anslag.

Trafikverket beräknar att under 2013 genomföra investeringar för cirka 14 972 miljoner kronor (tabell 3.20).

Tabell 3.20 Investeringsplan

Miljoner kronor

	Utfall 2011	Prognos 2012	Budget 2013	Beräknat 2014	Beräknat 2015	Beräknat 2016	Totalt
Investeringar i nationell plan inkl närtid ¹	8 657	11 626	8 642	11 346	11 259	11 138	62 668
Investeringar i regional plan inkl närtid ²	1 724	2 667	3 074	2 930	2 967	3 077	16 439
Bärighetshöjande åtgärder inkl närtid	1 239	1 559	1 788	1 657	1 635	1 455	9 333
Investeringar med överskott från trängselskatt i Stockholm	239	645	549	617	619	615	3 284
Investeringar med överskott från trängselskatt i Göteborg			494	743	861	904	3 002
Investeringar i anläggningstillgångar vägar	240	365	425	475	637	200	2 342
Summa investeringar	12 099	16 862	14 972	17 768	17 978	17 389	97 068
Anslag	9 346	11 801	11 182	11 884	12 372	12 302	68 887
Lån i Riksgäldskontoret	2 277	1 882	1 673	3 337	4 129	3 962	17 260
Medfinansiering, förskottering m.m.	476	3 179	2 117	2 547	1 477	1 125	10 921
Summa finansiering	12 099	16 862	14 972	17 768	17 978	17 389	97 068

¹ Inklusive medfinansiering, däribland TEN-medel

² Inklusive finansiering från förskottering

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2013 för anslaget 1:1 *Väghållning* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 29 800 000 000 kronor 2014–2040.

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

I beräkningarna av bemyndiganderamen inkluderas framtida räntekostnader på upptagna lån. Vidare har en kalkylränta på 4,5 procent använts i de fall länen inte är bundna. En betydande del av åtagandena inom Trafikverkets bemyndiganderam avser entreprenadkontrakt i investeringsprojekt. I aktuella planer ingår ett stort antal medelstora och stora byggprojekt, som t.ex. Norra Länken i Stockholm. Avgörande för när ett åtagande inträffar (enligt gällande redovisningsregler) är när respektive kontrakt tecknas. De exakta tidpunkterna för kontraktstecknandet i de enskilda fallen kan vara svåra att förutse. Av detta följer att det behövs viss buffert i bemyndiganderamen. Utan en sådan buffert försämras möjligheterna till att genomföra upphandlingar och därmed också byggandet på ett effektivt sätt. Exempelvis kan det bli nödvändigt att skjuta upp den avslutande delen av en upphandling för att inte överskrida bemyndiganderamen vilket försenar och även kan fördyra projektgenomförandet.

Av tabellen nedan framgår att ingående åtaganden 2013 är 5 497 000 kronor lägre än utestående åtaganden 2012. Denna andel motsvarar

åtaganden avseende investeringar som görs för överskottet av trängselskatten i Stockholm respektive trängselskatten i Göteborg och redovisas från 2013 under anslag 1:11 *Trängselskatt i Stockholm* respektive anslag 1:14 *Trängselskatt i Göteborg*.

Transportstyrelsens åtaganden med anledning av uppbyggnaden av administrationen av de nya systemen för trängselskatt och vägavgifter fram

t.o.m. utgången av 2012 ingår i den ovan föreslagna ramen. Transportstyrelsen planerar inte att göra några nya sådana åtaganden under 2013.

Regeringen bör därför bemyndigas att under 2013 för anslag 1:1 *Väghållning* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 29 800 000 000 kronor 2014–2040.

Tabell 3.21 Beställningsbemyndigande

Tusental kronor

	Utfall 2011	Prognos 2012	Förslag 2013	Beräknat 2014	Beräknat 2015-2040
Ingående åtaganden	29 338 000	33 709 000	31 917 000		
Nya åtaganden	18 608 000	18 471 000	12 540 000		
Infriade åtaganden	-14 237 000	-14 766 000	-14 922 000	-15 019 000	-14 516 000
Utestående åtaganden	33 709 000	37 414 000	29 535 000		
Erhållet/förslaget bemyndigande	41 200 000	40 000 000	29 800 000		

Låneram

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att för 2013 ta upp lån i Riksgäldskontoret som inklusive tidigare gjord upplåning uppgår till högst 9 506 000 000 kronor för prioriterade vägprojekt m.m.

Skälen för regeringens förslag: Trafikverket har tagit upp lån för att finansiera anläggningstillgångar, broar som ersätter färjor, vissa prioriterade vägprojekt samt för investeringar i vissa vägprojekt där kapitalkostnaderna ska finansieras med inkomster från trängselskatt eller vägavgifter. Transportstyrelsens och Trafikverkets investeringskostnader för uppbyggnad av system för administration av trängselskatt och vägavgifter belastar också låneramen.

Anläggningstillgångar ska enligt budgetlagen (2011:203) finansieras med lån i Riksgäldskontoret. Dessa omfattas inte av den låneram som redovisas här. Trafikverkets omsättningstillgångar finansieras över verkets räntekonto med därtill kopplad kredit. I det följande ges en närmare redovisning av vad de olika delposterna i tabell 3.22 (beräknad nettoupplåning) innebär.

Trafikverket får ta upp lån i Riksgäldskontoret för broinvesteringar som ersätter färjor på statens vägnät utan att öka Trafikverkets anslagsförbrukning. För att betala lånekostnaderna för

sådana objekt ska Trafikverket använda inbesparade driftmedel från färjetrafiken.

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

Riksdagen beslutade med anledning av tilläggsbudgeten i samband med 2004 års ekonomiska vårproposition (prop. 2003/04:100, bet. 2003/04;FiU21, rskr. 2003/04:274) att regeringen får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret för de prioriterade vägprojekten E 6 delen Rabbalshede–Hogdal, E 20 delen Tollerred–Alingsås samt genom Alingsås, Rv 40 delen Brämhult–Hester, Rv 40 delen Haga–Ljungarum, Rv 45 delen Angeredsbron–Älvängen, Rv 44 delen Båberg–Väne Ryr samt Rv 49 Skara–Varnhem. Dessa prioriterade vägprojekt beräknas kosta sammantaget 8 500 miljoner kronor i 2004 års prisnivå. Lån för dessa vägprojekt ska återbetalas under 25 år med start vid tidpunkten när respektive projekt färdigställs.

Den trafikslagsövergripande nationella planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2010–2021 samt länsplan för regional infrastruktur i Stockholms län för perioden 2010–2021 innehåller även ett antal nya investeringar som delvis kommer att finansieras med inkomster från trängselskatt eller vägavgifter. På vägom-

rådet gäller det de objekt som enligt Stockholmsöverenskommelsen respektive Västsvenska paketet delvis ska finansieras med inkomster från trängselskatt eller vägavgifter samt de vägavgiftsfinansierade broarna över Sundsvallsfjärden på väg E4 och över Motalaviken på riksväg 50. Den del av investeringarna som täcks av framtida skatte- eller avgiftsintäkter finansieras genom lån. I detta inkluderas även kostnader för uppbyggnaden av administrationen av systemen. Riksdagen beslutade med anledning av regeringens proposition Vårtiläggsbudget för 2010 (prop. 2009/10:99, bet. 2009/10:FiU21, rskr. 2009/10:348) att planeringsramen för dessa investeringar för perioden 2010–2021 ska uppgå till 50 000 000 000 kronor i 2009 års prisnivå. Denna planeringsram inkluderar ovan nämnda projekt och utgör ett komplement till den statliga planeringsram för infra-

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

Låneramen 2013 för dessa ändamål föreslås sammanlagt uppgå till 9 506 000 000 kronor.

Den ökade upplåningen avser planerat genomförande av de prioriterade vägprojekten och av projekt som delvis kommer att finansieras med inkomster från vägavgifter.

I tabell 3.22 redovisas Trafikverkets och Transportstyrelsens nettoupplåning med utgångspunkt från nu fattade beslut och förslag om anslag för amortering.

I tabell 3.23 redovisas den ackumulerade skulden 2011–2021, vilken är en konsekvens av den nettoupplåning som anges i tabell 3.22.

Tabell 3.22 Beräknad nettoupplåning för prioriterade vägprojekt m.m. åren 2011–2021

Miljoner kronor

Objekt	Skuld 2011-12-31	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2021-12-31
Broinvesteringar	88	-13	-12	-8	-8	-8	-8	-7	-6	-2	-2	14
E6 Svinesunds-förbindelse	605	-42	-44	-46	-49	-51	-54	-57	-59	-62	-63	78
E6 Svinesunds-förbindelse, Tullstation	72	-72										
Prioriterade vägprojekt	4 682	538	118	-140	-240	-240	-240	-240	-240	-240	-243	3 515
E 4 Sundsvall	440	386	688	305	90	28	26	24	22	20	17	2 046
Rv 50 Motala-Mjölby	484	130	175	2	-31	-34	-39	-44	-49	-54	-63	477
Västsvenska infrastrukturpaketet (vägar)	115	355	0	185	112	17	268	529	346	223	73	2 223
Stockholms-överenskommelsen				2 120	3 098	3 550	4 062	4 597	4 623	3 390	2 860	28 300
Skurubron			27	150	192	167	143	36	20	-10	-11	714
Uppbyggnad av system för administration	147	247	-24	-82	-90	-90	-90	-17	-1			
Summa	6 633	1 529	928	2 486	3 074	3 339	4 068	4 821	4 656	3 265	2 568	37 367

Tabell 3.23 Beräknad låneskuld för prioriterade vägprojekt m.m. åren 2011–2021

Miljoner kronor

Objekt	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Broinvesteringar	88	75	63	55	47	39	31	24	18	16	14
E 6 Svinesunds-förbindelsen	605	563	519	473	424	373	319	262	203	141	78
E 6 Svinesunds-förbindelsen, Tullstation	72										
Prioriterade vägprojekt	4 682	5 220	5 338	5 198	4 958	4 718	4 478	4 238	3 998	3 758	3 515
E 4 Sundsvall	440	826	1 514	1 819	1 909	1 937	1 963	1 987	2 009	2 029	2 046
Rv 50 Motala–Mjölby	484	614	789	791	760	726	687	643	594	540	477
Västsvenska infrastrukturpaketet (vägar)	115	470	470	655	767	784	1 052	1 581	1 927	2 150	2 223
Stockholms-överenskommelsen				2 120	5 218	8 768	12 830	17 427	22 050	25 440	28 300
Skurubron			27	177	369	536	679	715	735	725	714
Uppbyggnad av system för administration	147	394	370	288	198	108	18	1			
Summa	6 633	8 162	9 090	11 576	14 650	17 989	22 057	26 878	31 534	34 799	37 367

Merparten av de lån som tagits upp ska återbetalas genom att Trafikverkets anslag 1:1 *Väghållning* belastas med kostnader för räntor och amorteringar. Undantagen utgörs av lånen för nya Svinesundsförbindelsen och den nya bron över Motalaviken på riksväg 50 och längre fram även lånen för E4 Sundsvall och Skurubron som

ska återbetalas med avgifter. I tabell 3.24 nedan redovisas det beräknade årliga anslagsbehovet 2011–2021 för räntor och amortering av de lån som ska återbetalas genom att Trafikverkets anslag belastas med kostnader för räntor och amorteringar, vid en kalkylränta på 4,5 procent.

Tabell 3.24 Anslagsbehov för räntor och återbetalning av lån för vägar åren 2011–2021

Miljoner kronor

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Lån i Riksgäldskontoret											
Räntor	67	143	158	184	203	218	207	196	185	174	164
Amorteringar	0	155	240	240	240	240	240	240	240	240	240
Total anslagsbelastning	67	298	398	424	443	458	447	436	425	414	404

Regeringens överväganden

Satsningar på transportsystemet

Regeringen avser att inom kort lämna en infrastrukturproposition till riksdagen. De satsningar som regeringen föreslår, dels i denna proposition men även i den kommande infrastrukturpropositionen syftar till att ytterligare förbättra transportsystemet genom att underhålla, effektivisera och trimma den befintliga infrastrukturen.

Regeringen avser även att genomföra stora nyinvesteringar för att öka kapaciteten och förbättra möjligheterna till ett långsiktigt hållbart transportsystem.

Redan 2013 så föreslår regeringen en satsning om totalt 1 500 miljoner kronor på väghållning och banhållning. Dessa medel ska användas för drift och underhåll och trimning av det befintliga systemet men även vissa investeringar bör påbörjas vad avser Malmbanan och vägen mellan Pajala och Svaapavaara för att främja tillväxten inom gruvnäringen. Av den totala satsningen 2013 så är regeringens förslag att anslag 1:1 *Väghållning* ökas med 1 026 400 000 kronor 2013.

Perioden 2014–2016 ingår i den kommande planperioden och kommer att beskrivas närmare i regeringens infrastrukturproposition som lämnas till riksdagen inom kort. Regeringen har i

denna proposition beräknat en höjning av anslagen för väg- och banhållning med totalt 5 174 miljoner kronor 2014, 4 750 miljoner kronor 2015 och 6 500 miljoner kronor 2016. Av denna totala satsning har anslag 1:1 *Väghållning* beräkningsmässigt ökat med ca 2 127 miljoner kronor 2014, ca 2 089 miljoner kronor 2015 och ca 1 691 miljoner kronor 2016.

Trafikverkets effektiviseringsarbete ger mer verksamhet för pengarna

Inom Trafikverket pågår ett omfattande effektiviseringsarbete som inleddes under 2011. Trafikverket har bedömt att effektiviseringarna inom administrationen kommer innebära att 60 000 000 kronor under 2013 i stället kan användas till väg- och banhållning. Regeringen föreslår därför att motsvarande belopp överförs från anslag 1:3 *Trafikverket* till anslag 1:1 *Väghållning* och anslag 1:2 *Banhållning*. Med utgångspunkt i Trafikverkets bedömning om uppnådda effektiviseringar så har regeringen beräknat en motsvarande överföring om 137 miljoner kronor 2014 respektive 157 miljoner kronor fr.o.m. 2015. Utgångspunkten bör även framgent vara att de medel som frigörs på Trafikverkets administrationsanslag genom Trafikverkets effektiviseringsarbete ska användas till Trafikverkets väg- och banhållning.

Med anledning av ovanstående föreslår regeringen att 33 600 000 kronor 2013 överförs till anslag 1:1 *Väghållning*. Överföringen har beräknats uppgå till ca 77 miljoner kronor 2014 och ca 88 miljoner kronor fr.o.m. 2015.

Trängselskatt i Göteborg

I enlighet med riksdagens beslut införs trängselskatt i Göteborg från och med den 1 januari 2013 (prop. 2009/10:189, bet. 2009/10:SkU39, rskr. 2009/10:294). För 2013 beräknas intäkterna från systemet uppgå till 840 miljoner kronor. Liksom för anslag 1:11 *Trängselskatt i Stockholm* gäller att anslaget ska vara det samma som beräknade inkomster. Det beräknade anslaget för trängselskatt i Göteborg har hittills beräkningsmässigt ingått i anslag 1:1 *Väghållning*. Regeringen föreslår att ett nytt anslag 1:14 *Trängselskatt i Göteborg* fr.o.m. den 1 januari 2013 förs upp på statens budget. Regeringen avser samtidigt föra över medel motsvarande beräknade intäkter som i enlighet med ovan beräkningsmässigt ingått i anslag 1:1 *Väghållning* till det nya anslaget 1:14 *Trängselskatt i Göteborg*. Anslaget kommer att användas för investeringar i kollektivtrafik, järnväg och väg i Göteborg samt till kostnader för administration av systemet. Såväl intäkter som kostnader från systemet kommer att redovisas under det nya anslaget. Den planerade ordningen är i enlighet med riksdagens tillkännagivande i frågan (bet. 2009/10:FiU21, rskr. 2009/10:348) och följer samma princip som redovisningen av trängselskatt i Stockholm.

Administrationskostnader för vägavgifter

Införandet av nya vägavgiftssystem medför vissa kostnader för administration. I den del dessa utgörs av kostnader för själva vägavgiftssystemet kommer de att finansieras med avgiftsintäkterna. Andra mindre administrationskostnader som t.ex. hos Kronofogdemyndigheten och Sveriges Domstolar kan dock inte finansieras med avgifter. Inte heller kostnader för informationsinsatser i samband med införande av nya vägavgiftssystem får finansieras med avgifter. Ändamålet för anslag 1:1 *Väghållning* föreslås därför utökas till att även omfatta kostnader för administration av vägavgifter som inte är systemkostnader.

Regionerna ges förutsättning att ta ett större ansvar för flygplatser

De regionala planupprättande organen bör inom ramen för sitt transportpolitiska ansvar ges förutsättningar att ta ett större ansvar för de flygplatser som inte ingår i det nationella basutbudet, bl.a. genom att de regionala infrastrukturplanerna ska kunna omfatta driftbidrag till icke-statliga flygplatser. Det totala örönmärkta beloppet för driftsbidrag till icke-statliga flygplatser bör därför minska. Regeringen föreslår mot bakgrund av detta att 40 000 000 kronor överförs från anslag 1:7 *Driftsbidrag till icke statliga flygplatser m.m.* till anslag 1:1 *Väghållning* fr.o.m. 2013 för att användas för de regionala infrastrukturplanerna.

Förslag och beräkningar

Mot bakgrund av ovanstående föreslår regeringen att 22 207 408 000 kronor anvisas under anslag 1:1 *Väghållning* för 2013. För 2014, 2015 och 2016 beräknas anslaget till 23 018 570 000 kronor, 24 185 911 000 kronor respektive 24 260 165 000 kronor. Regeringens preliminära beräkning av anslaget fördelning på poster redovisas i tabellen nedan. Det ankommer dock på regeringen att slutligt besluta om medlens fördelning på poster.

Tabell 3.25 Anslag 1:1 Våghållning fördelning på anslagsposter och delposter

Tusental kronor

	Utfall 2011	Budget 2012	Prognos 2012	Förslag 2013	Beräknat 2014	Beräknat 2015	Beräknat 2016
Myndighetsutövning	144 470	152 000	150 373	156 000	157 000	160 000	163 000
Investeringar i nationell plan	5 697 909	5 743 000	6 812 636	5 477 000	5 997 000	6 190 000	6 151 000
Investeringar i regional plan ¹	2 170 040	2 675 000	2 497 500	2 874 000	2 870 000	3 067 000	3 177 000
Drift och underhåll	8 762 396	9 880 782	9 318 736	10 141 202	10 510 342	10 871 655	11 010 877
Räntor och återbetalning av lån	67 481	198 000	273 000	392 000	424 000	443 000	458 000
Bärlighet, tjälsäkring och rekonstruktion	1 238 946	1 562 000	1 558 732	1 788 000	1 657 000	1 635 000	1 455 000
Bidrag för drift av enskild väg	994 550	1 040 000	1 091 798	1 061 000	1 079 000	1 093 000	1 109 000
Vissa bidrag till trafiksystem	0	0	136 789	0	0	0	0
Övriga insatser för effektivisering av transportsystemet ²	283 196	311 000	320 060	316 000	322 000	724 000	734 000
Kammarkollegiets disposition	1 852	2 166	2 166	2 206	2 228	2 256	2 288
Summa	19 360 840	21 563 948	22 161 790	22 207 408	23 018 570	24 185 911	24 260 165

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

² Beloppen för 2015 och 2016 följer Trafikverkets förslag till periodisering av den trafikslagsövergripande nationella planen för transportsystemet 2010-2021. Nivån ökar 2015 med anledning av att det belopp som avsatts totalt under planperioden inte varit jämt fördelat, utan har varit lägre under de första åren. Detta beror i sin tur på att medel under perioden 2010-2014 prioriterats för stora investeringsobjekt. Regeringen beslutar slutligt om anslagspostens storlek i Trafikverkets regleringsbrev för respektive budgetår.

Tabell 3.26 Härledning av anslagsnivån 2013–2016, för 1:1 Våghållning

Tusental kronor

	2013	2014	2015	2016
Anvisat 2012¹	21 563 948	21 563 948	21 563 948	21 563 948
<i>Förändring till följd av:</i>				
Pris- och löneomräkning ²	398 933	644 764	922 133	1 245 009
Beslut	464 210	907 290	2 518 578	2 281 713
Överföring till/från andra anslag	-219 683	-68 807	-789 765	-801 105
Övrigt		-28 625	-28 984	-29 400
Förslag/beräknat anslag	22 207 408	23 018 570	24 185 911	24 260 165

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2011 (bet. 2011/12:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2012. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2014–2016 är preliminär.

3.7.2 1:2 Banhållning

Tabell 3.27 Anslagsutveckling 1:2 Banhållning

Tusental kronor

			Anslags-sparande	
2011	Utfall	13 474 822		-365 575
2012	Anslag	14 730 543 ¹	Utgifts-prognos	15 072 816
2013	Förslag	15 187 253		
2014	Beräknat	15 634 314 ²		
2015	Beräknat	17 910 373 ³		
2016	Beräknat	20 044 698 ⁴		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2012 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

² Motsvarar 15 459 284 tkr i 2013 års prisnivå.

³ Motsvarar 17 497 758 tkr i 2013 års prisnivå.

⁴ Motsvarar 19 319 223 tkr i 2013 års prisnivå.

Anslaget används för

- myndighetsutövning, främst fastställelse av tågplan och järnvägsplan,
- bidrag till Inlandsbanan enligt avtalet mellan staten och Inlandsbanan AB,
- Trafikverkets kostnader för trafikavgifter enligt avtalet om Öresundsbroförbindelsen,
- 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,

- åtgärder inom sjöfarten som omfattas av den nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2010–2021,
- andra insatser, utöver banhållning och bidrag, som följer av Trafikverkets instruktion,
- informationsinsatser och kunskapshöjande insatser som syftar till att uppnå de transportpolitiska målen,
- räntor och återbetalning av lån för järnvägsändamål upptagna i Riksgäldskontoret,
- kostnader för ett eventuellt infriande av betalningsutfästelser avseende villkorade aktieägartillskott till Svensk-Danska broförbindelsen SVEDAB AB,
- kostnader för ett eventuellt infriande av kapitaltäckningsgarantin till Arlandabanan Infrastructure AB,
- kostnader för eventuella kreditförluster avseende den obligationsportfölj som härrör från de numera avslutade amerikanska leasingtransaktioner som ingicks av affärsverket Statens järnvägar,
- kostnader för åtgärder förknippade med statens miljöansvar inom transportområdet,
- eventuella böter till följd av försenat genomförande av EU-direktiv, samt
- betalning av kvalitetsavgifter till följd av avvikelser från i tågplan och trafikeringsavtal fastställt nyttjande av infrastrukturen som orsakats av Trafikverket.

förvaltar, och vilken ställs till förfogande för uthyrning till operatörer i statens upphandlade trafik. De fordon som inte hyrs ut till operatörer i den upphandlade trafiken hyrs ut på annat sätt.

Av tabell 3.28 framgår kostnaderna och intäkterna för Trafikverkets avgiftsbelagda verksamhet inom avseende järnväg.

Tabell 3.28 Intäkter som Trafikverket disponerar

Tusental kronor (löpande priser)

	2013	2014
Järnvägsutbildning		
Intäkter	62 000	63 000
Kostnader efter finansnetto	61 000	62 000
Resultat efter finansnetto	1 000	1 000
Kostnadstäckning i procent	101	101
Förvaltning av järnvägsfordon		
Intäkter	76 000	85 500
Kostnader	62 600	65 100
Resultat	13 400	20 400
Kostnadstäckning i procent	121	131
Övriga avgifter för uppdragsverksamhet		
Intäkter	3 526 000	2 302 000
Kostnader	3 412 000	2 173 000
Resultat	114 000	129 000
Kostnadstäckning i procent	103	106
Offentligrättsliga avgifter (banavgifter)		
Intäkter	1 000 000	1 200 000
Kostnader	1 000 000	1 200 000
Resultat	0	0
Kostnadstäckning i procent	100	100

Budget för avgiftsbelagd verksamhet

Trafikverket tar i enlighet med järnvägslagen (2004:519) ut avgifter av operatörerna för trafik på statligt ägd och förvaltd järnvägsinfrastruktur och för tjänster som utförs i samband med trafiken. För 2013 beräknas intäkterna av avgifterna uppgå till cirka 1 000 miljoner kronor. Intäkterna används för finansiering av drift, underhåll och kvalitetshöjande insatser i järnvägsinfrastrukturen samt produktionskostnader för tjänsterna.

Från och med 2013 tar Trafikverket också över verksamhetsgrenen fordonsförvaltning från affärsverket Statens järnvägar. Verksamheten avser den fordonsflotta som affärsverket äger och

Investeringsplan

Trafikverkets investeringar omfattar de investeringar som fastställts av regeringen i den nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2010–2021. Trafikverkets investeringsvolym bestäms av anvisade anslag, de lån Trafikverket tar upp och de tillskott som erhålls via medfinansiering, bl.a. externa bidrag från kommuner och bidrag från EU (TEN-bidrag). Därutöver gör Trafikverket investeringar i el- och teleanläggningar som finansieras med lån. De trängselskatteinkomster som används för investeringar ingår i anvisade anslag.

Trafikverket beräknar att under 2013 genomföra investeringar för cirka 10 940 miljoner kronor (tabell 3.29).

Tabell 3.29 Investeringsplan

Miljoner kronor

	Utfall 2011	Prognos 2012	Budget 2013	Beräknat 2014	Beräknat 2015	Beräknat 2016	Totalt
Investeringar i järnväg enligt nationell plan ¹	11 534	11 846	9 490	8 351	9 067	10 892	61 180
El- och teleinvesteringar	701	812	625	564	471	492	3 665
Investeringar i anläggningstillgångar järnvägar	135	735	825	525	363	300	2 883
Summa investeringar	12 370	13 393	10 940	9 440	9 901	11 684	67 728
Anslag	5 745	6 430	5 417	5 706	7 671	9 913	40 882
Lån i Riksgäldskontoret	5 036	5 151	3 309	1 866	868	796	17 026
Medfinansiering, förskottering m.m.	1 589	1 812	2 214	1 868	1 362	975	9 820
Summa finansiering	12 370	13 393	10 940	9 440	9 901	11 684	67 728

¹ Inklusive medfinansiering, däribland TEN-medel

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2013 för anslaget 1:2 *Banhållning* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 84 000 000 000 kronor 2014–2050.

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

I beräkningarna av bemyndiganderamen inkluderas framtida räntekostnader på upptagna lån. Vidare har en kalkylränta på 4,5 procent använts i de fall lånen inte är bundna. Från 2010 sker redovisningen av bemyndigandet enligt samma principer som inom väghållning. Detta innebär att räntekostnader redovisas som ett åtagande inom bemyndiganderamen först då lån

upptagits. En betydande del av åtagandena inom Trafikverkets bemyndiganderam avser entreprenadkontrakt i investeringsprojekt. I aktuella planer ingår ett stort antal medelstora och stora byggprojekt, t.ex. Citybanan. Avgörande för när ett åtagande inträffar (enligt gällande redovisningsregler) är när respektive kontrakt tecknas. De exakta tidpunkterna för kontraktstecknandet i de enskilda fallen kan vara svåra att förutse. Av detta följer att det behövs viss buffert i bemyndiganderamen. Utan en sådan buffert försämras möjligheterna till att genomföra upphandlingar och därmed också byggandet på ett effektivt sätt. Exempelvis kan det bli nödvändigt att skjuta upp avslutet av en upphandling för att inte överskrida bemyndiganderamen vilket försenar och fördyrar projektgenomförandet.

Av tabellen nedan framgår att ingående åtaganden 2013 är 567 000 000 kronor lägre än utestående åtaganden 2012. Denna andel motsvarar åtaganden avseende investeringar som görs för överskottet av trängselskatten i Göteborg och redovisas från 2013 under anslag 1:14 *Trängselskatt i Göteborg*.

Regeringen bör därför bemyndigas att under 2013 för anslaget 1:2 *Banhållning* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 84 000 000 000 kronor 2014–2050.

Tabell 3.30 Beställningsbemyndigande

Tusental kronor

	Utfall 2011	Prognos 2012	Förslag 2013	Beräknat 2014	Beräknat 2015–2050
Ingående åtaganden	67 711 000	68 531 000	73 767 000		
Nya åtaganden	14 917 000	17 821 000	20 085 000		
Infriade åtaganden	-14 097 000	-12 018 000	-10 861 000	-13 820 000	-69 171 000
Utestående åtaganden	68 531 000	74 334 000	82 991 000		
Erhållet/föreslaget bemyndigande	80 000 000	77 000 000	84 000 000		

Låneram

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att för 2013 ta upp lån i Riksgäldskontoret som inklusive tidigare gjord upplåning uppgår till högst 35 444 000 000 kronor för prioriterade järnvägsprojekt m.m.

Skälen för regeringens förslag: Trafikverket har tagit upp lån för att finansiera anläggningstillgångar, vissa prioriterade järnvägsprojekt, investeringar i el- och teleanläggningar, statens andel av vissa investeringar i Stockholmsområdet i enlighet med avtal från 1983 mellan Statens järnvägar, Stockholms läns landsting och staten samt investeringar i vissa järnvägsprojekt där kapitalkostnaderna ska finansieras med inkomster från trängselskatt. Anläggningstillgångar ska enligt budgetlagen (2011:203) finansieras med lån i Riksgäldskontoret. Dessa omfattas inte av den låneram som redovisas här. Trafikverkets omsättningstillgångar finansieras över verkets räntekonto med därtill kopplad kredit. I det följande ges en närmare redovisning av vad de olika delposterna i tabell 3.31 (beräknad nettoupplåning) innebär.

Riksdagen beslutade 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) att regeringen får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret för de prioriterade järnvägsprojekten Hallsberg–Degerön, Mjölby–Motala, Trollhättan–Göteborg samt järnvägsprojekt i Stockholmsområdet.

Den trafikslagsövergripande nationella planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2010–2021 innehåller även ett antal nya investeringar som delvis kommer att finansieras med

inkomster från trängselskatt eller vägavgifter. På järnvägssidan gäller det Västlänken, som enligt Västsvenska paketet, delvis ska finansieras med inkomster från trängselskatt. Den del av investeringarna som täcks av framtida skatte- eller avgiftsintäkter finansieras genom lån. Riksdagen beslutade med anledning av regeringens proposition Vårtilläggsbudget för 2010 (prop. 2009/10:99, bet. 2009/10:FiU21, rskr. 2009/10:348) att planeringsramen för dessa investeringar för perioden 2010–2021 ska uppgå till 50 000 000 000 kronor. Denna planeringsram inkluderar ovan nämnda projekt och utgör ett komplement till den statliga planeringsramen för infrastrukturåtgärder för samma period på 417 000 000 000 kronor i 2009 års prisnivå som riksdagen beslutat om (prop. 2008/09:35, bet. 2008/09:TU2, rskr. 2008/09:145).

Arbetet med att avveckla Botniabanan AB har pågått under året. Trafikverket har tidigare betalat en hyra till bolaget för Botniabanan som motsvarar kostnader för räntor, amorteringar och avgifter på lånet för Botniabanan. I och med att Botniabanan AB avvecklas tar Trafikverket över betalningsansvaret för lån upptagna för Botniabanan. Låneskulden för Botniabanan ingår därför numera i låneramen för prioriterade järnvägsprojekt m.m.

Låneramen för 2013 för dessa ändamål föreslås sammanlagt uppgå till 35 444 000 000 kronor.

Av den totala låneramen för 2013 avser 15 303 000 000 kronor lån för de prioriterade järnvägsprojekten Hallsberg–Degerön, Mjölby–Motala, Trollhättan–Göteborg samt järnvägsprojekt i Stockholmsområdet. Lånen för dessa järnvägsprojekt ska återbetalas under 25 år med start vid tidpunkten när respektive projekt färdigställs.

Den enskilt största förklaringen till den avsevärt högre låneramen för prioriterade järnvägs-

projekt m.m. 2013 jämfört med 2012 är att låneramen från budgetåret 2013 även inkluderar beräknad låneskuld för Botniabanan. Den ökade

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

Tabell 3.31 Beräknad nettoupplåning för prioriterade järnvägsprojekt m.m. åren 2011–2021

Miljoner kronor

Objekt	Skuld 2011-12- 31	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2021- 12-31
Eldriftsanläggningar	1 811	564	391	336	157	148	139	130	120	111	102	4 009
Teleanläggningar	482	122	92	76	-48	-50	-51	-52	-54	-55	-56	406
Prioriterade järnvägsprojekt	10 107	3 337	1 859	148	-277	-277	-627	-627	-627	-627	-627	11 762
Västsvenska infrastrukturpaketet (bana)		267	0	75	34	4	71	529	806	1 169	1 156	4 111
Botniabanan	16 236	-429	-429	-429	-429	-429	-429	-429	-429	-429	-429	11 946
Summa	28 636	3 861	1 913	206	-563	-604	-897	-449	-184	169	146	32 234

I tabell 3.32 nedan redovisas Trafikverkets ackumulerade skuld samt skulden för järnvägsprojekt som hanteras utanför Trafikverket för peri-

oden 2011–2021. Skulden är en konsekvens av nettoupplåningen ovan.

Tabell 3.32 Beräknad låneskuld för prioriterade järnvägsprojekt m.m. åren 2011–2021

Miljoner kronor

Objekt	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Eldriftsanläggningar	1 811	2 375	2 766	3 102	3 259	3 407	3 546	3 676	3 796	3 907	4 009
Teleanläggningar	482	604	696	772	724	674	623	571	517	462	406
Prioriterade järnvägsprojekt	10 107	13 444	15 303	15 451	15 174	14 897	14 270	13 643	13 016	12 389	11 762
Västsvenska infrastrukturpaketet (bana)		267	267	342	376	380	451	980	1 786	2 955	4 111
Botniabanan	16 237	15 807	15 378	14 949	14 520	14 091	13 662	13 233	12 804	12 375	11 946
Summa	28 637	32 497	34 410	34 616	34 053	33 449	32 552	32 103	31 919	32 088	32 234

De lån som Trafikverket har tagit upp i Riksgäldskontoret ska återbetalas genom att Trafikverkets anslag belastas med kostnader för räntor och återbetalning av lån. I tabell 3.33 redovisas det årliga anslagsbehovet 2011–2021 för räntor och återbetalning av dessa lån.

Tabell 3.33 Anslagsbehov för räntor och återbetalning av lån för järnvägar åren 2011–2021

Miljoner kronor

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Lån i Riksgäldskontoret											
Räntor	148	399	606	704	758	752	737	715	693	671	648
Amorteringar	87	125	151	453	463	474	834	845	855	866	876
Räntor Botniabanan	440	524	639	661	680	661	642	622	603	584	564
Amorteringar Botniabanan	429	429	429	429	429	429	429	429	429	429	429
Ränta Arlandabanan Villkorslån	30	42	42	42	45	45	45	45	45	45	45
Teleanläggningar	113	140	140	140	140	140	140	140	140	140	140
Hyra matarledning	13	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
Totalt räntor och amorteringar	1 260	1 679	2 027	2 449	2 535	2 521	2 847	2 816	2 785	2 755	2 722

Regeringens överväganden

Satsningar på transportsystemet

Regeringen avser att inom kort lämna en infrastrukturproposition till riksdagen. De satsningar som regeringen föreslår, dels i denna proposition men även i den kommande infrastrukturpropositionen syftar till att ytterligare förbättra transportsystemet genom att underhålla, effektivisera och trimma den befintliga infrastrukturen.

Regeringen avser även att genomföra stora nyinvesteringar för att öka kapaciteten och förbättra möjligheterna till ett långsiktigt hållbart transportsystem.

Redan 2013 så föreslår regeringen en satsning om totalt 1 500 miljoner kronor på väghållning och banhållning. Dessa medel ska användas för drift och underhåll och trimning av det befintliga systemet men även vissa investeringar bör påbörjas vad avser Malmbanan och vägen mellan Pajala och Svaapavaara för att främja tillväxten inom gruvnäringen. Av den totala satsningen 2013 så är regeringens förslag att anslag 1:2 *Banhållning* ökas med 473 600 000 kronor 2013.

Perioden 2014–2016 ingår i den kommande planperioden och kommer att beskrivas närmare i regeringens infrastrukturproposition som lämnas till riksdagen inom kort. Regeringen har i denna proposition beräknat en höjning av anslagen för väg- och banhållning med totalt 5 174 miljoner kronor 2014, 4 750 miljoner kronor 2015 och 6 500 miljoner kronor 2016. Av denna totala satsning har anslag 1:2 *Banhållning* beräkningsmässigt ökats med ca 3 046 miljoner kronor 2014, ca 2 730 miljoner kronor 2015 och ca 4 878 miljoner kronor 2016.

Trafikverkets effektiviseringsarbete ger mer verksamhet för pengarna

Inom Trafikverket pågår ett omfattande effektiviseringsarbete som inleddes under 2011. Trafikverket har bedömt att effektiviseringarna inom administrationen kommer att innebära att 60 000 000 kronor under 2013 i stället kan användas till väg- och banhållning. Regeringen föreslår därför att motsvarande belopp överförs från anslag 1:3 *Trafikverket* till anslag 1:1 *Väghållning* och anslag 1:2 *Banhållning*. Med utgångspunkt i Trafikverkets bedömning om uppnådda effektiviseringar så har regeringen beräknat en motsvarande överföring om 137 miljoner kronor 2014 respektive 157 miljoner kronor fr.o.m 2015. Utgångspunkten bör även framgent vara att de medel som frigörs på Trafikverkets administrationsanslag genom Trafikverkets effektiviseringsarbete ska användas till Trafikverkets väg- och banhållning.

Med anledning av ovanstående föreslår regeringen att 26 400 000 kronor 2013 överförs till anslag 1:2 *Banhållning*. Överföringen har beräknats uppgå till ca 60 miljoner kronor 2014 och ca 69 miljoner kronor fr.o.m. 2015.

Gävle hamn

Sjöfartsverket är ett affärsverk vars verksamhet i huvudsak finansieras med avgifter som tas ut av handelssjöfarten. Utvecklingen inom sjöfartsområdet innebär att fartygen blir både bredare och mer djupgående vilket kräver större farleder och slussar när fartygen ska anlöpa svenska hamnar. Vissa farleds- och slussobjekt som nu övervägs kan inte rymmas inom Sjöfartsverkets ordinarie budget för farledshållning.

I regeringens uppdrag till trafikverken (Vägverket och Banverket) i december 2008 att genomföra åtgärdsplanering inför fastställandet av nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet uttalade regeringen därför att dessa objekt kan övervägas i förhållande till angelägna satsningar inom andra delar av transportinfrastrukturen. I nu gällande trafikslagsövergripande nationell plan för transportinfrastruktur finns därför också sjöfartsobjekt med; farleden till Gävle och Södertälje sluss.

I samband med Trafikverkets planering för implementering av regeringens fastställelsebeslut inrymdes sjöfartsobjekten under anslag 1:2 *Banhållning*, vilket innebär att även anslaget storlek beräknats utifrån dessa förutsättningar. Efter ett förslag från trafikutskottet tog finansutskottet initiativ till att riksdagen beslutade om en utökad användning av anslaget 1:2 *Banhållning* i samband med riksdagens behandling av regeringens proposition Vårändringsbudget för 2012 (prop. 2011/12:99, bet. 2011/12:FiU21, rskr. 2011/12:282). Beslutet innebär att anslaget även får användas för sjöfartsåtgärder.

Mot bakgrund av att alla förutsättningar för en planerad tidigareläggning av projektet genom s.k. förskottering inte är på plats beslutade Trafikverket, efter riksdagens och regeringens därpå följande beslut om utökad användning av anslaget, att avsätta anslagsmedel till projektet redan 2012. Trafikverket har därefter inkommit med förslag till regeringen om att de anslagsmedel som finns avsatta för projektet 2016 och 2017 i den nationella trafikslagsövergripande planen för utvecklingen av transportsystemet för perioden 2010–2021 flyttas till 2013. Regeringens bedömning är att Trafikverkets avvägningar är rimliga och föreslår med den bakgrunden en omföring i tid inom anslag 1:2 *Banhållning* med 195 miljoner kronor till 2013 från 2016 och 2017 med 43 respektive 152 miljoner kronor i 2013 års priser.

Utbetalning av kvalitetsavgifter

Från och med tågplanepreioden 2012 tillämpar Trafikverket, baserat på en ny bestämmelse i järnvägslagen (2004:519), så kallade kvalitetsavgifter. Det innebär att den part som orsakar en avvikelse från i tågplan och trafikeringsavtal fastställt nyttjande av infrastrukturen ska betala en på förhand bestämd avgift till sin motpart. Ändamålet för anslag 1:2 *Banhållning* föreslås därför utökas till att även omfatta betalning av kva-

litetsavgifter till följd av avvikelser som orsakats av Trafikverket.

Ersättning för lagfartskostnader

Regeringen har fram till 2012 kunnat disponera sparade medel på äldreanslaget 36:5 *Ersättning till Statens järnvägar för kostnader i samband med utdelning från AB Swedcarrier m.m.* Dessa medel har tidigare satts av för ersättning till Jernhusen AB för lagfartskostnader i enlighet med avtalet mellan staten och Jernhusen AB. Det kvarvarande anslagssparandet efter 2012 prognostiseras uppgå till ca 6 miljoner kronor. Regeringen bedömer att det kan finnas kvarvarande kostnader även efter 2012 med anledning av det ovan nämnda avtalet. Mot bakgrund av detta föreslås anslag 1:2 *Banhållning* utökas med 6 000 000 kronor i engångsbelopp 2013.

Eventuella kreditförluster avseende Statens järnvägars obligationsportfölj

Regeringen avser föra ansvaret för den finansiella förvaltningen inom Statens järnvägar till Riksgäldskontoret. Överföringen innebär dock vissa förändringar i hanteringen av kreditrisken avseende obligationsportföljen. Statens järnvägar gör sedan 2008 en avsättning för kreditrisken, baserad på en beräkning från Riksgäldskontoret. Bedömningen av risk görs utifrån kreditvärdering av obligationsutgivarna och betalningarnas tidpunkt. Denna avsättning kommer vid överföringen av uppgifterna till Riksgäldskontoret att återföras till Statens järnvägars balansräkning och därmed levereras in till inkomsttitel.

Riksgäldskontoret kommer fortsatt under löptiden för obligationerna att lämna en årlig redovisning av riskbedömningen för de, successivt minskande, utestående betalningarna. Dessa beräkningar avses inte föranleda förändringar av det till inkomsttitel inlevererade beloppet. I den händelse en verklig kreditförlust skulle uppstå i nuläget skulle denna i första hand hanteras inom ramen för affärsverkets egna kapital, samt i förekommande fall genom att regeringen återkommer till riksdagen.

Avvecklingen av affärsverket innebär att någon möjlighet att genom belastning av affärsverkets egna kapital säkerställa tid för en behandling av begäran om ytterligare medel inte längre finns. Enligt regeringens bedömning behövs därför ett anslag redan i förväg pekats ut för hantering av en eventuell kreditförlust. Däremot ser regeringen i nuläget inget behov att avsätta medel för detta.

Förslag och beräkningar 2013–2016

Mot bakgrund av de överväganden som redovisats ovan föreslår regeringen att 15 187 253 000 kronor anvisas under anslag 1:2 *Banhållning* för 2013. För 2014, 2015 och 2016 beräknas anslaget till 15 634 314 000 kronor, 17 910 373 000 kronor respektive 20 044 698 000 kronor. Regering-

ens preliminära beräkning av anslagets fördelning på poster redovisas i tabellen nedan. Det ankommer dock på regeringen att slutligt besluta om medlens fördelning på poster.

Tabell 3.34 Anslag 1:2 Banhållning fördelning på anslagsposter

Tusental kronor

	Utfall 2011	Budget 2012	Prognos 2012	Förslag 2013	Beräknat 2014	Beräknat 2015	Beräknat 2016
Myndighetsutövning	2 010	5 200	3 500	5 300	5 300	5 300	5 400
Bidrag till Inlandsbanan och Öresundsbro Konsortiet	397 227	411 000	419 773	417 000	426 000	431 000	440 000
Investeringar i nationell plan	5 745 079	5 043 000	6 234 561	5 417 000	5 706 000	7 671 000	9 913 000
Drift, underhåll och trafikledning	5 981 073	7 621 343	6 628 862	7 213 953	6 947 014	7 008 073	6 904 298
Räntor och återbetalning av lån	1 260 302	1 546 000	1 679 000	2 027 000	2 444 000	2 536 000	2 521 000
Övriga insatser för effektivisering av transportsystemet ¹	89 131	104 000	107 120	107 000	106 000	259 000	261 000
Summa	13 474 822	14 730 543	15 072 816	15 187 253	15 634 314	17 910 373	20 044 698

¹ Beloppen för 2015 och 2016 följer Trafikverkets förslag till periodisering av den trafikslagsövergripande nationella planen för transportsystemet 2010–2021. Nivån ökar 2015 med anledning av att det belopp som avsatts totalt under planperioden inte varit jämt fördelat, utan har varit lägre under de första åren. Detta beror i sin tur på att medel under perioden 2010–2014 prioriterats för stora investeringsobjekt. Regeringen beslutar slutligt om anslagspostens storlek i Trafikverkets regleringsbrev för respektive budgetår.

Tabell 3.35 Härledning av anslagsnivån 2013–2016, för 1:2 Banhållning

Tusental kronor

	2013	2014	2015	2016
Anvisat 2012¹	14 730 543	14 730 543	14 730 543	14 730 543
<i>Förändring till följd av:</i>				
Pris- och löneomräkning ²	272 515	442 380	626 302	835 910
Beslut	-75 488	369 281	1 740 203	3 653 818
Överföring till/från andra anslag	259 683	109 288	830 712	842 050
Övrigt		-17 178	-17 386	-17 624
Förslag/beräknat anslag	15 187 253	15 634 314	17 910 373	20 044 698

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2011 (bet. 2011/12:FIU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2012. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2014–2016 är preliminär.

3.7.3 1:3 Trafikverket

Tabell 3.36 Anslagsutveckling 1:3 Trafikverket

Tusental kronor

			Anslags-sparande	
2011	Utfall	1 416 446		141 650
2012	Anslag	1 458 089 ¹	Utgifts-prognos	1 391 150
2013	Förslag	1 407 092		
2014	Beräknat	1 356 092 ²		
2015	Beräknat	1 359 534 ³		
2016	Beräknat	1 388 558 ⁴		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2012 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

² Motsvarar 1 328 002 tkr i 2013 års prismetod.

³ Motsvarar 1 308 004 tkr i 2013 års prismetod.

⁴ Motsvarar 1 308 002 tkr i 2013 års prismetod.

Anslaget används 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 administration av statens miljöansvar inom det transportpolitiska området samt insatser inom det transportpolitiska området och bolagsförvaltning som inte är

direkt hänförliga till Trafikverkets produkter och tjänster.

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 och administrationen av trafikavtal.

Trafikverkets deltagande i europeiska intressegrupperingar

Regeringens förslag: Riksdagen godkänner att Trafikverket, i deras egenskap av infrastrukturförvaltare, deltar som medlem i samt betalar medlemsavgift till följande europeiska intressegrupperingar (EEIG): GEIE des Utilisateurs d'ERTMS, European Railway Telecommunications EWIV (EURATEL) samt ytterligare en europeisk intressegruppering vars verksamhet ska röra förvaltning av godskorridoren på järnväg mellan Stockholm och Palermo.

Skälen för regeringens förslag: Inom EU pågår ett omfattande arbete med att skapa gränsöverskridande transportnät. Denna utveckling har intensifierats sedan början av 1990-talet. Detta ställer bland annat krav på ett utvecklat samarbete mellan unionens transportinfrastrukturförvaltare. Inom EU pågår t.ex. arbete med att utveckla transeuropeiska transportnät (TEN-T) inom alla trafikslag. För detta ändamål har flera finansiella instrument inrättats för att underlätta projektgenomförandet.

Europeiska ekonomiska intressegrupperingar (EEIG) är associationsform som närmast är att likna vid ett handelsbolag. Medlemmarna ska vara minst två fysiska eller juridiska personer som själva i olika medlemsländer inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) bedriver ekonomisk verksamhet. Grupperingen ska underlätta och utveckla medlemmarnas ekonomiska verksamhet. Verksamheten ska anknyta till medlemmarnas ekonomiska verksamhet och får endast vara av understödjande karaktär i förhållande till medlemmarnas egen verksamhet. En

gruppering har inte, som ett bolag, till syfte att skapa vinst för sin egen skull. Vidare behöver en gruppering inte ha något kapital. Varje medlem i grupperingen är obegränsat solidariskt ansvarig för grupperingens skulder.

Trafikverket har till uppgift att bevaka och delta i internationellt samarbete inom sitt ansvarsområde och verka för utveckling av internationella transportlösningar.

Trafikverket är enligt förordning (EU) nr 913/2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik, skyldigt att tillsammans med andra berörda infrastrukturförvaltare inrätta en godskorridor mellan Stockholm och Palermo. Infrastrukturförvaltarna ska enligt förordningen bilda en styrelse för sitt gemensamma åtagande. Den får vara en oberoende juridisk enhet och inrättas i form av en EEIG. Det kan även finnas andra skäl att inrätta ytterligare grupperingar för att åstadkomma en effektiv organisation av arbetet med godskorridoren. Tänkbara uppgifter för en EEIG är att hantera ansökningar om ekonomiskt bidrag från Europeiska unionen avseende t.ex. marknadsundersökningar och trafikstudier. Trafikverket bedömer att årsomsättningen för denna EEIG inte bör överstiga 25 miljoner kronor per år för hela grupperingen. Inrättandet av godskorridoren ska vara klart 10 november 2015. Det finns därför behov av att inrätta en EEIG snarast för att påskynda arbetet.

Trafikverket, och tidigare Banverket, har sedan länge varit medlemmar i två andra EEIG. Av förbiseende inhämtades emellertid inte riksdagens godkännande innan myndigheten blev medlem. Trafikverket har nu uppmärksammat regeringen på att myndigheten är medlem i dessa två grupperingar. Den ena av de två grupperingarna heter GEIE des Utilisateurs d'ERTMS och stödjer infrastrukturförvaltarna i införandet av det nya signalsystemet ERTMS. Det görs genom framtagande av införandestrategier och erfarenhetsåterföring samt problemlösning. De stödjer även Europeiska järnvägsbyrån och Europeiska kommissionen vid framtagande av tekniska specifikationer för ERTMS. Verksamheten omsatte ca 2,5 miljoner euro, varav 1,3 miljoner euro finansieras genom medlemsavgifter.

Den andra grupperingen som Trafikverket är medlem i heter European Railway Telecommunications EWIV (EURATEL). Bolaget bildades 1996 i syfte att stödja och övervaka ägarnas ekonomiska intressen i utvecklingen och användan-

det (driften) av de europeiska järnvägarnas infrastruktur för telekommunikation. EURATEL har sitt säte i Österrike. Verksamheten omsatte 50 000 euro 2010, varav 48 000 euro finansierades genom medlemsavgifter. Trafikverket deltar i denna gruppering främst för möjligheten att utprova och införa nya tekniska lösningar.

Regeringen anser att det är viktigt att Trafikverket kan vara medlemmar i EEIG när regeringen anser att det är befogat. Trafikverket har som infrastrukturförvaltare ett omfattande samarbete med motsvarande organisationer i andra EES-länder. Det är viktigt att Trafikverket ska ha möjlighet att samarbeta med andra organisationer på ett effektivt sätt och att de ska kunna delta som medlem i EEIG. Av den anledningen föreslår regeringen att riksdagen godkänner att Trafikverket kvarstår som medlem i de EEIG som Trafikverket redan är medlem i samt att riksdagen godkänner att Trafikverket deltar som medlem i ytterligare en gruppering vad avser förvaltning av godskorridoren på järnväg mellan Stockholm och Palermo. Regeringens inriktning är att de kostnader som Trafikverkets medlemskap i de tre grupperingarna medför inte ska överskrida 6 miljoner kronor per år.

Regeringens överväganden

Trafikverkets effektiviseringsarbete ger mer verksamhet för pengarna

Inom Trafikverket pågår ett omfattande effektiviseringsarbete som inleddes under 2011. Trafikverket har bedömt att effektiviseringarna inom administrationen kommer innebära att 60 000 000 kronor under 2013 i stället kan användas till väg- och banhållning. Regeringen föreslår därför att motsvarande belopp överförs från anslag 1:3 *Trafikverket* till anslag 1:1 *Väghållning* och anslag 1:2 *Banhållning*. Med utgångspunkt i Trafikverkets bedömning om uppnådda effektiviseringar så har regeringen beräknat en motsvarande överföring om 137 miljoner kronor 2014 respektive 157 miljoner kronor fr.o.m. 2015. Utgångspunkten bör även framgent vara den att de medel som frigörs på Trafikverkets administrationsanslag genom Trafikverkets effektiviseringsarbete ska användas till Trafikverkets väg- och banhållning.

Uppgifter från affärsverket Statens järnvägar

Med anledning av riksdagens godkännande av avvecklingen av affärsverket Statens järnvägar (prop. 2011/12:99, bet. 2011/12:FiU, rskr. 2011/12:282) avser regeringen att låta Trafikverket överta de uppgifter som för närvarande genomförs av affärsverket och som har en tydlig koppling till transportområdet och Trafikverkets verksamhet. De verksamheter som berörs i första hand är fordonsförvaltning, miljöfrågor och statens avtal med Storstockholms Lokaltrafik. Ytterligare uppgifter kopplade till avvecklingen av affärsverket kan dock tillkomma. Regeringen föreslår mot denna bakgrund att anslaget 1:3 *Trafikverket* får disponeras även för dessa ändamål.

Statens järnvägar äger och förvaltar en fordonsflotta på totalt 95 järnvägsfordon. Fordonen ställs till förfogande för uthyrning till operatörer i statens upphandlade trafik. De fordon som inte hyrs ut till operatörer i den upphandlade trafiken hyrs ut på annat sätt. Verksamheten förutses organiseras i form av en resultatenhet, men till skillnad från affärsverket har Trafikverket inte möjlighet att finansiera investeringarna i verksamheten med avgiftsintäkter. Trafikverket behöver istället finansiera dessa investeringar med lån i Riksgäldskontoret. Dessa lån ingår i myndighetens låneram för anläggningstillgångar, som ingår i den totalram för staten som framgår av Förslag till statens budget, finansplan m.m. avsnitt 11.1.1.

Vad gäller miljöansvar har Statens järnvägar ett ansvar som tidigare verksamhetsutövare enligt miljöbalken för fastigheter som inte längre ägs eller förvaltas av Statens järnvägar. Regeringen anser att Trafikverket bör överta detta ansvar – myndigheten har redan i dag ansvar vad gäller Luftfartsverkets tidigare ansvar som verksamhetsutövare avseende flygplatser och de s.k. miljögarantier som ställdes ut vid bolagiseringen av Statens järnvägar och flygplatsverksamheten. I och med övertagandet av Statens järnvägars ansvar samlas statens miljöansvar inom transportområdet hos Trafikverket. Handläggningen av dessa frågor finansieras via anslag 1:3 *Trafikverket*, medan eventuell utbetalning finansieras via anslag 1:2 *Banhållning*.

Statens järnvägar är också part i avtal med AB Storstockholms Lokaltrafik. De frågor som berörs av avtalet är bl.a. kapacitetsfrågor för pendeltågstrafiken och Trafikverket är därför en naturlig mottagare av partsansvaret.

Utgångspunkten är att Trafikverket övertar de nämnda uppgifterna senast från årsskiftet 2012/2013. Under avsnitt 3.7.18 redovisas den samlade bedömningen av överföring av uppgifter från Statens järnvägar.

Ersättning för sjöfartsstuderandes på- och avmönstringsresor

Antalet praktikplatser för sjöfartsstuderande på högskolan har de senaste åren minskat till följd av utflaggningen av svenska fartyg. Då praktiken förläggs på fartyg under andra länders flagg belastar kostnaden för dessa studenters mönstringsresor respektive lärosäte på grund av att sjöfartsstöd endast beviljas för svenskflaggade fartyg och därmed inte kan bidra till att minska rederiernas resekostnader för studenterna.

Regeringen föreslår med anledning av detta att Chalmers tekniska högskola och Linnéuniversitetet kompenseras för denna merkostnad med 1 125 000 kronor per lärosäte och att finansieringen fördelas mellan Utgiftsområde 16 Utbildning och universitetsforskning och Utgiftsområde 22 Kommunikationer. Förslaget innebär att anslag 1:3 *Trafikverket* fr.o.m. 2013 minskas med 1 500 000 kronor och att anslag 2:69 *Enskilda utbildningsanordnare på högskoleområdet m.m.* samt anslag 2:71 *Särskilda medel till universitet och högskolor m.m.* under Utgiftsområde 16 höjs med motsvarande belopp.

Förslag och beräkningar 2013–2016

Regeringen föreslår att 1 407 092 000 kronor anvisas under anslaget 1:3 *Trafikverket* för 2013. För 2014, 2015 och 2016 beräknas anslaget till 1 356 092 000, kronor, 1 359 534 000 kronor respektive 1 388 558 000 kronor.

Tabell 3.37 Härledning av anslagsnivån 2013–2016, för 1:3 Trafikverket

Tusental kronor				
	2013	2014	2015	2016
Anvisat 2012¹	1 458 089	1 458 089	1 458 089	1 458 089
<i>Förändring till följd av:</i>				
Pris- och löneomräkning ²	10 503	41 566	68 360	100 949
Beslut	-60 000	-139 898	-163 186	-166 670
Överföring till/från andra anslag	-1 500	-1 532	-1 559	-1 592
Övrigt		-2 133	-2 171	-2 217
Förslag/beräknat anslag	1 407 092	1 356 092	1 359 534	1 388 558

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2011 (bet. 2011/12:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2012. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2014–2016 är preliminär.

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

Tabell 3.38 Anslagsutveckling 1:4 Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål m.m.

Tusental kronor				
År	Slagslag	Belopp	Slagslag	Belopp
2011	Utfall	143 308	Anslags-sparande	0
2012	Anslag	143 308 ¹	Utgifts-prognos	143 308
2013	Förslag	143 308		
2014	Beräknat	143 308		
2015	Beräknat	143 308		
2016	Beräknat	143 308		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2012 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Anslaget används till tjänster inom Sjöfartsverkets ansvarsområde, bl.a. för fritidsbåtsinfrastrukturen, 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 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

Mot bakgrund av ovanstående föreslår regeringen att 143 308 000 kronor anvisas under anslaget 1:4 *Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsverksamhet m.m.* för 2013. För 2014, 2015 och 2016 beräknas anslaget till 143 308 000 kronor för respektive år.

Tabell 3.39 Härledning av anslagsnivån 2013–2016, för 1:4 Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsverksamhet m.m.

Tusental kronor

	2013	2014	2015	2016
Anvisat 2012¹	143 308	143 308	143 308	143 308
<i>Förändring till följd av:</i>				
Beslut				
Överföring till/från andra anslag				
Övrigt				
Förslag/beräknat anslag	143 308	143 308	143 308	143 308

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2011 (bet. 2011/12:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

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

Tabell 3.40 Anslagsutveckling 1:5 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.

Tusental kronor

År	Utfall	Utgifter	Anslags-sparande	Övrigt
2011	Utfall	62 284		0
2012	Anslag	62 284 ¹	Utgifts-prognos	62 284
2013	Förslag	62 284		
2014	Beräknat	62 284		
2015	Beräknat	62 284		
2016	Beräknat	62 284		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2012 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

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

Regeringens överväganden

Regeringen föreslår att 62 284 000 kronor anvisas under anslaget 1:5 *Ersättning till viss kanaltrafik m.m.* för 2013. För 2014, 2015 och 2016 beräknas anslaget till 62 284 000 kronor för respektive år.

Tabell 3.41 Härledning av anslagsnivån 2013–2016, för 1:5 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.

Tusental kronor

	2013	2014	2015	2016
Anvisat 2012¹	62 284	62 284	62 284	62 284
<i>Förändring till följd av:</i>				
Beslut				
Överföring till/från andra anslag				
Övrigt				
Förslag/beräknat anslag	62 284	62 284	62 284	62 284

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2011 (bet. 2011/12:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

3.7.6 1:6 Driftbidrag till icke statliga flygplatser m.m.

Tabell 3.42 Anslagsutveckling 1:6 Driftbidrag till icke statliga flygplatser m.m.

Tusental kronor

År	Utfall	Utgifter	Anslags-sparande	Övrigt
2011	Utfall	102 976		37
2012	Anslag	110 013 ¹	Utgifts-prognos	110 013
2013	Förslag	70 013		
2014	Beräknat	70 013		
2015	Beräknat	70 013		
2016	Beräknat	70 013		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2012 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Anslaget används till att finansiera delar av driftunderskotten vid kommunala och privata trafikflygplatser som nyttjas av flygtrafik som upphandlas av staten samt kostnader för att hålla beredskap för samhällsviktiga insatser på flygplatser.

Regeringens överväganden

Riksdagen har tidigare godkänt en förändrad användning av driftbidraget i samband med regeringens proposition Framtidens resor och trans-

porter – infrastruktur för en hållbar tillväxt (prop. 2008/09:35, bet. 2008/09:TU2, rskr. 2008/09:145). I enlighet med detta förslag så har 40 miljoner kronor under anslaget 1:6 *Driftbidrag till icke statliga flygplatser* under 2012 tilldelats de regionala infrastrukturplanerna. Från och med 2013 så föreslår regeringen 40 000 000 kronor överförs till anslaget 1:1 *Väghållning* där statens övriga bidrag till de regionala infrastrukturplanerna beräknas.

Mot bakgrund av ovanstående föreslår regeringen att 70 013 000 kronor anvisas under anslaget 1:6 Driftbidrag till icke statliga flygplatser m.m. för 2013. För 2014, 2015 och 2016 beräknas anslaget till 70 013 000 kronor för respektive år.

Tabell 3.43 Härledning av anslagsnivån 2013–2016, för 1:6 Driftbidrag till icke statliga flygplatser m.m.

	2013	2014	2015	2016
Anvisat 2012¹	110 013	110 013	110 013	110 013
<i>Förändring till följd av:</i>				
Beslut				
Överföring till/från andra anslag	-40 000	-40 000	-40 000	-40 000
Övrigt				
Förslag/beräknat anslag	70 013	70 013	70 013	70 013

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2011 (bet. 2011/12:FIU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

3.7.7 1:7 Trafikavtal

Tabell 3.44 Anslagsutveckling 1:7 Trafikavtal

		Tusental kronor	
2011	Utfall	771 384	Anslags-sparande 59 616
2012	Anslag	831 000 ¹	Utgifts-prognos 809 953
2013	Förslag	831 000	
2014	Beräknat	831 000	
2015	Beräknat	831 000	
2016	Beräknat	831 000	

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2012 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Anslaget används till statens kostnader för trafikavtal rörande transportpolitiskt motiverad interregional kollektivtrafik. Vidare används anslaget för att finansiera tillfällig juridisk, ekonomisk

eller annan expertis vid ingående av nya avtal samt för vissa förvaltningskostnader som är direkt hänförliga till trafikavtal.

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2013 för anslaget 1:7 *Trafikavtal* ingå ekonomiska åtaganden i samband med tjänstekoncessioner, avtal om trafiktjänst baserat på allmän trafikplikt, samverkansavtal och upphandling av transportpolitiskt motiverad trafik som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 7 500 000 000 kronor 2014–2027.

Skälen för regeringens förslag: Regeringens förslag innebär en väsentlig ökning av bemyndiganderamen i förhållande till tidigare år vilket beror på att Trafikverket, för statens räkning, planerar att under 2013 teckna ett nytt avtal för perioden 2017–2027 vad avser linjesjöfarten till Gotland. Det nuvarande avtalet gäller fram till den 31 januari 2017.

Ramen föreslås vara något högre än bedömda åtaganden för att ta höjd för den variation som förekommer. Vissa trafikavtal rörande transportpolitiskt motiverad interregional kollektivtrafik, främst flygavtal och avtal om färjetrafik till och från Gotland, innehåller rörliga ersättningsvillkor. Framför allt handlar det om förändringar av t.ex. oljepris. Regeringens förslag till bemyndigande behöver således ta hänsyn till denna rörliga komponent.

Regeringen bör därför bemyndigas att under 2013 för anslaget 1:7 *Trafikavtal* ingå ekonomiska åtaganden i samband med tjänstekoncessioner, avtal om trafiktjänst baserat på allmän trafikplikt, samverkansavtal och upphandling av transportpolitiskt motiverad trafik som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 7 500 000 000 kronor 2014–2027.

Tabell 3.45 Beställningsbemyndigande

Tusental kronor

	Utfall 2011	Prognos 2012	Förslag 2013	Beräknat 2014	Beräknat 2015	Beräknat 2016–2017
Ingående åtaganden	2 996 149	2 289 200	2 820 200			
Nya åtaganden	79 051	1 356 000	5 000 000			
Infriade åtaganden	-786 000	-825 000	-775 000	-813 000	-820 000	-5 412 200
Utestående åtaganden	2 289 200	2 820 000	7 045 200			
Erhållet/föreslaget bemyndigande	3 500 000	3 500 000	7 500 000			

Regeringens överväganden

Regeringen bedömer att nuvarande anslagsnivå kommer att vara tillräcklig för åren 2013–2016, under förutsättning att det inte sker kraftiga avvikelser från de antaganden som regeringen gör gällande framtida oljepriser och valutakurser. Regeringen följer nog utgiftsutvecklingen för trafikavtal.

Regeringen beslutade den 15 december 2011 att ge Trafikanalys i uppdrag att utreda användningen och styrningen av anslaget för trafikavtal. Trafikanalys lämnade sin redovisning den 2 maj 2012 (dnr N2012/2406/TE). Ärendet bereds inom Regeringskansliet.

Mot bakgrund av ovanstående föreslår regeringen att 831 000 000 kronor anvisas under anslaget 1:7 Trafikavtal för 2013. För 2014, 2015 och 2016 beräknas anslaget till 831 000 000 kronor per år.

Tabell 3.46 Härledning av anslagsnivån 2013–2016, för 1:7 Trafikavtal

Tusental kronor

	2013	2014	2015	2016
Anvisat 2012¹	831 000	831 000	831 000	831 000
<i>Förändring till följd av:</i>				
Beslut				
Överföring till/från andra anslag				
Övrigt				
Förslag/beräknat anslag	831 000	831 000	831 000	831 000

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2011 (bet. 2011/12:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

3.7.8 1:8 Viss internationell verksamhet

Tabell 3.47 Anslagsutveckling 1:8 Viss internationell verksamhet

Tusental kronor

År	Utfall	2013	Anslags-sparande	83
2011	Utfall	25 000		
2012	Anslag	25 085 ¹	Utgifts-prognos	24 450
2013	Förslag	25 085		
2014	Beräknat	25 085		
2015	Beräknat	25 085		
2016	Beräknat	25 085		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2012 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

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

Regeringens överväganden

Regeringen föreslår att 25 085 000 kronor anvisas under anslaget 1:8 *Viss internationell verksamhet* 2013. För 2014, 2015 och 2016 beräknas anslaget till 25 085 000 kronor för respektive år.

Tabell 3.48 Härledning av anslagsnivån 2013–2016, för 1:8 Viss internationell verksamhet

Tusental kronor

	2013	2014	2015	2016
Anvisat 2012¹	25 085	25 085	25 085	25 085
<i>Förändring till följd av:</i>				
Beslut				
Överföring till/från andra anslag				
Övrigt				
Förslag/beräknat anslag	25 085	25 085	25 085	25 085

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2011 (bet. 2011/12:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

3.7.9 1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut

Tabell 3.49 Anslagsutveckling 1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut

Tusental kronor

År	Utfall	39 013	Anslags-sparande	1 496
2011	Utfall	39 013	Anslags-sparande	1 496
2012	Anslag	44 135 ¹	Utgifts-prognos	43 017
2013	Förslag	44 366		
2014	Beräknat	45 263 ²		
2015	Beräknat	46 079 ³		
2016	Beräknat	47 069 ⁴		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2012 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

² Motsvarar 44 308 tkr i 2013 års prisnivå.

³ Motsvarar 44 308 tkr i 2013 års prisnivå.

⁴ Motsvarar 44 309 tkr i 2013 års prisnivå.

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

Tabell 3.50 Uppdragsverksamhet i VT

Tusental kronor

Uppdragsverksamhet	Intäkter	Kostnader	Resultat (intäkt - kostnad)
Utfall 2011	150 086	148 478	1 609
(varav tjänsteexport)	3 601	3 999	-398
Prognos 2012	147 000	147 000	0
(varav tjänsteexport)	7 000	7 000	0
Budget 2013	155 000	155 000	0
(varav tjänsteexport)	7 000	7 000	0

Regeringens överväganden

Regeringen föreslår att 44 366 000 kronor anvisas under anslaget 1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut för 2013. För 2014, 2015 och 2016 beräknas anslaget till 45 263 000 kronor, 46 079 000 kronor respektive 47 069 000 kronor.

Tabell 3.51 Härledning av anslagsnivån 2013–2016, för 1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut

Tusental kronor

	2013	2014	2015	2016
Anvisat 2012 ¹	44 135	44 135	44 135	44 135
Förändring till följd av:				
Pris- och löneomräkning ²	231	1 187	2 004	2 995
Beslut				
Överföring till/från andra anslag				
Övrigt		-59	-60	-61
Förslag/beräknat anslag	44 366	45 263	46 079	47 069

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2011 (bet. 2011/12:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2012. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2014–2016 är preliminär.

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

Tabell 3.52 Anslagsutveckling 1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk

Tusental kronor

År	Utfall	489 719	Anslags-sparande	172 340
2011	Utfall	489 719	Anslags-sparande	172 340
2012	Anslag	348 500 ¹	Utgifts-prognos	318 718
2013	Förslag	348 500		
2014	Beräknat	348 500		
2015	Beräknat	348 500		
2016	Beräknat	348 500		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2012 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

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

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

Regeringens överväganden

För tillfället pågår en revidering av TEN-T-riktlinjerna. I oktober 2011 lade EU-kommissionen fram ett förslag till ny förordning för TEN-T. Samtidigt föreslogs även en förordning om inrättandet av den nya "Fonden för ett sammanlänkat Europa" som i fortsättningen ska lämna bidrag till infrastrukturutbyggnad i Europeiska unionen. I en bilaga till denna förordning pekas transportkorridorer och projekt ut som ska vara särskilt prioriterade för finansiering från fonden. För Sveriges del är järnvägsträckorna Stockholm – Malmö, Malmö – Göteborg, Malmbanan och Botniska korridoren Sundsvall – Haparanda upptagna i denna bilaga.

Förhandlingar om dessa förordningar pågår fortfarande. Ett första steg togs i mars 2012 då rådet antog en allmän inriktning om TEN-T-förordningen. Ett slutligt antagande av förordningarna i Europaparlamentet och rådet väntas dock inte förrän under 2013 för att de ska kunna börja gälla från 2014. Tills de nya förordningarna träder i kraft gäller fortsatt de nuvarande TEN-T-riktlinjerna. Regeringen anser att det inom ramen för de gällande riktlinjerna är viktigt att Sverige deltar aktivt i sökandet av bidrag från budgeten för TEN-T och att projekt som tilldelats bidrag slutredovisas så snabbt som möjligt så att bidraget kan betalas ut från EU-kommissionen.

Förslag och beräkningar 2013–2016

Regeringen föreslår att 348 500 000 kronor anvisas under anslag 1:10 *Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk* för 2013. För 2014, 2015 och 2016 beräknas anslaget till 348 500 000 kronor för respektive år.

Tabell 3.53 Härlledning av anslagsnivån 2013–2016, för 1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk

Tusental kronor				
	2013	2014	2015	2016
Anvisat 2012¹	348 500	348 500	348 500	348 500
<i>Förändring till följd av:</i>				
Beslut				
Överföring till/från andra anslag				
Övrigt				
Förslag/beräknat anslag	348 500	348 500	348 500	348 500

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2011 (bet. 2011/12:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

3.7.11 1:11 Trängselskatt i Stockholm

Tabell 3.54 Anslagsutveckling 1:11 Trängselskatt i Stockholm

Tusental kronor				
År	Utfall		Anslags-sparande	
2011	Utfall	425 374		423 795
2012	Anslag	1 239 885 ¹	Utgifts-prognos	800 109
2013	Förslag	850 176		
2014	Beräknat	826 000		
2015	Beräknat	823 000		
2016	Beräknat	819 000		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2012 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

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

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2013 för anslaget 1:11 *Trängselskatt i Stockholm* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 7 500 000 000 kronor 2014–2048.

Skälen för regeringens förslag: De investeringar i väginfrastrukturen som Trafikverket genomför med anslaget för trängselskatt i Stockholm inne-

bär att myndigheten ingår avtal med externa parter om ekonomiska åtaganden för flera år framåt i tiden. Bemyndigandet bör avse all upphandlad verksamhet där fleråriga avtal sluts, som inte faller under 6 kap. 2 § budgetlagen (2011:203), oavsett om avtalen avser Trafikverkets interna resultatenheter eller externa leverantörer. Regeringen föreslår att bemyndigandet avser det totalbelopp som regeringen får ha bundit upp i avtal vid budgetårets utgång.

I beräkningarna av bemyndiganderamen inkluderas framtida räntekostnader på upptagna lån. Vidare har en kalkylränta på 4,5 procent använts i de fall lånen inte är bundna. Räntekostnader redovisas som ett åtagande inom bemyndiganderamen först då lån upptagits. Ramen föreslås vara något högre än bedömda åtaganden för att svara upp mot den variation som förekommer framför allt i större projekt. Avgörande

för när ett åtagande inträffar (enligt gällande redovisningsregler) är när respektive kontrakt tecknas. De exakta tidpunkterna för kontraktstecknandet i de enskilda fallen kan vara svåra att förutse. Av detta följer att det behövs viss buffert i bemyndiganderamen. Om sådan saknas försämras möjligheterna till att genomföra upphandlingar och därmed också byggandet på ett effektivt sätt. Exempelvis kan det bli nödvändigt att skjuta upp avslutet av en upphandling för att inte överskrida bemyndiganderamen vilket försenar och fördyrar projektgenomförandet.

Regeringen bör därför bemyndigas att under 2013 för anslag 1:11 *Trängselskatt i Stockholm* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 7 500 000 000 kronor 2014–2048.

Tabell 3.55 Beställningsbemyndigande

Tusental kronor

	Utfall 2011	Prognos 2012	Förslag 2013	Beräknat 2014	Beräknat 2015-2048
Ingående åtaganden			3 229 000		
Nya åtaganden			4 711 000		
Infriade åtaganden			-629 000	676 000	6 635 000
Utestående åtaganden			7 311 000		
Erhållet/förslaget bemyndigande			7 500 000		

Låneram

Överskottet från trängselskatten ska i enlighet med vad som redogjorts för ovan huvudsakligen finansiera Förbifart Stockholm. Därutöver ska överskottet användas till andra väganknutna projekt i Stockholmsregionen för 5 miljarder kronor. Den del av investeringarna som täcks av framtida skatteintäkter finansieras genom lån i Riksgäldskontoret. Dessa lån redovisas under anslag 1:1 *Väghållning*, tillsammans med övriga lån som Trafikverket tar upp för väginvesteringar, eftersom de ingår i den samlade låneramen för vägprojekt. Lån tas även upp för räntekostnader. Räntor och amortering av lån beräknas börja återbetalas runt 2024 och kostnaderna kommer att belasta anslag 1:11 *Trängselskatt i Stockholm*.

Regeringens överväganden

Uppföljning av överskott i förhållande till avsatta medel

Tilldelningen av medel från trängselskatteinkomster till väginvesteringar utgår från en prognos av hur stort överskott trängselskattesystemet förväntas ge det kommande året, dvs. hur stort nettot av inbetald trängselskatt och kostnaderna för att administrera systemet förväntas bli. I fastställandet av de medel som avsätts till väginvesteringar tas hänsyn till hur väl tidigare beräknade överskott och avsatta medel har stämt överens. I tabell 3.56 nedan finns en sammanställning av inbetald trängselskatt, kostnaderna för administration samt avsatta medel till väginvesteringar under perioden 2007–2011. Som framgår av tabellen nedan var den ackumulerade differensen mellan överskott och avsatta medel 28 176 000 kronor vid utgången av 2011. Detta belopp läggs till det beräknade överskottet 2013, se vidare nedan i tabell 3.58.

Kostnaderna för driften av trängselskattesystemet har med ökad erfarenhet kunnat sänkas

och ett kontinuerligt arbete pågår i syfte att effektivisera driften ytterligare.

Tabell 3.56 Trängselskatt i Stockholm – uppföljning av överskott i förhållande till avsatta medel till väginvesteringar 2007–2011

Tusental kronor

	2007-2008	2009	2010	2011	2007-2011
Intäkter från inbetald trängselskatt	1 013 691	770 602	781 388	785 741	3 351 422
Kostnader för administration	828 695	289 050	261 700	186 578	1 566 023
Överskott	184 996	481 552	519 688	599 163	1 785 399
Avsatt till väginvesteringar (på anslagspost i regleringsbrev)	222 000	566 700	410 000	558 523	1 757 223
Differens mellan överskott och avsatta medel	-37 004	-85 148	109 688	40 640	28 176
Akkumulerad differens	-37 004	-122 152	-12 464	28 176	

Uppföljning av avsatta medel och hur de har använts

Enligt den s.k. Stockholmsöverenskommelsen ska överskottet från trängselskatten huvudsakligen finansiera Förbifart Stockholm. Därutöver ska överskottet användas till andra väganknutna projekt i Stockholmsregionen för 5 miljarder kronor. Fram till och med 2012 har sammanlagt 723 miljoner kronor avsatts för det senare ändamålet.

Det bör understrykas att beräkningen av de medel som avsätts till väginvesteringar endast är avsedd att spegla de överskott som trängselskattesystemet ge och därmed inte hur stor del av överskottet som används till investeringar. Medel till väginvesteringar som inte används enskilda år överförs i stället som anslagssparande till kommande år. Som framgår av tabell 3.57 nedan hade ett anslagssparande på cirka 320 miljoner kronor ackumulerats vid utgången av 2011.

Tabell 3.57 Trängselskatt i Stockholm – uppföljning av hur avsatta medel har använts 2008–2011

Tusental kronor

	2008	2009	2010	2011
Avsatt till väginvesteringar (på anslagspost i Vägverket/Trafikverkets regleringsbrev)	222 000	566 700	410 000	558 523
Ingående anslagssparande		65 681	504 453	0 ¹
Summa tillgängliga medel	222 000	632 381	914 453	558 523
Användning (kostnader för genomförda väginvesteringar)	156 319	127 928	537 103	238 796
Utgående anslagssparande	65 681	504 453	377 350	319 727

¹ I enlighet med regeringens förslag i budgetpropositionen för 2012 fördes det utgående anslagssparandet för 2010 på cirka 377 miljoner kronor direkt till anslag 1:11 Trängselskatt i Stockholm för 2012. Bakgrunden var att investeringsmedlen fördes från anslag 1:1 Våghållning till anslag 1:11 Trängselskatt i Stockholm fr.o.m. 2011.

Beräkning av medel som ska avsättas till investeringar

Av tabellen nedan framgår att nettoöverskottet från inbetalad trängselskatt beräknas uppgå till 520 350 000 kronor 2013. I beräkningen av hur stort belopp som ska avsättas till väginvesteringar för 2013 tas hänsyn till den ackumulerade differensen mellan överskott och avsatta medel t.o.m. 2011 på 28 176 000 kronor.

Med beaktande av beräknat överskott för 2013, samt differens mellan överskott och avsatta medel t.o.m. 2011 avser regeringen att av-

sätta 548 526 000 kronor till väginvesteringar i Trafikverkets regleringsbrev för 2013, se tabell 3.58 nedan.

Tabell 3.58 Trängselskatten i Stockholm – beräkning av medel som avsätts till investeringar 2013–2016

Tusental kronor

	Beräknat 2013	Beräknat 2014	Beräknat 2015	Beräknat 2016
Intäkter från trängselskatt	822 000	826 000	823 000	819 000
Kostnader för administration	301 650	208 900	204 150	204 400
Överskott	520 350	617 100	618 850	614 600
Justering för ackumulerad differens	28 176			
Till väginvesteringar (avsätts på anslagspost i Trafikverkets regleringsbrev)	548 526	617 100	618 850	614 600

Beräkning av anslagsnivån

Som framgått ovan avser regeringen att avsätta 548 526 000 kronor till väginvesteringar 2013. Dessutom avser regeringen att avsätta sammanlagt 301 650 000 kronor för administrations-

kostnader. Det sammanlagda anslagsbehovet för 2013 blir därmed 850 176 000 kronor.

Tabell 3.59 Anslag 1:11 Trängselskatt i Stockholm – fördelning på anslagsposter

Tusental kronor

	Beräknat 2013	Beräknat 2014	Beräknat 2015	Beräknat 2016
Trafikverket: väginvesteringar	548 526	617 100	618 850	614 600
Trafikverket: administration	40 000	40 000	40 000	40 000
Transportstyrelsen	247 000	154 000	149 000	149 000
Kronofogdemyndigheten	2 200	2 200	2 200	2 200
Sveriges Domstolar	1 050	1 100	1 150	1 200
Skatteverket	11 400	11 600	11 800	12 000
Summa	850 176	826 000	823 000	819 000

Förslag och beräkningar 2013–2016

Regeringen föreslår att 850 176 000 kronor anvisas under anslag 1:11 *Trängselskatt i Stockholm* för 2013. För 2014, 2015 och 2016 beräknas anslaget till 826 000 000 kronor, 823 000 000 kronor respektive 819 000 000 kronor.

Tabell 3.60 Härledning av anslagsnivån 2013–2016, för 1:11 Trängselskatt i Stockholm

Tusental kronor

	2013	2014	2015	2016
Anvisat 2012¹	1 239 885	1 239 885	1 239 885	1 239 885
<i>Förändring till följd av:</i>				
Beslut	-430 709	-475 885	-525 885	-401 064
Överföring till/från andra anslag				
Övrigt	41 000	62 000	109 000	-19 821
Förslag/beräknat anslag	850 176	826 000	823 000	819 000

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2011 (bet. 2011/12:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

3.7.12 1:12 Transportstyrelsen

Tabell 3.61 Anslagsutveckling 1:12 Transportstyrelsen

Tusental kronor

År	Utfall	1 889 011	Anslags- sparande	225 135
2011	Utfall	1 889 011		225 135
2012	Anslag	1 984 773 ¹	Utgifts- prognos	1 915 010
2013	Förslag	1 988 239		
2014	Beräknat	2 070 398 ²		
2015	Beräknat	2 102 332 ³		
2016	Beräknat	2 142 188 ⁴		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2012 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

² Motsvarar 2 038 405 tkr i 2013 års prisnivå.

³ Motsvarar 2 038 406 tkr i 2013 års prisnivå.

⁴ Motsvarar 2 038 407 tkr i 2013 års prisnivå.

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

Budget för avgiftsbelagd offentligrättslig verksamhet

Stora delar av Transportstyrelsens verksamhet finansieras med offentligrättsliga avgifter. Av tabellen nedan framgår intäkter och kostnader för

huvuddelen av Transportstyrelsens avgiftsbelagda offentligrättsliga verksamhet.

Tabell 3.62 Offentligrättslig verksamhet

Tusental kronor

Offentlig-rättslig verksamhet	Intäkter till inkomsttitel (som inte får disponeras)	Intäkter som får disponeras	Kostnader	Resultat (intäkt - kostnad)
Utfall 2011	1 549 861	136 711	1 414 938	271 634
Prognos 2012	1 601 609	30 321	1 458 251	173 679
Budget 2013	1 652 542	33 279	1 550 916	134 905

Anm: Inklusive intäkter från de farledsavgifter Sjöfartsverket debiterar handels-sjöfarten. Överföringen av medel från Sjöfartsverket till Transportstyrelsen är en konsekvens av tidigare organisering. År 2011 uppgick intäkterna till 16,5 miljoner kronor, 2012 beräknas intäkterna uppgå till 10 miljoner kronor. Överföringen upphör 2013.

Av tabell 3.63 framgår hur budgeterade kostnader i den avgiftsbelagda offentligrättsliga verksamheten för 2013 fördelas mellan de fyra trafikslagen och Transportstyrelsens verksamhetsområden regelgivning, tillsyn, tillstånd och registerhållning. En annan av de principer som gäller för Transportstyrelsens finansiering fr.o.m. 2011 är att regelgivning inte ska finansieras med avgifter. Som framgår av tabellen finansieras alltjämt en stor del av regelgivningen inom luftfartsområdet med avgifter. Ambitionen är att denna finansiering på sikt ska avvecklas, se vidare nedan.

Tabell 3.63 Offentligrättslig verksamhet 2013 – fördelning av budgeterade kostnader på verksamhetsområden och trafikslag

Tusental kronor

	Väg	Järnväg	Sjöfart	Luftfart	Summa
Regelgivning	0	0	0	92 951	106 636
Tillsyn	116 982	27 027	57 839	122 532	324 380
Tillstånd	207 972	25 102	16 102	71 690	307 181
Registerhållning	785 730	2 942	12 343	11 705	812 720
Summa	1 110 684	55 071	86 284	298 878	1 550 917

Inom luftfartsområdet finns viss offentligrättslig verksamhet som inte självklart låter sig sorteras i Transportstyrelsens huvudsakliga verksamhetsområden regelgivning, tillsyn, tillstånd och registerhållning. Denna verksamhet innefattar bl.a. den s.k. undervägsavgiften till Eurocontrol samt den gemensamma avgiften för säkerhetskontroll

(GAS). Dessa verksamheter som i stora delar är av transfereringskaraktär redovisas i tabell 3.64.

Tabell 3.64 Offentligrättslig verksamhet i Transportstyrelsen – vissa avgifter inom luftfartsområdet

Tusental kronor

Offentlig-rättslig verksamhet	Intäkter som får disponeras	Kostnader	Resultat (intäkt - kostnad)
Utfall 2011	729 484	740 959	-11 475
Prognos 2012	855 729	860 438	-4 709
Budget 2013	958 053	905 773	52 280

Budget för avgiftsbelagd uppdragsverksamhet

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

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

Tabell 3.65 Uppdragsverksamhet i Transportstyrelsen

Tusental kronor

Uppdragsverksamhet	Intäkter som disponeras	Kostnader	Resultat (intäkt - kostnad)
Utfall 2011	131 4240	145 579	-14 155
Prognos 2012	129 7950	148 314	-21 519
Budget 2013	104 4810	104 481	0

Regeringens överväganden

Frågor med anknytning till Transportstyrelsens nya finansieringsprinciper

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

Transportstyrelsen som avser t.ex. regelgivning ska finansieras med skattemedel medan verksamhet som avser tillstånd eller annan ärendehantering, tillsyn och registerhållning i huvudsak ska finansieras med avgifter.

Eftersom en fullt ut genomförd tillämpning av de nya finansieringsprinciperna redan 2011 bedömdes ge alltför stora negativa effekter har regeringen och Transportstyrelsen både vidtagit och avväntat med att genomföra åtgärder i syfte att underlätta övergången till en fullt ut genomförd reformering av Transportstyrelsens finansiering. I det följande redogör regeringen för sin avsikt i tre aktuella frågor som anknyter till införandet av de nya finansieringsprinciperna.

En viktig del i Transportstyrelsens nya finansiering är att avgiftsintäkterna från offentlig-rättslig verksamhet i huvudsak bruttoredo visas, dvs. redovisas under inkomsttitel på statens budget. Transportstyrelsen disponerar således inte avgiftsintäkterna för dessa delar av verksamheten. Från 2013 avser regeringen att dela upp anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* i två anslagsposter. Regeringen avser vidare att redovisa till riksdagen hur respektive anslagspost påverkas av eventuella förändringar på anslaget. Regeringens bedömning är att det på så sätt kommer att åstadkommas en större tydlighet beträffande den ekonomiska styrningen av Transportstyrelsen. I sitt budgetunderlag för perioden 2013–2015 har Transportstyrelsen på regeringens uppdrag lämnat förslag i enlighet med denna princip.

I budgetunderlaget föreslår Transportstyrelsen också att den s.k. myndighetsavgiften inte avvecklas 2014 vilket har varit en tidigare målsättning utan istället 2015. Transportstyrelsens huvudargument är att planerade effektiviseringsinsatser får fullt genomslag först under 2015. Myndighetsavgiften har använts till kostnader i Transportstyrelsens luftfartsverksamhet som inte täckts av direkta avgifter, framför allt regelgivning, men intäkterna har också använts till att subventionera de direkta avgifterna för tillsyn, tillståndsprövning och annan ärendehantering samt registerhållning. Att avveckla myndighetsavgiften redan 2014 skulle enligt Transportstyrelsens bedömning drabba flygbranschen på ett onödigt sätt eftersom myndighetens kostnader som ska finansieras med avgifter inte kommer att nå en långsiktig och lägre nivå förrän 2015. En senarelagd avveckling skulle enligt myndigheten möjliggöra en jämnare och mer stabil utveckling av avgiftsnivåerna. Regeringen delar

Transportstyrelsens bedömning att en avveckling av myndighetsavgiften bör skjutas upp. Vidare är det regeringens bedömning att det finns anledning att återkomma till när och under vilka former en sådan avveckling kan ske.

En annan fråga som anknyter till införandet av de nya finansieringsprinciperna i Transportstyrelsen gäller konsekvenserna av avgiftssättning med full kostnadstäckning för ideella föreningar och motsvarande organisationer som förvaltar kulturhistoriska värden. Regeringen har gett Transportstyrelsen i uppdrag att identifiera organisationer som bedriver kulturhistorisk verksamhet på ett sådant sätt att någon form av subvention i förhållande till Transportstyrelsens ordinarie avgiftssättning kan vara motiverad (dnr N2011/6905/TE). Transportstyrelsen har i mars i år redovisat en delrapport av uppdraget. I rapporten redogör Transportstyrelsen bl.a. för sin bedömning att museijärnvägar bör ges en subvention på 50 procent i förhållande till ordinarie avgiftssättning. Delrapporten har remitterats till sex instanser varav tre har svarat. De som svarat avstyrker Transportstyrelsens förslag eftersom man anser att även den föreslagna subventionen kommer drabba berörda organisationer alltför hårt. Regeringen avser med anledning av detta att under 2013 låta Transportstyrelsen använda den anslagspost som är skattefinansierad till de aktuella kostnaderna. Kostnaderna, som bedöms uppgå till cirka 2 miljoner kronor per år, ska finansieras inom befintliga ramar. I den slutrapport av det aktuella uppdraget, som ska lämnas i mars 2013, bör myndigheten återkomma till regeringen med förslag som på ett tydligt sätt tar utgångspunkt i den ekonomiska situationen för berörda organisationer.

Finansiering av Trafikverkets bokningssystem för förarprovning

Den 12 juli i år beslutade regeringen att höja flera avgifter för Trafikverkets förarprovverksamhet. Till största delen har de höjda avgifterna sin förklaring i att Trafikverket nu har byggt upp ett eget bokningssystem för sin förarprovning. Tidigare sköttes systemet av trafikregistret i Transportstyrelsen och systemet har hittills finansierats via vägtrafikregisteravgiften. Den tidigare ordningen har sin förklaring i att såväl trafikregistret som förarprovverksamheten fram t.o.m. 2008 tillhörde dåvarande Vägverket. Trafikverkets kostnader för bokningssystemet beräknas uppgå till 40 miljoner kronor per år. Mot bakgrund av att bokningssystemet inte längre handhas av Transportstyrelsen föreslår regeringen att anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* minskas permanent med 40 miljoner kronor. Eftersom systemet varit avgiftsfinansierat avser regeringen att minska den anslagspost som avser avgiftsbelagd verksamhet med det aktuella beloppet.

Mot bakgrund av att det nya bokningssystemet är drift under hela 2012 har regeringen beslutat att Transportstyrelsen under året ska lämna bidrag till den aktuella verksamheten i Trafikverket på högst 20 miljoner kronor. Regeringen har också beslutat om ett indrag på Transportstyrelsens anslag på 20 miljoner kronor 2012.

Förslag och beräkningar 2013–2016

Mot bakgrund av vad som anförts ovan föreslår regeringen att 1 988 239 000 kronor anvisas anslag 1:12 *Transportstyrelsen* för 2013. För 2014, 2015 och 2016 beräknas anslagen uppgå till 2 070 398 000 kronor, 2 102 322 000 kronor och 2 142 188 000 kronor. I tabell 3.66 framgår anslagets fördelning på de båda anslagsposterna skattefinansierad respektive avgiftsbelagd verksamhet.

Tabell 3.66 Anslag 1:12 Transportstyrelsen fördelat på anslagsposter

Tusental kronor

		2013	2014	2015	2016
Skattefinansierad verksamhet	Beräknat BP 2012	523 237	530 642	538 827	549 042
	Förändringar BP 2013	0	0	0	0
	Beräknat BP 2013	523 237	530 642	538 827	549 042
Avgiftsbelagd verksamhet	Beräknat BP 2012	1 505 002	1 580 384	1 604 760	1 635 182
	Förändringar BP 2013	-40 000	-40 628	-41 255	-42 036
	Beräknat BP 2013	1 465 002	1 539 756	1 563 505	1 593 146
Summa		1 988 239	2 070 398	2 102 332	2 142 188

Tabell 3.67 Härledning av anslagsnivån 2013–2016, för 1:12 Transportstyrelsen

Tusental kronor

	2013	2014	2015	2016
Anvisat 2012¹	1 984 773	1 984 773	1 984 773	1 984 773
<i>Förändring till följd av:</i>				
Pris- och löneomräkning ²	19 146	50 598	81 991	121 172
Beslut	-15 680	38 234	38 824	39 560
Överföring till/från andra anslag				
Övrigt		-3 206	-3 255	-3 317
Förslag/beräknat anslag	1 988 239	2 070 398	2 102 332	2 142 188

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2011 (bet. 2011/12:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2012. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2014–2016 är preliminär.

3.7.13 1:13 Trafikanalys

Tabell 3.68 Anslagsutveckling 1:13 Trafikanalys

Tusental kronor

År	Utfall	Anslags-sparande	Utgifts-prognos
2011	58 300		3 518
2012	Anslag	61 165 ¹	61 384
2013	Förslag	61 813	
2014	Beräknat	62 806 ²	
2015	Beräknat	63 829 ³	
2016	Beräknat	65 097 ⁴	

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2012 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

² Motsvarar 61 725 tkr i 2013 års prisliv.

³ Motsvarar 61 726 tkr i 2013 års prisliv.

⁴ Motsvarar 61 726 tkr i 2013 års prisliv.

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

Regeringens överväganden

Regeringen föreslår att 61 813 000 kronor anvisas under anslaget 1:13 *Trafikanalys* för 2013. För 2013, 2014 och 2016 beräknas anslaget till 62 806 000 kronor, 63 829 000 kronor respektive 65 097 000 kronor.

Tabell 3.69 Härledning av anslagsnivån 2013–2016, för 1:13 Trafikanalys

Tusental kronor

	2013	2014	2015	2016
Anvisat 2012¹	61 165	61 165	61 165	61 165
<i>Förändring till följd av:</i>				
Pris- och löneomräkning ²	648	1 730	2 754	4 024
Beslut				
Överföring till/från andra anslag				
Övrigt		-89	-90	-92
Förslag/beräknat anslag	61 813	62 806	63 829	65 097

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2011 (bet. 2011/12:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2012. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2014–2016 är preliminär.

3.7.14 1:14 Trängselskatt i Göteborg

Tabell 3.70 Anslagsutveckling 1:14 Trängselskatt i Göteborg

Tusental kronor

År	Utfall	0	Anslags-sparande	0
2011	Utfall	0	Anslags-sparande	0
2012	Anslag	0 ¹	Utgifts-prognos	0
2013	Förslag	840 000		
2014	Beräknat	1 034 000		
2015	Beräknat	1 140 000		
2016	Beräknat	1 184 000		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2012 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Anslaget används för finansiering av investeringar i kollektivtrafik, järnväg och väg i Göteborg. Från anslaget finansieras även system- och administrationskostnader för trängselskatten.

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2013 för anslaget 1:14 *Trängselskatt i Göteborg* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 3 300 000 000 kronor 2014–2039.

Skälen för regeringens förslag: De investeringar i kollektivtrafik, järnväg och väg som Trafikverket ska göra för överskottet från trängselskatten i Göteborg innebär att myndigheten måste ingå avtal med externa parter om ekonomiska åtaganden för flera år framåt i

tiden. Bemyndigandet bör avse all upphandlad verksamhet där fleråriga avtal sluts, som inte faller under 6 kap. 2 § budgetlagen (2011:203), oavsett om avtalen avser Trafikverkets interna resultatenheter eller externa leverantörer. Regeringen föreslår att bemyndigandet avser det totalbelopp som regeringen får ha bundit upp i avtal vid budgetårets utgång.

I beräkningarna av bemyndiganderamen inkluderas framtida räntekostnader på upptagna lån. Vidare har en kalkylränta på 4,5 procent använts i de fall lånen inte är bundna. Räntekostnader redovisas som ett åtagande inom bemyndiganderamen först då lån upptagits.

Ramen föreslås vara något högre än bedömda åtaganden för att svara upp mot den variation som förekommer framför allt i de större projekten. Avgörande för när ett åtagande inträffar (enligt gällande redovisningsregler) är när respektive kontrakt tecknas. De exakta tidpunkterna för kontraktstecknandet i de enskilda fallen kan vara svåra att förutse. Av detta följer att det behövs viss buffert i bemyndiganderamen. Om sådan saknas försämras möjligheterna till att genomföra upphandlingar och därmed också byggandet på ett effektivt sätt. Exempelvis kan det bli nödvändigt att skjuta upp avslutet av en upphandling för att inte överskrida bemyndiganderamen vilket försenar och fördyrar projektgenomförandet.

Regeringen bör därför bemyndigas att under 2013 för anslag 1:14 *Trängselskatt i Göteborg* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 3 300 000 000 kronor 2014–2039.

Tabell 3.71 Beställningsbemyndigande

Tusental kronor

	Utfall 2011	Prognos 2012	Förslag 2013	Beräknat 2014	Beräknat 2015-2039
Ingående åtaganden			2 835 000		
Nya åtaganden			840 000		
Infriade åtaganden			-510 000	-686 000	-2 480 000
Utestående åtaganden			3 166 000		
Erhållet/föreslaget bemyndigande			3 300 000		

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

Låneram

Överskottet från trängselskatten i Göteborg ska i enlighet med vad som redogjorts för ovan bidra

till finansieringen av investeringar i kollektivtrafik, järnväg och väg i Göteborg, bland annat Västlänken samt en ny älvförbindelse för vägtrafik vid Marieholm. Den del av investeringarna

som täcks av framtida skatteintäkter finansieras genom lån i Riksgäldskontoret. Dessa lån redovisas under anslag 1:1 *Väghållning*, respektive anslag 1:2 *Banhållning* eftersom de ingår i de samlade låneramarna för väg- respektive järnvägsprojekt. Lån tas även upp för räntekostnader. Räntor och amortering av lån beräknas börja återbetalas omkring 2027 och kostnaderna kommer att belasta anslag 1:14 *Trängselskatt i Göteborg*.

Regeringens överväganden

Ett nytt anslag förs upp på statsbudgeten

I enlighet med riksdagens beslut införs trängselskatt i de centrala delarna av Göteborg från och med den 1 januari 2013 (prop. 2009/10:189, bet. 2009/10:SkU39, rskr. 2009/10:294). Syftet med skatten är att förbättra framkomligheten och miljön i Göteborg, men även att bidra till finansieringen av investeringar i kollektivtrafik, järnväg och väg, bland annat Västlänken samt en ny älvförbindelse för vägtrafik vid Marieholm.

Ett nytt anslag 1:14 *Trängselskatt i Göteborg* förs därför upp på statsbudgeten. Regeringen avser samtidigt föra över medel motsvarande beräknade intäkter från trängselskatten i Göteborg som tidigare beräkningsmässigt ingått i anslag 1:1 *Väghållning* till det nya anslaget. Såväl intäkter som kostnader från systemet kommer att redovisas under det nya anslaget. Den planerade ordningen är i enlighet med riksdagens tillkän-

nagivande i frågan (bet. 2009/10:FiU21, rskr. 2009/10:348) och följer samma princip som redovisningen av trängselskatt i Stockholm.

Tilldelning av anslagsmedel till investeringar

Tilldelningen av medel från trängselskatteinkomster till investeringar utgår från en prognos av hur stort överskott trängselskattesystemet förväntas generera det kommande året, dvs. hur stort nettot av inbetald trängselskatt och kostnaderna för att administrera systemet förväntas bli. En viktig princip vid fastställandet av de medel som avsätts till investeringar ett visst år är att hänsyn även tas till hur väl tidigare beräknade överskott och avsatta medel har stämt. En sådan justering kommer dock att bli aktuell att göra först 2015, när uppgifter finns tillgängliga vad gäller faktiskt utfall vad avser budgetåret 2013. Samma princip tillämpas vid fastställande av överskott från trängselskatt i Stockholm.

Det bör understrykas att beräkningen av de medel som avsätts till investeringar endast är avsedd att spegla det överskott som trängselskattesystemet genererar och därmed inte hur stor del av överskottet som används till investeringar. För det fall medel som avsatts till investeringar ett enskilt år inte används fullt ut överförs det som sparande till kommande år.

Tabell 3.72 Trängselskatten i Göteborg – beräkning av medel som avsätts till investeringar 2013–2016

Tusental kronor

	Beräknat 2013	Beräknat 2014	Beräknat 2015	Beräknat 2016
Intäkter från trängselskatt	840 000	1 034 000	1 140 000	1 184 000
Kostnader för administration	346 100	291 450	279 500	279 550
Överskott	493 900	742 550	860 500	904 450
Till investeringar (avsätts på anslagspost i Trafikverkets regleringsbrev)	493 900	742 550	860 500	904 450

Beräkning av anslagsnivån

Som framgått ovan avser regeringen att avsätta 493 900 000 kronor till investeringar 2013. Dessutom avser regeringen att avsätta sammanlagt 346 100 000 kronor för administrationskostnader. Det sammanlagda anslagsbehovet för 2013 blir därmed 840 000 000 kronor.

Tabell 3.73 Anslag 1:14 Trängselskatten i Göteborg – fördelning på anslagsposter

	Beräknat 2013	Beräknat 2014	Beräknat 2015	Beräknat 2016
Trafikverket: investeringar	493 900	742 550	860 500	904 450
Trafikverket: administration	73 000	70 000	68 000	68 000
Transportstyrelsen	260 000	212 000	202 000	202 000
Kronofogdemyndigheten	1 650	1 650	1 650	1 650
Sveriges Domstolar	750	800	850	900
Skatteverket	10 700	7 000	7 000	7 000
Summa	840 000	1 034 000	1 140 000	1 184 000

Anm: Beloppet på anslagsposten som disponeras av Skatteverket innefattar för år 2013 även kostnader som uppstår 2012 med anledning av trängselskatten i Göteborg.

Förslag och beräkningar 2013-2016

Regeringen föreslår att 840 000 000 kronor anvisas under anslag 1:14 *Trängselskatt i Göteborg* för 2013. För 2014, 2015 och 2016 beräknas anslaget till 1 034 000 000 kronor, 1 140 000 000 kronor respektive 1 184 000 000 kronor.

Tabell 3.74 Härledning av anslagsnivån 2013-2016, för 1:14 Trängselskatt i Göteborg

	2013	2014	2015	2016
Anvisat 2012 ¹	0	0	0	0
<i>Förändring till följd av:</i>				
Beslut	840 000	1 034 000	1 140 000	1 184 000
Överföring till/från andra anslag				
Övrigt				
Förslag/beräknat anslag	840 000	1 034 000	1 140 000	1 184 000

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2011 (bet. 2011/12:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

3.7.15 1:15 Avveckling av affärsverket Statens järnvägar

Tabell 3.75 Anslagsutveckling 1:15 Avveckling av affärsverket Statens järnvägar

		Tusental kronor	
2011	Utfall	0	Anslags-sparande 0
2012	Anslag	0 ¹	Utgifts-prognos 0
2013	Förslag	11 500	
2014	Beräknat	0	
2015	Beräknat	0	
2016	Beräknat	0	

¹ Inklusivt beslut om ändringar i statens budget 2012 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Anslaget används till kostnader i samband med avveckling av affärsverket Statens järnvägar.

Regeringens överväganden

Avvecklingen av affärsverket Statens järnvägar har påbörjats. Under 2012 har affärsverket ansvar för avvecklingen, men enligt regeringens bedömning kommer avvecklingen under 2013 ge upphov till avvecklingskostnader efter det att verket upphört. Med anledning av detta föreslår regeringen att ett nytt anslag 1:15 *Avveckling av affärsverket Statens järnvägar* förs upp på statens budget fr.o.m. 2013. Avvecklingskostnaderna bedöms av regeringen uppgå till 11 500 000 kronor under 2013.

Regeringen föreslår att 11 500 000 kronor anvisas på anslaget 1:15 *Avveckling av affärsverket Statens järnvägar* för 2013. För 2014, 2015 respektive 2016 beräknas anslaget till 0 kronor.

Tabell 3.76 Härledning av anslagsnivån 2013-2016, för 1:15 Avveckling av affärsverket Statens järnvägar

	2013	2014	2015	2016
Anvisat 2012 ¹	0	0	0	0
<i>Förändring till följd av:</i>				
Beslut	11 500			
Överföring till/från andra anslag				
Övrigt				
Förslag/beräknat anslag	11 500	0	0	0

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2011 (bet. 2011/12:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

3.7.16 Sjöfartsverket

Sjöfartsverkets ekonomiska mål

Regeringens förslag: Sjöfartsverket ska, räknat på resultatet efter skattemotsvarighet över en konjunkturcykel, ha en räntabilitet om lägst 3,5 procent.

Sjöfartsverket ska, på lång sikt, ha en soliditet om lägst 25 procent.

Regeringen bemyndigas att besluta om utdelning och skattemotsvarighet vad avser Sjöfartsverkets ekonomiska resultat.

Skälen för regeringens förslag: 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.

Sjöfartsverkets ekonomiska resultat har påverkats av att den återhämtning i världskonjunkturen som skedde 2010 avstannade under 2011. Den senaste vintern var sträng ur ett isbrytarperspektiv vilket bidragit till verkets negativa resultat. Sjöfartsverkets bedömning är att förutsättningarna finns för att en viss återhämtning kan ske under senare delen av 2012 och att volymerna därefter successivt ökar i långsam takt. Som restriktion för prisökningar gäller att verkets farledsavgifter får öka med högst nettoprisindex räknat fr.o.m. 2004.

För perioden 2013–2015 prognostiserar Sjöfartsverket att resultatet före skattemotsvarighet under perioden utvecklas från ca 9,1 miljoner kronor 2013 till 11,9 miljoner kronor 2015. Soliditeten förväntas vid periodens slut ligga på 7,9 procent.

Regeringen anser att nuvarande räntabilitetskrav om 3,5 procent räknat på resultatet efter skattemotsvarighet över en konjunkturcykel fortfarande är motiverat som ett långsiktigt mål.

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 bör även fortsättningsvis slutligt beslutas av regeringen i samband med bokslutet.

Vad avser Sjöfartsverkets soliditet så pekar prognosen mot en avsevärd avvikelse mot det långsiktiga målet om 25 procent. Regeringen an-

ser mot bakgrund av detta att det finns anledning att se över de gällande ekonomiska målen för verksamheten, bl.a. vad avser soliditetsmålet. För 2013 bör dock det nuvarande målet kvarstå.

Tabell 3.77 Prognos för Sjöfartsverkets resultat

Miljoner kronor där inte annat anges

	2012	2013	2014	2015
Resultat efter skattemotsvarighet	6,7	6,8	8,5	8,8
Räntabilitet på eget kapital efter skattemotsvarighet (%)	3,7	3,4	3,6	3,4
Soliditet (%)	5,7	5,4	6,5	7,9
Beräknad skattemotsvarighet	2,4	2,4	3,1	3,1
Beräknad utdelning	0	2,2	2,3	2,8

Finansiella befogenheter

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2013 låta Sjöfartsverket ta upp lån i och utanför Riksgäldskontoret som inklusive tidigare gjord upplåning uppgår till högst 835 000 000 kronor.

Regeringen bemyndigas att för 2013 låta Sjöfartsverket placera likvida medel på räntebärande konto i och utanför Riksgäldskontoret.

Regeringen bemyndigas att under 2013 låta Sjöfartsverket besluta om kapitaltillskott om högst 10 000 000 kronor till förmån för Sjöfartsverket Holding AB.

Skälen för regeringens förslag: Regeringens inriktning är att Sjöfartsverket ska förvärva nya flyg- och sjöräddningshelikoptrar då de leasingavtal löper ut för de helikoptrar som används i verksamheten i dag. Totalt ska 7 helikoptrar förvärvas. Finansiering av helikoptrarna planeras ske med Sjöfartsverkets egna likvida medel samt med lån. Sjöfartsverket har i dag inga upptagna lån. Med anledning av detta är regeringens förslag att Sjöfartsverkets låneram höjs till 835 miljoner kronor. Vidare så föreslår regeringen att Sjöfartsverket, i enlighet med nu gällande ordning, ges möjlighet att sätta in kassamässigt överskott på räntebärande konto i Riksgäldskontoret eller affärsbank.

Sjöfartsverkets helikopterverksamhet bedrivs som ett aktiebolag (Sjöfartsverket Holding AB). Målsättningen är att verksamheten successivt ska

införlivas direkt i Sjöfartsverket. Till dess att så sker behöver Sjöfartsverket som ägare till aktiebolaget ha möjlighet att vid behov tillföra kapital på maximalt 10 miljoner kronor eftersom det befintliga egna kapitalet i bolaget inte är stort nog för att kunna hantera en eventuell förlust utan att hamna på obestånd.

Investeringsplan för Sjöfartsverket

Regeringens förslag: Investeringsplanen för Sjöfartsverket för 2013–2015 godkänns.

Skälen för regeringens förslag: Investeringarna uppgick 2011 till 217 miljoner kronor. Finansieringen skedde helt med egna medel. Likvida medel uppgick vid årets slut till 437 miljoner kronor vilket är en minskning med 91 miljoner kronor jämfört med föregående år.

I enlighet med tabellen nedan planerar Sjöfartsverket investeringar för 909 miljoner kronor för perioden 2013 till 2015.

Investeringar i nya helikoptrar förväntas uppgå till cirka 500 miljoner kronor under perioden. Investeringar i Trollhätte kanal avser åtgärder som bland annat syftar till att säkerställa dammsäkerheten och i övrigt är det främst investeringar i lotsbåtar, arbetsfartyg, sjötrafikinformationscentraler samt it-system.

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

Tabell 3.78 Investeringsplan för Sjöfartsverket

Miljoner kronor

	Totala utgifter under perioden 2013-2015	Utfall 2011	Prognos 2012	Beräknat 2013	Beräknat 2014	Beräknat 2015
Farleder/utmärkning	218,7	118,6	73,3	109,8	73,3	35,6
Isbrytning	28,0	72,7	51,0	8,0	13,0	7,0
Sjötrafikinformation (VTS)	9,5	1,6	0,0	0,2	0,3	9,0
Sjögeografisk information (sjökortsproduktion)	10,5	1,6	1,6	2,5	3,5	4,5
Lotsning	65,8	1,7	29,3	34,9	21,0	9,9
Flyg- och sjöräddning	535,2	0,6	392,2	528,0	5,0	2,2
Övriga myndighetsutgifter	11,2	0,8	1,7	9,0	1,3	0,9
Gemensamma funktioner	30,0	19,7	12,8	10,0	10,0	10,0
Summa investeringar	908,9	217,3	561,9	702,4	127,4	79,1
Lån	500	0	0	500	0	0
Egna medel	408,9	217,3	561,9	202,4	127,4	79,1
Summa finansiering	908,9	217,3	561,9	702,4	127,4	79,1

3.7.17 Luftfartsverket

Luftfartsverkets ekonomiska mål

Regeringens förslag: Luftfartsverket ska, räknat på resultatet efter skattemotsvarighet, ha en räntabilitet om lägst 4 procent.

Luftfartsverket ska, på lång sikt, ha en soliditet om lägst 15 procent.

Regeringen bemyndigas att besluta om utdelning och skattemotsvarighet vad avser Luftfartsverkets ekonomiska resultat.

Skälen för regeringens förslag: Luftfartsverkets huvuduppgift är att tillhandahålla en säker, effektiv och miljöanpassad flygtrafiktjänst för civil och militär luftfart. Luftfartsverket ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås. Enligt Luftfartsverkets instruktion innebär detta att verket ska tillhandahålla flygtrafiktjänster samt service- och konsulttjänster som är knutna till verksamheten såväl inom som utom landet. Enligt regeringens uppfattning innebär detta att det bemyndigande som riksdagen efterlyst för verksamhet utomlands redan lämnats.

Flygets utveckling, som är av stor betydelse för Luftfartsverkets intäkter, har under den allra senaste tiden uppvisat en dämpning i tillväxten efter den kraftiga återhämtningen som pågått sedan maj 2010. Den totala trafikvolymen uppgick 2011 till 706 000 en route-rörelser, vilket innebär att antalet rörelser nu är endast 3 procent lägre än 2008, då det hittills högsta antalet rörelser noterades. Utvecklingen 2012 och framåt är dock mycket osäker på grund av makroekonomiska omständigheter i Europa och globalt. Flygtrafiken i Sverige drabbas nu av den lägre ekonomiska tillväxten i Sverige, och av finansorn som redan hämmat utvecklingen i Europa en längre tid. Därtill kommer ett högt flygbränslepris över en längre sammanhängande period, även om en viss förbättring skett under senare tid. En eventuell ny recession skulle få stor påverkan på antalet rörelser eftersom flyget är mycket konjunkturkänsligt. Givet dessa osäkerheter väntas antalet rörelser under 2012 minska med 2 procent för att åter öka med ca 1 procent under 2013. De ekonomiska förutsättningarna för Luftfartsverket styrs under de kommande åren i hög grad av prestationsplanen för en route, enligt vilken Luftfartsverkets en-

hetskostnader i fast pris ska reduceras med 10 procent till 2014. Under planeringsperioden väntas också omfattande upphandlingar av lokal flygtrafiktjänst genomföras, vilket också ställer krav på att reducera kostnaderna för att möta konkurrensen. Därtill kommer att det med danska Naviair samägda bolaget NUAC HB, som under 2012 övertar driften av en route-flygningarna i det gemensamma svensk-danska funktionella luftrumsblocket, befinner sig i ett uppbyggnadsskede. För att möta dessa krav och osäkerheter genomförs ett fortsatt omfattande effektiviseringsprogram.

För perioden 2013–2016 prognostiserar Luftfartsverket att resultatet före skattemotsvarighet under perioden utvecklas från 62 miljoner kronor 2013 till 72 miljoner kronor 2016. Soliditeten förväntas vid periodens slut ligga på 13 procent.

Regeringen anser att ett räntabilitetskrav om 4 procent av eget kapital (som beräknas på resultatet efter skattemotsvarighet) är motiverat. Regeringen anser vidare att målet för soliditeten långsiktigt ska vara lägst 15 procent. Det senare förutsätter dock att Luftfartsverket kan förbättra den finansiella strukturen genom att med positiva resultat över tiden öka det egna kapitalet samt söka alternativa lösningar för att finansiera pensionskostnaderna.

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

Tabell 3.79 Prognos för Luftfartsverkets resultat

Miljoner kronor där inte annat anges

	2012	2013	2014	2015
Resultat efter skattemotsvarighet	-50	36	36	38
Räntabilitet på eget kapital efter skattemotsvarighet (%)	0	4	4	4
Soliditet (%)	12	12	11	11
Beräknad skattemotsvarighet	0	0	0	0
Beräknad utdelning	0	4	4	4

Luftfartsverkets finansiella befogenheter

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2013 låta Luftfartsverket ta upp lån i och utanför Riksgäldskontoret som inklusive tidigare gjord upplåning uppgår till högst 1 500 000 000 kronor.

Regeringen bemyndigas att för 2013 låta Luftfartsverket placera likvida medel på räntebärande konto i och utanför Riksgäldskontoret.

Regeringen bemyndigas att under 2013 låta Luftfartsverket teckna borgensförbindelser för krediter till förmån för LFV Holding AB inom en ram om högst 60 000 000 kronor. Vidare bemyndigas regeringen att låta Luftfartsverket teckna aktier eller ge aktieägartillskott till LFV Holding AB inom en ram om högst 150 000 000 kronor.

Skälen för regeringens förslag: Luftfartsverkets investeringar har finansierats med internt tillförda medel. Verket har under 2012 ett bemyndigande att ta upp lån inom en total ram av 1 500 miljoner kronor. Denna ram föreslår regeringen bör fortsätta gälla även för 2013.

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 att teckna aktier eller ge aktieägartillskott till LFV Holding inom en ram på 150 miljoner kronor.

Luftfartsverket väntas under större delen av 2012 fortsatt ha ett betydande likviditetsöverskott som föranleddes av flygplatsbolagets Swedavia AB:s ersättning för den del av flygtrafiktjänstens pensionsskuld som efter delningen inte längre motsvaras av anläggningstillgångar. Under 2011 löste Luftfartsverket in del av pensionsskulden som avser pensionärer, fribrev och livräntor. Verket antas göra fortsatta ansträngningar att lösa hela eller delar av pensionsskulden.

Liksom för övriga affärsverk har Luftfartsverket i dag möjligheten att sätta in kassamässigt överskott på räntebärande konto i Riksgäldskontoret eller i affärsbank. Medlen ska placeras räntebärande och förbehållas placeringar med låg risk.

Luftfartsverkets investeringsplan

Regeringens förslag: Investeringsplanen för Luftfartsverket för 2013–2015 godkänns.

Skälen för regeringens förslag: Luftfartsverkets investeringsplan för perioden 2012–2015 uppgår till 560 miljoner kronor, vilket är en minskning jämfört med föregående års investeringsplan.

För att fullt ut kunna utnyttja flygtrafikledningssystemets kapacitet genomför Luftfartsverket fortlöpande uppgraderingar av såväl det tekniska systemet som arbetsmetodiken. Under perioden genomförs insatser avseende underhålls- och ersättningsinvesteringar för att höja flygsäkerheten, säkerställa kapacitet och regularitet, samt att reducera kostnaderna. En viktig utveckling under perioden är s.k. fjärrstyrda torn. Om den första driftsättningen i Sundsvall blir lyckosam, kan ytterligare investeringar i fjärrstyrda torn bli aktuella senare under planeringsperioden, vilket inte är beaktat i den framlagda planen.

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

Tabell 3.80 Investeringsplan för Luftfartsverket

Miljoner kronor

	Totala utgifter under perioden 2013-2015	Utfall 2011	Prognos 2012	Budget 2013	Beräknat 2014	Beräknat 2015
COOPANS	81	37	27	27	27	27
SUPS	40	10	16	23	17	
RTC	8		29	8		
VHF	13	11	10	10	3	
LFV-ATN	28		6	22	6	
Övrigt	256	26	46	66	67	123
Summa investeringar	426	84	134	156	120	150
Lån						
Egna medel	426	84	134	156	120	150
Summa finansiering	426	84	134	156	120	150

De största investeringarna i planen är följande:

COOPANS (Cooperation between ANS-providers)

COOPANS är ett pågående internationellt samarbetsprojekt avseende kontinuerlig utveckling av flygledningssystemet mellan leverantörer av flygtrafiktjänst som har samma typ av utrustning och samma systemleverantör, Thales. Utvecklingen av ATM-systemet (Air Traffic Management) inom COOPANS går nu in i en implementeringsfas. Kommande år sker en stegvis uppgradering av systemet för att säkerställa ett väl fungerande system både funktions- och kapacitetsmässigt. Den gemensamma finansieringen av systemutvecklingen ger en kostnads-effektiv systemuppgradering och medverkar till SES-kraven på harmonisering av tekniska och operativa system.

SUPS (Surveillance Upgrade Program Sweden)

SUPS är en uppgradering som ska ersätta och komplettera nuvarande ålderstigna radarstationer och förbättra övervakningen i svenskt luftrum avseende täckning, noggrannhet och uppdateringsfrekvens.

RTC (Remote Tower Center)

RTC är ett system för att effektivisera driften av flygtrafiktjänst vid små- och medelstora flygplatser genom s.k. fjärrstyrda torn för att leda och övervaka trafik utan att flygledare är placerade i flygplatsernas tornbyggnader. Implementering av projektet pågår i Sundsvall och Örnsköldsvik

avseende flygtrafikledningsfunktioner, displayer, master för kameror etc. SAAB AB utvecklar tekniken medan Luftfartsverket svarar för den operativa metodiken. Av central betydelse är att lyckas med säkerhetsbevisning och certifiering. Det första RTC väntas kunna driftsättas under 2012 och 2013, för att sedan vid ett positivt resultat inleda en större implementering under planeringsperioden.

VHF

Investeringarna avser utbyte av radiostationer i norra Sverige. De befintliga är över 30 år och behöver bytas av åldersskäl. En tredje radioresurs byggs upp för att inte behöva minska kapaciteten i systemet om en radioresurs fallerar.

LFV-ATN

Investeringarna avser ersättning av ett nationellt nätverk för kommunikation mellan olika operativa enheter och anläggningar såsom radarstationer, radio och navigationsutrustningar. Nätverket ska även kunna nyttjas för administrativa ändamål. Investeringen är en konsekvens av delningen av Luftfartsverket, då det befintliga nätverket tillfaller Swedavia AB.

Övrigt

Investeringar i byggnader sker huvudsakligen i form av ersättningsinvesteringar för att vidmakthålla befintliga anläggningar inklusive utbyte av system såsom kraftmatning och ventilation. Vidare investeras i olika säkerhetsåtgärder, som skalskydd etc.

Inom it utgörs planerade investeringar främst av åtgärder i syfte att:

- fullfölja delningen av system med anledning av urskiljandet av flygplatsverksamheten,
- tillsammans med Naviair skapa rätt förutsättningar för NUAC att få ett fungerande it-stöd som är delvis integrerat med moderbolaget för att nyttja befintliga ekonomi-/HR-system etc., och
- i två steg skapa förutsättningar för den gemensamma servicefunktionen med Sjöfartsverket (GSF) ska kunna börja verka som en enhet. I ett första steg ska säkerställas att alla system som erfordras för funktionens verksamhet finns tillgängliga. I ett andra steg ska systemen integreras på ett rationellt sätt för att erhålla erforderliga rationaliseringar.

Inom CNS (Kommunikation–Navigation–Övervakning) sker fortlöpande ersättningar och uppgraderingar i syfte att säkerställa kapacitet och regularitet.

3.7.18 Statens järnvägar

Riksdagen har godkänt att regeringen avvecklar affärsverket Statens järnvägar (prop. 2011/12:99, 2011/12:FiU21, rskr. 2011/12:282). Avvecklingen avses ske den 31 december 2012. Inom affärsverket bedrivs för närvarande tre verksamhetsgrenar: avveckling av verksamhet, förvaltning av leasingåtaganden och förvaltning av järnvägsfordon. Verksamhetsgrenen förvaltning av leasingåtaganden beräknas avslutas under 2012. De andra två verksamhetsgrenarna avser verksamhet som kvarstår efter avvecklingen av affärsverket. Dessa uppgifter behöver därför tas omhand av andra myndigheter. Detta innebär att såväl åtaganden som finansiella befogenheter bör kvarstå, men föras över till annan myndighet och anpassas till dennas verksamhetsform.

Verksamhetsgrenen förvaltning av järnvägsfordon avses i sin helhet föras över till Trafikverket och redovisas som egen resultatenheter. Verksamhetsgrenen finansieras i dag fullt ut av intäkter och bedrivs under ett avkastningskrav som innebär att verksamheten under en konjunkturcykel ska ge en räntabilitet som minst motsvarar räntan på femåriga statsobligationer plus en procentenhet. Verksamheten förs över till Trafikverket genom att tillgångarna hänför-

liga till verksamheten överförs till bokfört värde. Intäkter och kostnader kopplade till verksamheten redovisas under anslaget 1:2 *Banhållning*.

Till Trafikverket avses också föras miljöansvarsfrågor och ansvar för avtal med AB Storstockholms Lokaltrafik, liksom eventuella restuppgifter som framkommer inom ramen för avvecklingen. Överföringen av de administrativa uppgifterna föreslås finansieras via anslaget 1:3 *Trafikverket*. Regeringen föreslår under detta anslag ändrat ändamål med anledning av de nya uppgifterna.

Förvaltningen av obligationsportföljen, valutasäkringsinstrument och tillhörande lån i Riksgäldskontoret avses föras till Riksgäldskontoret. Uppgifterna är av specifik karaktär, men regeringen anser att Riksgäldskontoret är den myndighet som är bäst lämpad att hantera förvaltningen som inte längre har en infrastrukturkoppling. De obligationer i portföljen som har längst löptid löper till 2021. Överföringen av berörda lån och obligationer avses ske till bokfört värde. Riksgäldskontoret behöver för förvaltningen av lånen en låneram uppgående till nominellt lånebelopp om 3 309 000 000 kronor. Detta bemyndigande begärs av regeringen under utgiftsområde 2 Samhällsekonomi och finansförvaltning, avsnitt 10.4.2. Statens järnvägar har årligen beräknat och gjort avsättning för kreditrisker i obligationsportföljen. Denna avsättning har gjorts i enlighet med en riskvärdering som utförts av Riksgäldskontoret och kommer att ingå i av affärsverket till inkomsttitel inlevererade medel. Den motsvarar en för affärsverket redovisningstekniskt korrekt hantering av risken, men motsvarar inte en eventuell faktisk kreditförlust. Riksgäldskontoret kommer fortsatt att redovisa denna årliga beräkning och ändamålet för anslaget 1:2 *Banhållning* föreslås utvidgas för att anvisa hur kostnader med anledning av en eventuell realiserad kreditrisk skulle hanteras. Regeringen har dock inte för avsikt att föreslå riksdagen en förändrad hantering av kreditrisken och något belopp föreslås därför inte föras upp på anslaget med anledning av det utvidgade ändamålet.

Regeringen avser föra över ansvaret för de utfästelser för tjänstepensioner m.m. som Statens järnvägar redovisar i sin balansräkning till Statens tjänstepensionsverk (SPV). Överföringen ska ske genom att affärsverket betalar en engångspremie till SPV. Engångspremien fastställs av SPV enligt försäkringsmässiga principer och re-

dovisas på inkomsttiteln 5211 *Statliga pensionsavgifter*. Efter att engångspremien har betalats kommer de berörda förmånerna att belasta anslaget 1:5 *Statliga tjänstepensioner m.m.* (se utgiftsområde 2 Samhällsekonomi och finansförvaltning, avsnitt 5.6.2.).

Därutöver föreslås ett särskilt anslag föras upp på statsbudgeten 2013 inom utgiftsområde 22 1:15 *Avveckling av affärsverket Statens järnvägar* för att täcka avvecklingskostnader för myndigheten under 2013.

Efter överföring av tillgångar och skulder kopplade till de verksamheter som överförs till andra myndigheter, kommer affärsverkets behållning efter avvecklingen att tillgodogöras inkomsttitel.

3.8 Bolagsförvaltningen

3.8.1 Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB

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

Öresundsbron utgör i dag en viktig länk i ett internationellt infrastruktursystem som knyter samman Öresundsregionen och Sverige med övriga Europa. Svedab förvaltar för staten viktiga och värdefulla anläggningar och avtal, som reglerar ovan beskrivna ansvarsförhållanden.

Riksdagen beslutade i enlighet med regeringens förslag i 2010 års budgetproposition (prop. 2009/10:1, bet. 2009/10:TU1, rskr. 2009/10:117) att utöka Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB:s låneram till 3 361 000 000 kronor, exklusive kapitaltjänstkostnader och mer-

värdesskatt. Låneramen är beräknad i januari 2009 års prisnivå och driftskostnaderna ska därför indexjusteras till denna prisnivå.

3.8.2 Arlandabanan Infrastructure AB

Arlandabanan, järnvägen Rosersberg–Stockholm Arlanda Airport–Odensala med tillhörande station och plattform på Stockholms central, invigdes i november 1999. Genomförandet av projektet föregicks av flera utredningar där bl.a. förutsättningarna att få privata intressenter att delta belystes. Arlandabanan Infrastructure AB bildades av staten för att sköta upphandlingen av Arlandabanan och för att hantera statens rättigheter och skyldigheter i projektet (prop.1993/94:39, bet. 1993/94:TU6, rskr. 1993/94:74). Bolaget äger anläggningarna, övervakar driften av Arlandabanan och svarar för att rättigheter och skyldigheter i avtalen följs. Arlandabanan har anlagts av A-Train AB som också svarar för att finansiera anläggningen med privat kapital och för att driva anläggningen. Anläggningen överläts av A-Train AB till Arlandabanan Infrastructure AB när den var färdigställd. Som ersättning för detta har A-Train AB dels fått ensamrätt att fram till 2040 bedriva snabbtågstrafik mellan Stockholms central och Arlanda flygplats, dels nyttjanderätt till hela anläggningen till 2040 med vissa skyldigheter att upplåta den för genomgående tågtrafik via Arlanda flygplats. Snabbtågspendeln bedrivs under namnet Arlanda Express. A-Train AB är infrastrukturförvaltare för Arlandabanan vilket innebär att bolaget fördelar kapacitet, leder trafiken och tar ut avgifter för trafiken på banan. Arlandabanan Infrastructure AB äger Arlandabanan och är part i Arlandabaneavtalet och förvaltar därigenom för staten viktiga och värdefulla avtal, som reglerar ovan beskrivna ansvarsförhållanden.

För närvarande pågår på initiativ av Arlandabanan Infrastructure AB en översyn av Arlandabaneavtalen i syfte att förenkla och uppdatera dem med anledning av de förändringar som skett inom järnvägslagstiftningen och statens myndighetsstruktur. Avsikten är att uppdateringen ska ske inom ramen för gällande riksdagsbeslut rörande Arlandabanan.

AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) och Landstinget i Uppsala län (UL) planerar för direkt pendeltågstrafik till Uppsala via Arlanda varje halvtimme. En kapacitetsansökan har läm-

nats in av SL till Trafikverket och A-Train AB. Infrastrukturförvaltarna samråder om kapacitetstilldelningen och förväntas tilldela kapacitet i enlighet med gjord ansökan under hösten 2012. Samtidigt pågår överläggningar mellan parterna om villkoren för trafiken, bl.a. stationsavgifter och ett arbete med att förbereda och anpassa entrén vid Arlanda Central i Sky City för ökade passagerarflöden. Detta görs tillsammans med Swedavia AB, Arlandabanan Infrastructure AB, A-Train, SL och UL.

Regeringen lämnade den 8 mars 2012 en skrivelse till riksdagen som närmare redogjorde för de förhållanden som rör Arlandabanan och regeringens syn på vissa frågor avseende banan inklusive regeringens bedömning av förutsättningarna att utnyttja den s.k. optionen (skr. 2011/12:93).

3.8.3 Ökad samordning av Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB och Arlandabanan Infrastructure AB

Regeringens förslag: Arlandabanan Infrastructure AB och Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB kvarstår som två separata aktiebolag.

Skälen för regeringens förslag: Med anledning av regeringens förslag i budgetpropositionen för 2011 bemyndigades regeringen att överlåta statens aktier i Arlandabanan Infrastructure AB till Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB samt att vidta de åtgärder som krävdes för att genomföra upplåtelsen (prop. 2010/11:1, bet. 2010/11:TU1, rskr. 2010/11:138). Vidare bemyndigades regeringen att låta fusionera Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB och Arlandabanan Infrastructure AB, och att vidta de åtgärder som krävdes för fusionen. Syftet var att skapa en samordnad grupp av bolag med en effektiv verksamhet och enhetlig förvaltning.

Bakgrunden till beslutet var att både Svedab och Arlandabanan Infrastructure AB, som hanterar betydande ekonomiska värden, har en liten organisation och ett fåtal anställda. En samordning mellan bolagen bedömdes ha flera fördelar, bl.a. att säkra kritisk kompetens, förenklad administration och ökad effektivitet samt kostnadsreduceringar. Flera åtgärder har vidtagits sedan riksdagen senast behandlade frågan.

Den verkställande direktören är nu gemensam i de två bolagen, men huvudanställningen för den verkställande direktören är förlagd till Svedab. Samtliga uppgifter inom ekonomiadministration och finansiell rapportering utförs av Svedab för de två bolagens räkning. Detta har lett till ökad effektivitet och lägre kostnader.

Bolagen har under 2011 investerat i en gemensam it-plattform, ett gemensamt ärendehanteringssystem och ett gemensamt elektroniskt fakturahanteringssystem. It-driften är samordnad och säkerhetsnivån i driften har höjts. Syftet med investeringarna är att säkra kritisk kompetens och höja informationssäkerheten i bolagen. Med hjälp av modern teknik görs bolagens dokument, såväl historiska som nya, sökbara i löpande text. Samtidigt säkras också tillgången och tillgängligheten till informationen för framtiden.

Bolagen utnyttjar varandras kompetens i tekniska besiktningar och i samråd. Yttranden avges ofta i form av gemensamma svar.

Båda bolagen har behov av specialister. Frågeställningarna i bolagen är ofta speciella och uppkommer inte i något av bolagen i sådan omfattning att bolagen bedömer att det finns grund för att ha anställda specialister.

Sammantaget gör regeringen bedömningen att det inte finns anledning att utnyttja de bemyndiganden som erhöles av riksdagen i samband med beslutet om statens budget för 2011 (prop. 2010/11:1, utg.omr. 22, bet. 2010/11:TU1, rskr. 2010/11:138).

Bakgrunden är att en överlåtelse av aktier och fusion av de båda bolagen inte bedöms leda till ytterligare effektivitetsvinster.

3.8.4 Botniabanan AB

Botniabanan AB bildades den 1 juli 1998 för byggandet av Botniabanan. Botniabanan AB ägdes fram till mars 2012 till 91 procent av staten, medan Kramfors, Örnsköldsviks, Nordmalings och Umeå kommun ägde 2,25 procent vardera (prop. 1997/98:150, bet. 1997/99:FiU20, rskr. 1997/98:318). Botniabanan omfattar en cirka 19 mil ny, enkelspårig järnväg från Nyland, nordväst om Kramfors, via Örnsköldsvik till Umeå. Den officiella invigningen av Botniabanan ägde rum den 28 augusti 2010. Banan är överlämnad till Trafikverket och bolaget har tecknat ett hyresavtal med Trafikverket fram till 2050. Hyran betalas från Trafikverkets anslag och används för

att betala räntor, amorteringar och avgifter på de lån som är upptagna i Riksgäldskontoret för Botniabanan samt för bolagets förvaltningskostnader.

Den 1 januari 2012 övergick förvaltningen av statens aktier i Botniabanan AB från Regeringskansliet till Trafikverket i enlighet med riksdagens bemyndigande (prop. 2011/12:1, bet. 2011/12:TU1, rskr. 2011/12:87). Vid en extra bolagsstämma den 18 januari 2012 beslutade stämman att avregistrera bolaget som publikt, vilket var nödvändigt för att kunna minimera styrelsen. Den 27 mars 2012 förvärvade staten kommunernas aktier till ett belopp om 90 000 kronor, i enlighet med riksdagens bemyndigande. Förvärvet finansierades med medel från Trafikverkets anslag. Riksdagen godkände även att Botniabanan AB avvecklas (prop. 2011/12:1, bet. 2011/12:TU1, rskr. 2011/12:87).

På en extra bolagsstämma den 14 maj 2012 beslutade stämman att begära Botniabanan AB i likvidation, s.k. frivillig likvidation. Arbetet med att likvidera bolaget pågår inom Trafikverket och likvidationen bedöms vara avslutad före årsskiftet 2012/2013.

I samband med likvidationen kommer Trafikverket att ta över bolagets skuld för Botniabanan i Riksgäldskontoret och eventuellt andra åtaganden som bolaget har, kända eller okända. I stället för att betala hyra för Botniabanan kommer Trafikverket att betala kapitalkostnader för banan. Övertagandet av lånen i Riksgäldskontoret påverkar inte de totala anslagen för Trafikverket med undantag för att kostnader för bolagets löpande förvaltning kommer att försvinna efter likvidationen.

Trafikverket har inom myndigheten etablerat ett projekt för att hantera förvaltningen av Botniabanan. I Botniabanan AB pågår fortfarande verksamhet i form av garantifrågor och marklösenfrågor. Det finns även ett par pågående tvister. Projektet avses bli mottagare för den resterande verksamhet som pågår i Botniabanan AB och som inte kan avslutas innan likvidationen genomförs.

3.8.5 Tjänsteexport inom Trafikverket och Luftfartsverket

Regeringens förslag: Swedish National Road Consulting AB och LfV Aviation Consulting AB kvarstår som två separata bolag och ansvaret för förvaltningen av statens aktier i bolagen kvarstår hos Trafikverket respektive Luftfartsverket.

Skälen för regeringens förslag: Riksdagen beslutade den 28 april och den 6 maj 1982 att bilda två bolag för exportverksamhet. SweRoad Consulting Aktiebolag, numera Swedish National Road Consulting AB (SweRoad), bildades inom väghållningsområdet, som ett bolag under Statens Vägverk. Aktierna förvaltas av myndigheten som numera är Trafikverket (prop. 1981/82:137, bet. 1981/82:TU29, rskr. 1981/82:259). Swedish Aviation Development (Swedavia) Aktiebolag, numera LfV Aviation Consulting AB, bildades inom luftfartsområdet, som ett bolag under Luftfartsverket som även förvaltar statens aktier (prop. 1981/82:185, bet. 1981/82:TU32, rskr. 1981/82:289). Bolagen ska på affärsmässiga grunder driva exportverksamhet inom sina respektive områden.

För att uppnå bättre insyn, ökad tydlighet och effektivitet samt större fokus på tjänsteexporten fick regeringen, i samband med beslutet om statens budget för 2011 (prop. 2010/11:1, utg.omr. 22, bet. 2010/11:TU1, rskr. 2010/11:138), ett flertal bemyndiganden av riksdagen som bl.a. innebär att tjänsteexporten inom väg- och luftfartsområdet samordnas i ett bolag direkt under Regeringskansliet och att bolagen avyttras.

Sammantaget gör regeringen bedömningen att det inte finns anledning att utnyttja de bemyndiganden som erhöles av riksdagen. Bakgrunden är bl.a. att bolagen är ett instrument för myndigheterna att bedriva tjänsteexport i utlandet. De tjänster som bolagen exporterar har ett värde för att sprida kunskap inom bl.a. infrastruktur- och trafiksäkerhetsområdet, civil och militär integration av luftrummet och flygtrafiktjänsten, miljövänliga flygplatser och gröna flygningar. Den verksamhet som bedrivs i bolagen har även ett värde för myndigheterna bl.a. för att effektivt använda den fast anställda personalen, för kompetensutveckling och för att locka yngre arbetskraft.

Mot bakgrund av SweRoads ekonomiska resultat under de senaste åren har Trafikverket genomfört omstruktureringar av SweRoad. Trafikverket kommer att följa upp och utvärdera bolagets verksamhet som en följd av omstruktureringen.

4 Politiken för informationssamhället

4.1 Omfattning

Politiken för informationssamhället omfattar områdena informationsteknik (it), elektronisk kommunikation, post, grundläggande betaltjänster samt vissa delar av elektronisk förvaltning, som också redovisas under utgiftsområde 2 Samhällsekonomi och finansförvaltning. Åtgärder och resultat följs även upp och redovisas inom andra utgiftsområden.

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.

E-legitimationsnämnden inrättades den 1 januari 2011 och har till uppgift att stödja och samordna den offentliga sektorns behov av säkra metoder för elektronisk identifiering och signering (e-legitimationer) i förvaltningens e-tjänster. Nämnden ska också utveckla de specifikationer och tekniska krav som de statliga myndigheterna ställer på e-legitimationerna.

4.2 Utgiftsutveckling

Tabell 4.1 Utgiftsutveckling inom område politiken för informationssamhället

Miljoner kronor

	Utfall 2011	Budget 2012 ¹	Prognos 2012	Förslag 2013	Beräknat 2014	Beräknat 2015	Beräknat 2016
<i>Politiken för informationssamhället</i>							
2:1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter	26	21	21	21	21	22	22
2:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade	147	147	143	145	145	145	147
2:3 Grundläggande betaltjänster	49	37	36	37	37	37	37
2:4 Informationsteknik: Telekommunikation m.m.	17	40	39	25	25	25	18
2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	185	185	193	260	260	120	120
2:6 Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse	24	28	28	39	3	3	0
Summa Område A	448	458	460	526	491	352	344

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2012 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

År 2011 uppgick de totala utgifterna inom politiken för informationssamhället till 448 miljoner kronor. Prognosen för 2012 avseende de totala utgifterna uppgår till 460 miljoner kronor. Huvudorsaken till ökningen är att medel omfördelats till området och anslaget för driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation (prop. 2011/12:1, utg. omr. 22, bet. 2011/12:TU1, rskr. 2011/12:87). Regeringens förslag till anslag 2013 för politiken för informationssamhället uppgår till sammanlagt 526 miljoner kronor. För 2014, 2015 och 2016 beräknas anslagen till sammanlagt 491 miljoner kronor, 352 miljoner kronor respektive 344 miljoner kronor.

4.3 Mål

Det övergripande 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, utg. omr. 22, bet. 2008/09:TU1, rskr. 2008/09:154).

Parallellt med nämnda mål gäller även det övergripande målet för den statliga förvaltningspolitiken, framför allt med avseende på elektronisk förvaltning.

Utöver dessa övergripande mål har riksdagen beslutat om mål för it-politiken, bredband, sek-

torn elektronisk kommunikation, postmarknaden samt för grundläggande betaltjänster. Dessa redovisas nedan.

Elektronisk förvaltning

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

It-politik

Ett nytt mål för it-politiken beslutades av riksdagen 2011 (prop. 2011/2012:1, bet. 2011/2012:TU1, rskr. 2011/2012:87). Målet är att Sverige ska vara bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter. Ett delmål är att

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

Elektronisk kommunikation

Målet för sektorn för elektronisk kommunikation är att enskilda, företag och myndigheter ska få tillgång till effektiva och säkra elektroniska kommunikationer (prop. 2002/03:110, bet. 2002/03:TU6, rskr. 2002/03:228). 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.

Post

Målet för postsektorn är att 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 kilo. Det ska finnas möjlighet för alla att få sådana försändelser befordrade till rimliga priser. Dessutom ska enstaka försändelser befordras till enhetliga priser. Det ska finnas möjlighet att försäkra försändelser och få kvitto från mottagaren på att försändelsen har tagits emot (prop. 1997/98:127, bet. 1997/98:TU13, rskr. 1997/98:304).

Grundläggande betaltjänster

Enligt riksdagens beslut med anledning av propositionen Statens ansvar för vissa betaltjänster är målet för politiken för de grundläggande betaltjänsterna att alla i samhället ska ha tillgång till grundläggande betaltjänster till rimliga priser

(prop. 2006/07:55, bet. 2006/07:TU16, rskr. 2006/07:205).

4.4 Resultatredovisning

Resultatredovisningen följer den indelning som presenteras i den digitala agendan (se även avsnitt 4.4.2). E-förvaltning redovisas dock samlat under avsnitt 4.4.4.

4.4.1 Omvärldsanalys

Sverige behåller en stark position på it-området i tillgängliga internationella jämförelser. En viktig referens för Sverige är Digital agenda scoreboard (SWD(2012) 180 final) som rapporterar om utvecklingen bland EU:s medlemsländer för målen i Europeiska unionens flaggskeppsinitiativ Digital agenda för Europa. Sverige har en god utveckling mot de mål som agendan anger för 2015 respektive 2020 och möter redan flera av dem. I jämförelsen framgår också att Sverige liksom många EU-länder bör stärka möjligheterna för individer och företag att handla via internet med andra EU-länder.

För tredje året i rad placerar sig Sverige på första plats och för åttonde gången bland de tio främsta i World Economic Forums (WEF) ranking, The Global Information Technology Report. Av rapportens tio mätområden leder Sverige fyra (infrastruktur och digitalt innehåll, individers användning, företags användning samt ekonomiskt genomslag) och placerar sig bland de tio främsta i ytterligare fyra mätområden (politisk och regulativ miljö, kostnader, myndigheters användning samt socialt genomslag). På två mätområden är placeringen sämre än övriga områden, med en elfte plats för företagande och innovationsmiljö, samt en tolfte plats för kompetens.

I sin rapport lyfter WEF fram att Sverige har åstadkommit en positiv spiral på it-området. WEF menar att en gynnsam miljö i kombination med beredskap och användning av allmänt förekommande informationsteknik bidrar till att maximera positiva ekonomiska och sociala konsekvenser av it, skapar nya affärsmöjligheter, främjar innovation och bidrar till att stärka en

kunskapsbaserad ekonomi. Indexet visar också att det fortfarande finns utvecklingsmöjligheter

för den digitala utvecklingen inom statlig förvaltning och på skolområdet.

Tabell 4.2 Indikatorer på måluppfyllelse

	2008	2009	2010	2011	Män / kvinnor ²
Individer, andel av befolkningen som:	%	%	%	%	%
har tillgång till internet i hemmet	88	89	91	93	94 / 93
har tillgång till bredband i hemmet ¹	74	83	85	87	
använder internet regelbundet (en gång per vecka eller oftare)	84	86	88	90	92 / 89
aldrig använt internet	8,7	7,3	6,8	4,6	4 / 5
under året köpt eller beställt varor och tjänster över internet	53	63	66	71	73 / 68
under året köpt eller beställt varor och tjänster över internet från andra EU-länder	8,8	10	13	16	21 / 11
under årets första kvartal utträttat bankärenden över internet	65	71	75	78	81 / 74
som under året använt offentliga e-tjänster	59	65	68	74	
Företag, andel					
med minst 10 anställda som har tillgång till internet	95	95	96	96	
med 1-9 anställda som har tillgång till internet	83	83	86	88	
med minst 10 anställda som beställt varor/tjänster via EDI eller en webbplats	68	63	69	49	
med minst 10 anställda som tagit emot beställning av varor/tjänster via EDI eller en webbplats	20	22	25	26	
med minst 10 anställda som har automatiserat informationsutbyte med andra företags eller organisationers it-system	32	44	43	43	
med minst 10 anställda som använder internet vid kontakter med myndigheter för att söka information	84		90	92	
med 1-9 anställda som använder internet vid kontakter med myndigheter för att söka information	71		76	82	
med minst 10 anställda som utnyttjar möjligheten till myndigheternas fullständiga elektroniska ärendehantering	37		41	50	
med 1-9 anställda som utnyttjar möjligheten till myndigheternas fullständiga elektroniska ärendehantering	26		32	37	
med minst 10 anställda som lämnat in anbud i elektroniska upphandlingssystem	14		18	18	
med minst 10 anställda som fakturerat elektroniskt (e-faktura)	10	15			
med 1-9 anställda som fakturerat elektroniskt (e-faktura)	4	5			
med minst 10 anställda som skickar e-fakturor som kan processas automatiskt hos mottagaren				19	
med minst 10 anställda som skickar e-fakturor som inte kan processas automatiskt hos mottagaren				32	

Källor: SCB, Eurostat

¹ Bredband inklusive anslutningar via DSL-uppkoppling (t.ex. ADSL eller VDSL), annan typ av snabb förbindelse (t.ex. via kabel-TV eller ett lokalt nätverk) samt anslutning via 3Gnätet.

² Andelen män respektive kvinnor för år 2011.

4.4.2 En digital agenda för Sverige

Den 29 september 2011 beslutade regeringen om en ny strategi för it-politiken, It i människans tjänst – en digital agenda för Sverige (dnr N2011/342/ITP).

Den digitala agendan är en bred och sammanhållen strategi för it-politiken där regeringen presenterar ambitioner och insatser som tillva-

rarar de möjligheter som digitaliseringen ger. Målet är att Sverige ska vara bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter.

För att nå det it-politiska målet i agendan och möta de utmaningar som finns både på global och nationell nivå finns det behov av insatser inom flera områden. Med utgångspunkt i it-användarens perspektiv har fyra strategiska områden identifierats i agendan:

- lätt och säkert att använda,
- tjänster som skapar nytta,
- det behövs infrastruktur och
- it:s roll för samhällsutvecklingen.

Varje strategiskt område i den digitala agendan är indelat i underområden som representerar de sakfrågor som regeringen arbetar med. För varje sakområde presenteras regeringens ambition, beslutade insatser samt förslag till nya åtgärder.

När den digitala agendan presenterades lanserades samtidigt ett s.k. signatärskap. Det innebär att företag och organisationer signerar en frivillig avsiktsförklaring om att de ställer sig bakom det it-politiska målet och att de med utgångspunkt i den digitala agendan åtar sig att presentera hur de kan bidra till genomförandet av den. I augusti 2012 var ett nittiototal företag och organisationer från olika samhällssektorer signatärer.

Senare lanserades också ett regionalt signatärskap som vänder sig till kommunala samverkansorgan, länsstyrelser och landsting. Det innebär att regionala aktörer på frivillig grund signerar en avsiktsförklaring om att de ställer sig bakom det it-politiska målet och att de har för avsikt att ta fram en regional digital agenda i bred samverkan med olika aktörer i samhället. I augusti 2012 var representanter för följande län signatärer: Örebro, Skåne, Kalmar, Västra Götaland, Västerbotten, Östergötland och Gotland. Flera län har anmält sitt intresse.

Av agendan framgår att en kommission för den digitala agendan ska inrättas. I juni 2012 tillsatte regeringen Digitaliseringskommissionen som har i uppdrag att verka för att det it-politiska målet i agendan uppnås och att regeringens ambitioner inom området fullföljs (dir. 2012:61). En del av kommissionens uppdrag är att ta fram indikatorer för att mäta måluppfyllelsen.

4.4.3 Lätt och säkert att använda

Resultat

Ökat digitalt innanförskap

PTS ska verka för att målen för funktionshinderspolitiken uppnås inom ansvarsområdet elektronisk kommunikation. PTS upphandlar tjänster inom området elektronisk kommunikation samt bedriver försöksverksamhet med

inriktning på it-användning för personer med funktionsnedsättning. Försöksverksamheten har exempelvis avsett strömmade talböcker och taltidningar i mobiltelefonen. Flera innovationstävlingar har ägt rum. Under 2011 genomfördes en innovationstävling med temat Kultur och fritid i syfte att bidra till användbara och tillgängliga informations- och kommunikationslösningar, som kan öka möjligheterna för personer med funktionsnedsättning att utöva och ta del av kultur och fritid. Ytterligare två tävlingar, Handel och betalning för alla samt Underlätta vardagen för personer med dövblindhet, har ägt rum och kommer att avslutas under 2012.

E-delegationen överlämnade i oktober 2009 ett förslag till strategi för myndigheternas arbete med e-förvaltning. Förslaget rörde bl.a. e-inkludering med användarnas behov i fokus. E-delegationen har därefter löpande rapporterat sitt arbete. E-delegationen har under 2011 vidareutvecklat vägledningen för 24-timmarswebben. Den nya vägledningen heter Vägledningen för webbutveckling och ska leda till att så många som möjligt ska kunna använda offentliga webbsidor och e-tjänster. I riktlinjerna integreras krav på hur behoven hos äldre personer, personer med funktionsnedsättning samt andra behov och förutsättningar ska tillgodoses bland övriga krav. Vägledningen rekommenderar bl.a. en standard (WCAG 2.0) som ställer ökade krav på utformning av webbgränssnitt som underlättar för personer med funktionsnedsättning vilket också skapar nytta för alla ur ett användarperspektiv.

I juni 2011 beslutade regeringen En strategi för genomförande av funktionshinderspolitiken för de kommande fem åren (dnr S2011/4596/Sr). I denna strategi berörs också vikten av den nya tekniken och att denna utformas så att den är användbar och tillgänglig för personer med funktionsnedsättning, vilket öppnar för ökad självständighet.

It blir en allt större del av samhället. Detta har inneburit nya möjligheter inom många områden för kvinnor och män med funktionsnedsättning men även skapat nya hinder för delaktighet där otilgängliga lösningar skapats. Exempelvis har webbaserade lösningar inneburit möjligheter till ett mer flexibelt arbetsliv. Å andra sidan har många av dessa lösningar skapats utan att hänsyn tagits till tillgänglighet och användbarhet, vilket försvårar användningen och kan utestänga många, bl.a. personer med funktionsnedsättning.

Av den digitala agendan framgår att indikatorer samt relevant statistik för att följa utvecklingen kring e-tillgänglighet ska tas fram. Myndigheten för handikappolitisk samverkan (Handisam) fick därför i mars 2012 i uppdrag av regeringen att utveckla ett system för uppföljning av e-tillgänglighet. Detta innefattar att beskriva vad som avses med e-tillgänglighet, föreslå indikatorer för att mäta e-tillgänglighet samt föreslå hur statistik och uppföljningsåtgärder rörande e-tillgänglighet kan synkroniseras. Uppdraget innebär också att se till så att det utvecklas statistik för tillgång till och användning av it hos hela befolkningen och att den i större utsträckning inkluderar kvinnor och män med funktionsnedsättning. Statistikutvecklingen ska ske i samverkan med Statistiska centralbyrån (SCB).

Ett annat initiativ från den digitala agendan är att bilda ett användningsforum som ska ha till uppgift att belysa konkreta förutsättningar för användbarhet och tillgänglighet och ge rekommendationer kring hur användbarhet och tillgänglighet kan implementeras hos berörda aktörer. Regeringen tog i mars 2012 beslut om att inrätta ett Användningsforum. För att stödja Användningsforums arbete inrättas ett administrativt kansli inom Handisam. Ledamöter och ordförande för Användningsforum utsågs av regeringen den 31 maj 2012.

Vardagssäkerhet

Inom internetområdet har PTS fortsatt sitt arbete med information och tjänster till konsumenter och småföretag för att de ska kunna använda internet på ett säkrare sätt. Nätverksorganisationen Surfa Lugnt arbetar sedan länge med ökad trygghet och säkerhet på nätet. PTS bidrar bl.a. med finansiering till det arbetet.

Det finns dock fortfarande en rad olika typer av intrång i och obehörigt utnyttjande av vanliga användares datorer, t.ex. virus, trojaner¹, botnät², spionprogramvara och annan oönskad lagring av skadlig kod. På PTS hemsida finns myndighet-

ens råd och tjänster kring nät- och informations-säkerhet samlade. Där finns bl.a. tjänsten Testa Datorn, som skannar datorn efter säkerhetshål. Regeringen gav i oktober 2011, i enlighet med intentioner i den digitala agendan för Sverige, PTS i uppdrag att stärka denna möjlighet för internetanvändare att kontrollera sin datorsäkerhet genom att PTS utvecklar sin tjänst Testa Datorn på olika sätt. Uppdraget ska slutredovisas till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) senast den 30 november 2012.

I slutet av 2011 genomförde PTS en konsumentundersökning om internetsäkerhet. Undersökningen var en uppföljning av den undersökning som genomfördes 2009 på samma tema. Ett intressant resultat var att andelen tillfrågade som inte känner till hur man säkrar ett trådlöst nätverk har ökat från 57 procent 2009 till 77 procent 2011 trots att användningen av trådlösa nätverk är betydande. Kvinnorna står för hela ökningen. Av de intervjuade ser 94 procent någon form av risk med att använda internet, en andel som stigit från 89 procent 2009. Detta bedöms inte utgöra någon betydande ökning och skillnaderna mellan könen är små. En av de större riskerna med att använda internet anses vara att personuppgifter hamnar i orätta händer. Denna farhåga har ökat från 30 procent 2009 till 39 procent 2011. Här är det männen som starkast bidrar till ökningen. En annan större farhåga är att bli drabbad av virus, en farhåga som minskat från 33 procent 2009 till 23 procent 2011. Det är nästan uteslutande människans rädsla för virus som minskat. Endast drygt hälften anser att de har den information de behöver om säkerheten på internet, vilket inte utgör någon signifikant förändring sedan 2009. Kvinnors känsla av att vara välinformerade om säkerheten på internet har ökat marginellt medan människans har minskat marginellt. För det mesta känner sig de tillfrågade emellertid trygga när de använder internet.

I de EU-direktiv om elektroniska kommunikationer som nyligen genomförts genom ändringarna i lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation (se SFS 2011:590) uppdaterades kraven på driftssäkerhet och en skyldighet för operatörer att rapportera driftstörningar och integritetsincidenter till PTS infördes. PTS har tagit fram föreskrifter om dels obligatorisk rapportering av integritetsincidenter, dels obligatorisk rapportering av driftinciden-

¹ Trojaner är en skadlig kod som finns i ett program eller en bit kod som i sig verkar ofarlig och inväntar en förutbestämd tidpunkt, instruktioner utifrån eller lämpligt tekniskt tillfälle för att utföra sitt uppdrag.

² Botnät ger personerna bakom näten kontroll över datorerna och kan användas för att sprida skräppost eller utföra överbelastningsattacker mot webbplatser.

ter. Föreskrifterna trädde i kraft den 1 april 2012.

PTS bedriver såväl planlagd som händelsestyrd tillsyn av driftsäkerhet. Under 2011 har två händelsestyrda tillsynsärenden avslutats inom driftsäkerhetsområdet. Det första föranleddes av en störning i en operatörs internationella telefonnät. Störningen orsakades av omställning till sommartid. Det andra ärendet föranleddes av störningar i flera operatörers nät på grund av avbrott i en kabel.

En s.k. kaka (eng. cookie) är en liten textfil som webbplatsen en person besöker begär att spara på personens dator. Kakor används på många webbplatser för att ge en besökare tillgång till olika funktioner. Det går att använda informationen i en kaka för att följa hur användare surfar. Tidigare fanns kravet att informera användaren om kakor men enligt nya EU-direktiv har lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation ändrats så att konsumenten även måste samtycka till att kakor lagras. Syftet med ändringen är att konsumenterna ska vara medvetna om vilken information som sparas eller lagras.

Sverige har deltagit aktivt i det internationella arbetet med nät- och informationssäkerhet, bl.a. genom styrelsearbete i Enisa (Europeiska byrån för nät- och informationssäkerhet) och i fortsatta förhandlingar kring ett nytt mandat för Enisa som enligt Europeiska kommissionens förslag ska stärka och modernisera byrån samt fastställa ett nytt mandat för en femårsperiod. Enisa arbetar för att höja nät- och informationssäkerheten både inom och utanför EU. Sverige har vidare deltagit aktivt i EU:s arbete för skydd av kritisk informationsinfrastruktur.

Analys

Ökat digitalt innanförskap

Det saknas fortfarande en tydlig problembeskrivning och illustration av hur det digitala utmanförskapet ser ut i samhället. Därför fick Handisam i uppdrag av regeringen att utveckla ett system för uppföljning av e-tillgänglighet (se ovan under Resultat).

För att öka den digitala delaktigheten är det viktigt att hitta former för samarbete och dialog mellan myndigheter, marknaden och andra berörda aktörer, inte minst de ideella organisat-

ioner som tar värdefulla initiativ. Därför beslutade regeringen om inrättandet av Användningsforum som en del i att bidra till ökad dialog med fokus på användbarhet och tillgänglighet.

I många fall visar det sig att de funktioner som tagits fram för kvinnor och män med funktionsnedsättning också gör det lättare för andra användare. Det är därför viktigt att inriktningen går mot att användbarhet för alla användare, s.k. ”design for all”, finns med redan från början när tjänster och teknik utvecklas.

Arbete och insatser med avstamp i strategin för genomförandet av funktionshinderspolitiken, behöver löpande följas upp och utvecklas.

Vardags säkerhet

Dagens samhälle är mycket beroende av att it och internet fungerar. Ansvaret för nät- och informationssäkerhet delas av användare, marknadens aktörer och staten. Statistik från SCB 2010 visar att många företag, särskilt inom kritiska sektorer såsom finanssektorn samt kommunikations- och informationssektorerna, är kompetenta och ansvarsfulla när det gäller nät- och informationssäkerhet. Det är dock långt kvar innan tillräckligt många företag kan anses ha en tillräckligt god säkerhet och PTS tillsyn visar att även företag inom de kritiska sektorerna ibland gör misstag. Det finns därmed all anledning för PTS och övriga utpekade myndigheter med särskilt ansvar på informationssäkerhetsområdet, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB), Försvarets radioanstalt (FRA), Försvarets materielverk, Rikspolisstyrelsen, Säkerhetspolisen och Försvarmakten, att fortsätta arbeta aktivt för ökad informationssäkerhet.

PTS nyligen genomförda internetsäkerhetsundersökning visar att det finns förbättringspotential kring användares medvetande och åtgärder kring internetsäkerhet. Fortsatta insatser på området är därför angeläget. Samtidigt är det främjande för it-användningen att de tillfrågade ändå generellt upplever sig trygga när de använder internet.

I samband med beredningen av reviderade regler för kakor (se ovan under Resultat) uttryckte flera remissinstanser farhågor om att användningen av kakor skulle komma att försvåras och att detta skulle kunna leda till att vanlig s.k. surfning på internet skulle bli betydligt mer omständlig och komplicerad. Regeringen gav därför

i oktober 2011 PTS i uppdrag att redovisa effekterna av lagändringen. Uppdraget ska slutredovisas till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) senast den 31 december 2012.

4.4.4 Tjänster som skapar nytta

Resultat

Regeringens styrning av myndigheternas arbete med e-förvaltning

Regeringen har sedan 2007 arbetat med att förstärka den myndighetsövergripande styrningen av e-förvaltningsområdet. År 2008 presenterade regeringen en handlingsplan för e-förvaltning med fokus på hur grunderna för it-baserad verksamhetsutveckling kunde förbättras.

Delegationen för e-förvaltning (E-delegationen) ska i nära samverkan med Regeringskansliet koordinera de statliga myndigheternas it-baserade utvecklingsprojekt samt följa upp dess effekter för medborgare, företagare och medarbetare (dir. 2009:19). Delegationen koordinerar dessutom vissa it-standardiseringsfrågor samt bistår regeringen i det internationella arbetet på området. E-delegationen arbetar sedan 2009 med att genomföra handlingsplanen för e-förvaltning.

E-delegationen har under 2011 och våren 2012 föreslagit åtgärder till regeringen i tre delbetänkanden; i mars 2011 Så enkelt som möjligt för så många som möjligt - En bit på väg, (SOU 2011:27), i oktober 2011 Så enkelt som möjligt för så många som möjligt - Vägen till effektivare e-förvaltning (SOU 2011:67) och i mars 2012 Så enkelt som möjligt för så många som möjligt - Den mjuka infrastrukturen på väg (SOU 2012:18). E-delegationen fortsätter att redovisa och koordinera en bred portfölj av prioriterade e-förvaltningsprojekt i syfte att nå en behovsdreven e-förvaltning 2014.

Utredningen om integritet, effektivitet och öppenhet i en modern e-förvaltning (dir. 2011:11) beslutades den 6 oktober 2011. En särskild utredare ska se över den s.k. registerlagstiftningen och vissa därmed sammanhängande frågor i syfte att skapa rättsliga förutsättningar för en mer effektiv e-förvaltning, där såväl den enskildes rätt till personlig integritet som allmänhetens berättigade anspråk på insyn i den offentliga verksamheten tillgodoses.

En enklare vardag för privatpersoner och företag

I mars 2011 gav regeringen Skatteverket, Bolagsverket, Lantmäteriet och Transportstyrelsen i uppdrag att till och med 2014 vara utvecklingsansvariga myndigheter inom olika behovsområden. De fyra myndigheterna har under 2011 inkommit med en första rapport.

Under 2011 har E-delegationen bedrivit ett antal förstudier kring enklare digitala möten: Mina fullmakter och Min ärendeöversikt. Delegationen har även tagit fram flera förslag till förvaltningsgemensamma funktioner som gör det lättare för privatpersoner och företag att ha kontakt med myndigheter och kommuner. Bl.a. har en vägledning om myndigheters användning av sociala medier tagits fram.

En öppnare och smartare förvaltning som stödjer innovation och delaktighet

Regeringen gav den 15 december 2011 Tillväxtverket i uppdrag att i samarbete med Bolagsverket och Skatteverket vidareutveckla den myndighetsgemensamma företagarportalen verksamt.se. Myndigheterna ska bl.a. säkerställa att det, inom ramen för verksamt.se, finns gränssnitt för maskin till maskin-kommunikation i syfte att möjliggöra för tredje part att kunna använda tillgänglig information för utveckling av tjänster. Gränssnitten ska publiceras i förvaltningens gemensamma tjänstekatalog.

Regeringen beslutade den 26 april 2012 att tillsätta en särskild utredare som ska utreda och föreslå lösningar som leder till ett minskat och förenklat uppgiftslämnande för företagen. Syftet med utredningen är att företagen som regel bara ska behöva lämna uppgifter till statliga myndigheter en gång och till ett ställe. De uppgifter som avses är sådana där själva uppgiftslämnandet har sin grund i lag, förordning eller myndighetsföreskrifter.

En effektivare offentlig verksamhet med hög kvalitet

E-delegationen har under 2011 tagit fram en vägledning i nyttorealiseringsområden som ska stödja myndigheter och kommuner att följa upp och nå effekter i e-förvaltningsprojekt.

E-delegationen har på konceptuell nivå tagit fram standarder, vägledningar och lösningar för informationsdelning och det som rör den "mjuka infrastrukturen", t.ex. tillgängliggjord information, grundläggande tjänster och funktioner. Förutsättningar finns nu för att tillämpa lösningar för den mjuka infrastrukturen och

vissa förvaltningsgemensamma funktioner i praktiken.

Som en del i realiseringen av den förvaltningsgemensamma visionen och målbilden fokuserar E-delegationen på förvaltningsgemensamma tjänster där det naturligen inte finns någon myndighet som ensam kan ta ansvar för typen av tjänst. E-delegationen har under 2011 lanserat en nationell tjänstekatalog för alla myndigheter och offentliga aktörer i Sverige.

Under 2011 har E-delegationen dessutom bedrivit ett antal förstudier kring effektivisering av informationsförsörjning inom området ekonomiskt bistånd samt en effektivare gemensam it-drift.

E-signaturer och e-legitimation

En av hörnstenarna för att kunna utveckla en effektiv och framgångsrik e-förvaltning är att det finns väl fungerande tjänster för elektronisk identifiering, signering och validering (e-legitimationer). Med hjälp av en e-legitimation kan en användare av elektroniska tjänster både bevisa sin identitet och med elektronisk signatur bekräfta lämnade uppgifter.

E-legitimationsnämnden förbereder de infrastrukturella förändringar som behövs för att skapa ett nytt system för svensk e-legitimation, med namnet Svensk e-legitimation. I det arbetet ingår att utveckla ett regelverk i syfte att etablera en modell för att reglera förhållandet mellan de olika aktörerna i systemet. Tanken är att regelverket ska kunna användas både för den offentliga förvaltningens och den privata sektorns e-tjänster.

Avsikten är att underlätta för statliga och kommunala myndigheter att få tillgång till e-legitimationer som behövs för åtkomst till deras elektroniska tjänster. Målet är vidare att alla de som tillhandahåller e-identifieringstjänster och som uppfyller de krav som ställs upp, ska kunna anslutas till systemet för Svensk e-legitimation för att därigenom åstadkomma en ökad valmöjlighet för den enskilde. Frågan om vilken ny lagstiftning som behövs beträffande myndigheternas tillgång till tjänster för elektronisk identifiering bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

PTS är tillsynsmyndighet för kvalificerade elektroniska signaturer. PTS har inte bedrivit någon tillsyn på området under året. Försäkringskassan har under året anmält sig till PTS som utfärdare av kvalificerade certifikat.

Analys

E-förvaltning

Det arbete som pågått sedan 2007 med att stärka styrningen av de statliga myndigheternas arbete med e-förvaltning har ännu inte skapat alla nödvändiga förutsättningar för en tillräckligt effektiv och koordinerad utveckling av e-förvaltningen på förvaltningsgemensam nivå. Detta innebär fortsatt dubbelarbete och suboptimering inom förvaltningen som helhet.

Det återstår mycket att göra vad gäller att digitalisera mötet med det offentliga så att det blir så enkelt som möjligt för så många som möjligt att utöva sina rättigheter och fullgöra sina skyldigheter samt ta del av förvaltningens service. Utvecklingen är i dag inte tillräckligt driven av medborgares och företags behov.

Även om den pågående översynen av registerlagstiftningen (dir 2011:11) kommer att lösa ut många rättsliga frågor kring informationsdelning på lång sikt, kvarstår många frågor på kort sikt som kräver sin lösning för att kunna realisera de rationaliseringsvinster som e-förvaltningsprojekt utlovar. Utvecklingen av de förvaltningsgemensamma komponenterna har idag fortsatt långa ledtider.

E-signaturer och e-legitimation

Avsikten med det nya systemet för Svensk e-legitimation är att nya och differentierade lösningar för e-legitimationer ska kunna utvecklas. Detta väntas i sin tur leda till större tillgänglighet till och ökad användarvänlighet hos e-legitimationer. En sådan utveckling främjar användningen av elektroniska tjänster och elektronisk handel. Det bedöms dessutom gynna utvecklingen av helt nya typer av elektroniska tjänster. En möjlighet att använda e-legitimationer i gränsöverskridande sammanhang skulle också kunna underlätta kommunikationen mellan medborgare och myndigheter, t.ex. när personer och företag inom EU behöver komma i kontakt med myndigheter i andra medlemsländer än där de är bosatta.

4.4.5 Det behövs it-infrastruktur

Resultat

Bredband

PTS bredbandskartläggning 2011 visar att 49 procent av alla hushåll och företag i Sverige har tillgång till bredband om minst 100 Mbit/s. Detta är en ökning med ca fem procentenheter jämfört med 2010. Enligt PTS bedömning beror ökningen helt på utrullning av fiber i accessnätet. Bredbandskartläggningen för 2011 visar dock att det alltjämt är stora skillnader på tillgången till högre överföringshastigheter i områden i tätorter och småorter jämfört med områden utanför tätorter och småorter. Generellt sett ökar emellertid tillgången i samtliga områden.

Andelen av hushållen som finns eller företagen som verkar i, eller i närheten av, en fastighet som är ansluten till ett fibernät, har ökat från 54 procent till 60 procent mellan oktober 2010 och oktober 2011. Därigenom är förutsättningarna goda för att tillgången till höghastighetsbredband ska öka ytterligare under 2012.

PTS bredbandskartläggning 2011 visar också att tillgången till bredband med LTE (så kallat 4G) ökat snabbt under 2011, framför allt i större tätorter. Cirka 48 procent av hushållen har täckning av LTE vid sina hem, vilket kan jämföras med en dryg tiondelprocent året innan.

I PTS rapport Svensk Telemarknad 2011 framgår att antalet bredbandsabonnemang var 8,2 miljoner i slutet av 2011. Av dessa var tre miljoner fasta bredbandsanslutningar (bl.a. fiber, kabel-tv och xDSL) och drygt fem miljoner anslutningar till mobilt bredband (mobilt bredband och mobil tilläggstjänst). Antalet mobila bredbandsabonnemang ökade under 2011 med 66 procent. Det är mobilt bredband som tilläggstjänst, i form av smarta mobiltelefoner, som står för den stora ökningen.

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

Regeringen beslutade i december 2011 att Bredbandsforum ska fortsätta sitt arbete i syfte att främja utbyggnaden av bredband i alla delar av landet. Bredbandsforum, som tillsattes av re-

geringen i mars 2010, är en arena för dialog och samverkan mellan regeringen, myndigheter, organisationer och företag som verkar på den svenska bredbandsmarknaden. Syftet är att hitta konstruktiva lösningar som bidrar till en ökad samverkan om utbyggnad av bredband för att nå målen som anges i regeringens bredbandsstrategi. Forumet har tillsatt arbetsgrupper som fokuserar på olika frågor kopplade till att främja bredbandsutbyggnaden i alla delar av landet.³

Samhällsomfattande tjänster och telefoni

Samhällsomfattande tjänster enligt lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation tillhandahålls i första hand genom marknadens försorg och motsvarar rimliga krav på den lägsta nivå av kommunikationstjänster som ska finnas tillgängliga i samhället.

Regeringen beslutade i december 2011, genom en ändring av förordning (2003:396) om elektronisk kommunikation, att höja nivån för funktionell tillgång till internet från 20 kbit/s till 1 Mbit/s. Den nya nivån tjänar som riktlinje för en nödvändig hastighet för att kunna surfa på internet med fullgod upplevelse. De allra flesta användare har redan i dag möjlighet att teckna ett bredbandsabonnemang om minst 1 Mbit/s där de bor eller verkar. Det finns dock fortfarande platser runt om i Sverige där det inte är möjligt. Här kommer PTS tilldelning av tillstånd i det s.k. 800 MHz-bandet att få stor betydelse. En av tillståndshavarna i 800 MHz-bandet har i sitt tillstånd ett täckningskrav som innebär att tillståndshavaren ska använda upp till 300 miljoner kronor fram t.o.m. 2014, för att erbjuda bredbandstäckning till de fasta bostäder och stadigvarande verksamhetsställen som idag saknar möjlighet till bredband med en hastighet om minst 1 Mbit/s.

TeliaSonera AB har under året som gått fortsatt arbetet med teknikskiftet där kopparnätet i vissa områden ersätts med trådlösa anslutningar. Arbetet avbröts tillfälligt hösten 2011 på grund av bl.a. utrustningsproblem och en nystart skedde i februari 2012.

Regeringen gav i maj 2011 PTS i uppdrag att se till att den som stadigvarande i sin bostad eller fasta verksamhetsställe har haft tillgång till telefoni, men nu saknar detta, får tillgång till telefo-

³ För mer information se www.bredbandivarldsklass.se.

nimöjligheter om de begär det. PTS har bevakat abonnenter som förlorat sin anslutning till Telia-Sonera AB:s fasta telefoninät. Under 2011 har dock ingen ny abonnent varit i behov av en upphandlad telefonlösning. PTS betalar dock fortsatt för de 16 abonnenter som myndigheten tidigare upphandlat telefonlösningar till.

Under 2011 konstaterades det att det finns ett behov av hjälp och rådgivning från en oberoende part, dit konsumenter kan vända sig med sina frågor om fast telefoni. Regeringen gav därför i september 2011 PTS i uppdrag att genomföra särskilda informationsinsatser till slutanvändare – i första hand inom området fast telefoni. Med anledning av uppdraget startade PTS i november 2011 en upplysningstjänst. Uppdraget har i augusti 2012 förlängts till den 30 september 2013.

Robust elektronisk kommunikation

PTS arbete för robust, redundant och säker elektronisk kommunikation inklusive ett säkert internet sker enligt en framtagen strategi och handlingsplan som uppdaterades våren 2012. Arbetet sker i etablerade former och offentlig-privat samverkan tillsammans med ägare av infrastruktur för elektronisk kommunikation. Insatserna finansieras genom avgifter från teleoperatörerna och bidrag från MSB. Syftet är att genom särskilda insatser, utöver vad som kan vara kommersiellt betingat, stärka tillförlitlighet, uthållighet och tillgänglighet i elektroniska kommunikationer vid kriser och extraordinära driftsförhållanden. Metoder och system har utvecklats för att förebygga och minska avbrottstider genom att bl.a. skapa en gemensam lägesbild över allvarliga störningar samt förbättrad information till allmänheten. Vid bredbandsutbyggnad eftersträvas ökad redundans och viss samordning kan då även ske med finansiering via strukturfondsmedel.

Avgrävda kablar är den vanligaste orsaken till avbrott med betydande kostnader för abonnenter och vid återställning. Genom tjänsten Ledningskollen, som är under införande i allt fler kommuner, kan bl.a. markentreprenörer i förhand få information om förläggning av kablar och VA-system i geografiska områden.

Arbete bedrivs med att ta fram underlag till en internetspecifikation med olika robusthets- och säkerhetskrav (typfall) som kan användas vid upphandling av olika myndigheter. Senast 2013 ska det finnas en sådan gemensam internetspecifikation.

Som s.k. krisberedskapsmyndighet lämnar PTS årligen en risk- och sårbarhetsanalys (RSA) till regeringen. Analyserna sammanställs av MSB och Regeringskansliet och utgör underlag för insatser och åtgärder. PTS kommer att utveckla sin RSA ytterligare under kommande år avseende bl.a. frågor om PTS stöd till länsstyrelser och kommuner samt vad gäller logiska hot.

PTS arrangerar och medverkar i olika krisberedskapsövningar för sektorn, såväl nationellt som internationellt. I november 2011 genomfördes sektorsövningen Telö11, som återkommit vart annat år sedan 2007. Motsvarande övning genomfördes också 2005. Omfattande utvärderingar och vunna erfarenheter från övningsverksamheten leder till förbättringar i krisberedskapen och initierar förebyggande åtgärder. Planering avseende Telö13 har initierats.

Möjligheten att prioritera abonnenter, oberoende av avtalsvillkor med teleoperatörer, vid återställning efter avbrott har lyfts fram i samband med övningsverksamheten. Införandet av prioritetsfunktioner i elektroniska kommunikationer, som ger utvalda möjlighet att utnyttja befintlig kapacitet efter skador, överbelastning eller andra orsaker har utretts av PTS. Två rapporter har lämnats till regeringen, 2008 och 2011, den senare med förslag om införande av en sådan funktion i mobila nät.

Internet i Sverige och globalt

Internets stabilitet och robusthet har ökat tack vare marknadens egna insatser samt genom samarbete mellan marknaden och offentliga aktörer.

Utöver fysiska anslutningar till nät för elektronisk kommunikation krävs också en logisk anslutning genom en s.k. IP-adress (internetprotokoll-adress). Såväl Europeiska kommissionen som PTS har framhållit vikten av övergång till nästa version av internetprotokollet IPv6 (KOM(2008) 313). Alla resterande adresser för IPv4 är sedan i början av 2011 slut på central nivå och i en nära framtid fördelade till operatörerna. Många nya användare världen över kommer att till övervägande del enbart kunna kommunicera via IPv6.

PTS har på regeringens uppdrag från november 2010, tillsammans med E-delegationen, marknaden och andra berörda aktörer, tagit fram en konkret handbok som ska vara till hjälp för

myndigheter vid införandet av IPv6. Handboken finns tillgänglig på både E-delegationens och PTS webbplatser⁴. Regeringen fattade i juni 2012 beslut om att ge PTS i uppdrag att genomföra informationsinsatser och uppföljning kring myndigheters införande av IPv6.

Många av de tjänster som utvecklas och används och mycket av den information som finns tillgänglig på internet är kopplade till domännamn under landstoppdomänen .se. Detta gäller speciellt många vitala tjänster som samhället är beroende av, både privata och offentliga. I och med detta ökade beroende av tillgänglighet, säkerhet och kvalitet så ökar också kraven på god funktionalitet. En viktig åtgärd för att lägga en god grund för säkerhet är att myndigheterna använder DNSSEC⁵. Detta är t.ex. grunden för att kunna säkerställa att de offentliga webbsidor som användare besöker på internet är de korrekta webbsidorna, men även att andra säkerhetstjänster utvecklas som bygger på att DNSSEC används. Sveriges landstoppdomän, .se, var först i världen med DNSSEC.

Att internet fungerar är i dag en nödvändighet för alla verksamheter i samhället. Det innebär bl.a. att alla konsumenter, såsom privatpersoner, företagare, tjänsteleverantörer och myndigheter behöver veta vilka krav som behöver ställas vid upphandling eller köp av internetanslutning för att den ska uppfylla de krav som verksamheten eller behoven kräver. PTS lämnade under 2011 en rapport till Näringsdepartementet med bl.a. en kartläggning av om informationen till konsumenterna om vad som ingår i avtalet är tillräckligt tydlig vad avser begränsningar i åtkomst till tjänster och innehåll. Senast den 31 december 2012 ska PTS lämna en rapport om de åtgärder som myndigheten vidtagit i syfte att förbättra informationen till konsumenter vad gäller begränsningar i bredbands- och internetuppkopplingar.

I den digitala agendan för Sverige lyfts även fram vikten av att stimulera ett robust internet och utvecklingen och användningen av IPv6 och DNSSEC, med mål om att alla myndigheter innan 2013 ska genomföra detta.

Frågorna kring internets förvaltning och styrning har blivit allt mer aktuella och engagerar allt fler länder och aktörer runt om i världen, inte minst inom Internet Corporation for Assigned Names and Numbers (ICANN) och Internet Governance Forum (IGF).

ICANN:s verksamhet behöver i högre grad sträva mot större internationalisering, transparens och förtroende för organisationen. Detta är viktigt för ett stabilt, globalt och öppet internet världen över. ICANN behöver förbättra sina processer för ökad transparens och vara mer förtroendeingivande gentemot internet-samhället (s.k. "community"). Det finns fortfarande brister, inte minst i ICANN:s dialog med GAC (Governmental Advisory Committee). Denna dialog är viktig då internetutvecklingen i allt högre grad handlar om "public policy"-frågor.

Sverige är aktiv medlem i GAC och innehar sedan december 2010 rollen som en av tre vice ordförande i GAC. Den stora frågan under 2011 handlade om ICANN:s beslut i juni 2011 att öppna möjligheterna att ansöka om nya generiska toppdomäner. Denna fråga har engagerat många olika sektorer i samhället och det finns fortfarande frågetecken kvar som behöver rätas ut. Mellan den 12 januari och den 12 april 2012 öppnades möjligheterna för alla att ansöka om nya toppdomäner.

Från World Summit on Information Society (WSIS), i den s.k. Tunisagendan, som bl.a. samlar det internationella samfundets ambitioner inom området internets förvaltning, beskrivs uppdraget till FN:s generalsekreterare om IGF. IGF är den enda öppna globala plattform för diskussioner kring internet och internets utveckling. Sverige har varit mycket aktivt i det arbetet såväl i frågor kring teknik och innovation som i frågor kring yttrandefrihet och mänskliga rättigheter.

Under december 2010 tog FN:s generalförsamling beslut om ytterligare ett femårsmandat för IGF. Det senaste forumet hölls i Nairobi, Kenya, hösten 2011 och nästa möte kommer att äga rum i Baku, Azerbajdzjan, under hösten 2012. Den stora frågan som diskuteras för närvarande är formerna för arbetet. Sverige, övriga EU-länder och många andra länder vill behålla de fria och icke beslutande formerna för forumet. Denna fråga diskuteras för närvarande i en arbetsgrupp som under 2012 ska överlämna förslag på utveckling av IGF.

⁴ www.e-delegationen.se och www.pts.se

⁵ Med DNSSEC säkras användning av domännamnsystemet (DNS) genom att elektroniska signaturer används. Det innebär att den som frågar vet att svaret verkligen kommer från rätt källa och inte har ändrats, och det är grunden för att verifiera bl.a. att man inte kommit till fel webbsida.

Effektivt fungerande marknader

Elektronisk kommunikation är en viktig förutsättning för i stort sett all verksamhet i samhället, såväl inom näringsliv, offentlig sektor som i det privata livet. Tillgång till kommunikationstjänster och tillgång till internet spelar en allt större roll i företags och människors vardag. Kommunikationstjänster tillhandahålls på en marknad som i hög grad är konkurrensutsatt och där den reglering som finns på plats syftar till att ge tillgång till säkra, effektiva och prisvärda tjänster. För att möjliggöra valfrihet för användarna behövs i första hand en långsiktigt fungerande konkurrens. Det behövs också transparenta villkor för att användare ska kunna göra val och fatta välgrundade beslut.

Den 1 juli 2011 trädde en rad nya bestämmelser i kraft i lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation. Relativt omfattande förändringar har genomförts i lagen, bl.a. att operatörer på marknaden numera har högre krav på sig genom att i sina villkor tillhandahålla tydlig, heläckande och lättillgänglig information om vad abonnemanget kan användas till samt pris och kvalitet. Det finns med den nya lagstiftningen bättre förutsättningar för användare att jämföra olika erbjudanden på marknaden. Användare kan därmed också bilda sig en rättvis uppfattning om eventuella begränsningar i åtkomst till olika tjänster som kan vara förknippade med ett bredbandsabonnemang. Detta är en fråga som har aktualiserats under året i samband med att just bredbandsabonnemang har börjat prisdifferencieras i allt högre utsträckning men också på grundval av vilka tjänster som inkluderas.

PTS har inlett sitt arbete med att ta fram de föreskrifter på området som kan bli nödvändiga. På uppdrag av regeringen ska PTS senast den 31 december 2012 återrapportera vilka åtgärder myndigheten har vidtagit för att förbättra informationen till konsumenter vad gäller begränsningar i bredbands- och internetuppkopplingar.

Processen som leder fram till nödvändiga beslut om förhandsreglering har effektiviserats. Enligt nya regler i lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation får det gå högst tre år mellan regleringsmyndigheten PTS beslut om operatörer med betydande marknadsinflytande på varje delmarknad. Nya sådana beslut fattas successivt i takt med att marknadsanalyser till grund för besluten färdigställs. Under året har PTS bedrivit tillsyn över priser och villkor för andra

operatörers tillträde till nät och tjänster hos operatörer med betydande marknadsinflytande. De marknader som berörts är bl.a. grossistmarknaden för nätinfrastuktur och grossistmarknaden för bredband.

Under 2011 färdigställdes inom EU det så kallade radiospektrumpolitiska programmet, RSPP, som fastställer riktlinjer och mål för radiofrekvensanvändningen på den inre marknaden. Det nya programmet syftar bl.a. till att identifiera minst 1200 MHz radiofrekvenser för trådlös bredbandskommunikation senast 2015. Programmet syftar också till att överbrygga den digitala klyftan och bidra till övriga mål för EU:s digitala agenda, bl.a. genom att främja innovation, investeringar och genom att upprätthålla och utveckla en effektiv konkurrens inom elektroniska kommunikationstjänster.

Som ett led i liberaliseringen av radiospektrumförvaltningen implementerar PTS en plan för att mellan 2011 och 2013 genomföra konkurrensutsatta urvalsförfaranden för teknik- och tjänsteneutrala tillstånd som medger andrahandshandel för totalt ca 500 MHz frekvensutrymme. Detta kan användas för bl.a. mobilt bredband.

Analys*Bredband*

Tillgången till bredband är generellt sett god i Sverige men det finns skillnader. I storstäder och i många större tätorter finns i dag ett stort urval av bredbandsoperatörer, inte sällan med konkurrerande it-infrastrukturer, att välja mellan. Här är marknaden aktiv och investerar i både bredbandsnät med hög överföringshastighet och i mobilnät. Enligt PTS investerade operatörerna uppskattningsvis 8,5 miljarder kronor i bredbandsinfrastruktur under 2011.

I mindre orter och i gles- och landsbygd ser det ofta annorlunda ut med ett mindre urval av möjliga konkurrerande operatörer och inte samma möjlighet att få tillgång till hög överföringskapacitet. Nya och förändrade elektroniska kommunikationstjänster gör att efterfrågan på allt högre överföringskapacitet är stor.

Tillgång till bredband med hög överföringshastighet förbättrar möjligheterna att bo, arbeta och bedriva verksamhet i alla delar av landet, oberoende av geografiska avstånd. Många byalag har därför engagerat sig i bredbandsfrågan och

planerar nu för eller bygger ut bredband med hjälp av de statliga stödinsatserna. Antalet ansökningar till länsstyrelserna om stöd inom Landsbygdsprogrammet och kanalisationsstödet har den senaste tiden ökat kraftigt, särskilt från årsskiftet 2011/2012.

Samhällsomfattande tjänster och telefoni

Samhällsomfattande tjänster och telefoni tillhandahålls i Sverige nästan uteslutande genom marknadens försorg.

Enligt PTS bredbandskartläggning 2011 är det i dagsläget endast 800 hushåll och företag som inte har tillgång till den nya nivån för funktionell tillgång till internet på 1 Mbit/s. Även dessa förväntas dock inom de närmaste åren få tillgång till 1 Mbit/s i och med utbyggnaden av mobilt bredband i det s.k. 800 MHz-bandet.

Även tillgången till telefoni är på en övergripande nivå mycket god. De allra flesta hushåll och företag har möjlighet att ansluta sig till flera olika nät, oftast både fasta och trådlösa. Genom PTS upphandlingar av telefonlösningar, kan stadigvarande hushåll och fasta verksamhetsställen som blivit av med sin telefoni få en ersättningslösning, om detta inte kan tillhandahållas på kommersiella grunder.

Regeringens uppdrag till PTS att genomföra särskilda informationsinsatser till slutanvändare, i första hand inom området fast telefoni, har medfört förbättrade möjligheter för konsumenterna att få råd och vägledning.

Robust elektronisk kommunikation

Arbetet med robusthet, redundans⁶ och säker elektronisk kommunikation, inklusive ett säkert internet är långsiktigt. Infrastrukturen är omfattande, blir mer komplex och utökas i takt med att trafikvolymerna ökar. Därmed ökar också sårbarheterna vilket förutsätter såväl förebyggande åtgärder som beredskap, kapacitet och ut hållighet för att kunna återställa efter både mindre störningar och omfattande avbrott.

Ansvarsprincipen innebär att verksamhetsutövare så långt möjligt ska klara av att hantera incidenter och allvarliga händelser på egen hand. För informationssäkerhet gäller det därför att det finns sådana tekniska system och vardagsru-

tinerna samt därutöver ledarskapsförmåga som säkerställer att dessa händelser kan hanteras på ett betryggande sätt. Det är först när en händelse får ett sådant djup eller då spridning kan ske till andra aktörer och sektorer med fara för miljö, hälsa och egendom eller annan samhällsfara (nationell säkerhet, terrorism, integritet, brottslighet etc.) som samhället griper in. I förebyggande syfte ställer samhället krav på verksamhetsutövare inom olika områden. För telekommunikationer finns dessa krav angivna i lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation.

De insatser som PTS under många år genomfört tillsammans med infrastrukturägare medför att förmågan att förhindra och hantera avbrott i näten och krishanteringsförmågan stärkts. Tillsammans med de insatser och åtgärder som genomförs av och tillsammans med främst MSB, FRA och andra försvarsmyndigheter samt brotts- och terrorbekämpande myndigheter stärks det nationella informationssäkerhetsarbetet ytterligare.

Internet i Sverige och globalt

Spridningen och införandet av IPv6 inom privat och offentlig sektor har gått förhållandevis trögt. Detta kan redan i närtid skapa problem för både kommunikation och närbarhet till e-tjänster. PTS bedömer att införandet av IPv6 i Sverige behöver påskyndas för en positiv internetutveckling i Sverige. Tillgång till adresser i önskad mängd genom IPv6 har sannolikt dessutom en positiv påverkan på innovationsklimatet för ny industriell användning och bättre samhällsservice.

En viktig åtgärd för att lägga en god grund för säkerhet är att statliga myndigheter använder DNSSEC. Båda dessa utmaningar är formulerade i den digitala agendan för Sverige.

WSIS-processen och därefter IGF-processen har inneburit framsteg. Beslutsfattare och teknikutvecklare har närmat sig varandra, frågor om hur mänskliga rättigheter ska åtnjutas på internet har förts upp på agendan och utvecklingsländer har börjat bli delaktiga i frågor kring internets utveckling och förvaltning.

Ett svenskt engagemang i bl.a. IGF och ICANN har bidragit till arbetet med att bibehålla ett globalt och robust internet som präglas av frihet och öppenhet.

⁶ Dubbel eller flerdubbel uppsättning av förbindelser och/eller annan viktig utrustning för att kommunikationssystemet ska fungera även om något går sönder.

Effektivt fungerande marknader

Konkurrensituationen på slutkunds-marknaderna medför relativt låga priser och på många håll ett relativt stort utbud av tjänster. Situationen skiljer sig dock för olika delar av landet. Operatörernas traditionella affärsmodeller utsetts för ett ökat omställnings- och konkurrensstryck från IP-baserade tjänster och tjänsteleverantörer. IP-telefoni, dvs. telefoni över internetprotokollet, fortsätter att öka stort.

Användningen av mobila kommunikationstjänster för annat än taltelefoni ökar mycket kraftigt. Tillgången till radiofrekvenser för att kunna tillhandahålla sådana tjänster i takt med efterfrågan kommer att fortsätta att vara en grundläggande förutsättning för genomförandet av regeringens politik inom området elektroniska kommunikationer. PTS har fattat flera viktiga tilldelningsbeslut som bidrar till att öka tillgången till radiofrekvenser för mobil kommunikation.

En fråga som allt mer har aktualiserats under året är nåbarhet till olika tjänster på internet. Det är viktigt med en helhetssyn på den värdekedja som ligger till grund för att de tjänster som efterfrågas verkligen levereras på marknaden. Värdekedjan omfattar infrastruktur på naturresursnivå, utrustning för transport av dataströmmar och användarnivån av tjänster och innehåll. Inom värdekedjan är vissa delmarknader förhandsreglerade genom konkurrensfrämjande åtgärder som PTS beslutar. Ett högt konkurrensstryck i kombination med ökad konsumentmakt är de främsta verktygen för att säkerställa en öppen marknad med största möjliga valmöjligheter för konsumenterna.

4.4.6 Utveckling med hjälp av it

Resultat

It för miljön

Enligt Naturvårdsverkets sammanställning av statliga myndigheters miljöledningsarbete, rapporten Miljöledning i staten 2011, har andelen myndigheter som använt it i syfte att minska sin energianvändning ökat från 89 till 93 procent. Exempel på åtgärder är tids- och närvarostyrd belysning, automatisk avstängning av datorer, bärbara datorer som ersätter stationära, centrala skrivare, virtualiserade servrar samt elektronisk handläggning och ärendehantering. Andelen

myndigheter som använt it för att minska antalet tjänsteresor har ökat från 92 till 95 procent. Åtgärder för detta är exempelvis telefon- och videokonferens, webbkonferens, gemensamma arbetsytor, sociala medier och elektroniska nätverk samt applikationer för e-lärande och webbaserat utbildningsmaterial.

Regeringen gav i mars 2012 Naturvårdsverket i uppdrag att genomföra pilotstudier bland ett tiotal myndigheter av förslag till nya indikatorer inom området it för miljön. Syftet med de nya indikatorerna är att bättre kunna följa upp regeringens agenda It för en grönare förvaltning – agenda för it för miljön 2010–2015. Indikatorerna ska också utgöra underlag för en eventuell komplettering av redovisningen av myndigheternas miljöledningsarbete, enligt förordningen (2009:907) om miljöledning i statliga myndigheter. Uppdraget rapporteras i oktober 2012.

Kammarkollegiet rapporterade i januari 2012 sitt uppdrag från regleringsbrevet för 2011, att synliggöra miljöbästa alternativ inom samordnade it-ramavtal.

Trafikverket rapporterade i februari 2012 sitt uppdrag från regleringsbrevet för 2011, att arbeta för att förbättra förutsättningarna för resfri möten inom och mellan myndigheter.

Enligt SCB:s undersökning It-användning i företag 2011 är, liksom för 2010, distansarbete (sysselsatta som regelbundet arbetar på distans med tillgång till företagets it-system) den variabel som har ökat mest sedan förra året, från 45 till 50 procent. Även andelen företag som använder it som verktyg för att minska företagets energiförbrukning har ökat, från 15 procent 2010 till 20 procent 2011.

Delegationen för hållbara städer har regeringens uppdrag att bl.a. lyfta fram hur hållbar utveckling och insatser för att motverka klimatförändringar kan kombineras med främjande av bl.a. it. I den digitala agendan för Sverige konstaterar regeringen att denna inriktning ytterligare bör prioriteras. Därför anordnade delegationen, tillsammans med Regeringskansliet, Verket för innovationssystem (Vinnova) och branschorganisationen IT&Telekomföretagen/Almega, i maj 2012 en konferens med syfte att lyfta it:s potential inom arbetet med hållbara städer.

Jämställd it-utveckling

Enligt SCB:s rapport Privatpersoners användning av datorer och internet 2011 är skillnaden i

tillgång till eller användningsfrekvensen av internet mellan män och kvinnor mycket liten. Lägst andel med tillgång till internet är dock äldre kvinnor. Mobila anslutningsformer är vanligare bland männen än bland kvinnorna. Skillnaden mellan könen är i princip obefintlig vad gäller att ha tillräckliga dator- och internetkunskaper för att kunna söka jobb inom ett år. Däremot har generellt sett en större andel män än kvinnor installerat ny utrustning. Kvinnor handlar i högre utsträckning kläder och sportartiklar via internet, medan männen i högre grad handlar hemelektronik, kameror, datorer och datautrustning.

Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser (Tillväxtanalys) rapporterade i slutet av mars 2012 sitt uppdrag att följa upp de åtgärder som redovisades i Kungl. tekniska högskolans (KTH) förslag till handlingsplan 2007, Jämställd it-utveckling för ökad tillväxt. I rapporten konstateras att de flesta förslag till åtgärder har blivit genomförda i någon mån.

Redovisningen innehåller också en statistisk analys över jämställdheten inom it-området åren 2007–2010. Den statistiska analysen visar att ungefär en femtedel av alla som arbetar inom ett it-yrke är kvinnor och fyra femtedelar är män. Kvinnor i it-branschen tjänar sex procent mindre än vad männen tjänar, vilket är samma viktade löneskillnad som på den svenska arbetsmarknaden som helhet. Andelen kvinnor som är styrelseledamöter i svenska it-företag noterade på Stockholmsbörsen uppgick år 2010 till 21 procent vilket är en ökning på knappt två procentenheter sedan 2007. År 2010 var alltså andelen män som är styrelseledamöter 79 procent.

Inom it-utbildningen (elektronik, datateknik och automation, informatik samt datavetenskap och systemvetenskap) har andelen kvinnor av alla nybörjarstudenter sedan början av 1990-talet pendlat mellan ungefär 20 och 30 procent. Motsvarande för männen har varit mellan ungefär 70 och 80 procent. Andelen kvinnor som tog ut examina inom dessa utbildningar 2010 var 19 procent och andelen män således 81 procent.

Analys

It för miljön

Regeringen kan konstatera att statliga myndigheter i ökad grad använder it för att minska den negativa miljöbelastningen. Resultaten från Na-

turvårdsverkets pågående pilotstudie om nya indikatorer för uppföljningen av regeringens agenda It för en grönare förvaltning är viktiga för att kunna fortsätta följa utvecklingen på området.

Utifrån SCB:s it-undersökning bland företag kan konstateras att även företag i ökad grad använder it för att minska den negativa miljöbelastningen, genom distansarbete och minskad energiförbrukning. Däremot har utvecklingen inte gått framåt vad gäller krav på miljöcertifiering hos leverantörer eller låg energiförbrukning vid upphandling av it-utrustning. Användningen av resfria möten eller arbetet med minskad energiförbrukning av it-utrustning har heller inte ökat.

Jämställd it-utveckling

Utvecklingen mot jämställdhet på it-området går trögt. Utifrån Tillväxtanalys rapport kan konstateras att vissa initiativ för att främja jämställdhet har haft större resultat än andra. För offentliga myndigheter har det handlat om att försöka nå en vidare målgrupp än den som redan är engagerad i frågan. Företag har kunnat använda rekryteringen som en framgångsrik metod att attrahera kvinnor. För lärosäten har det handlat om att bredda och profilera om it-utbildningarna. Tvärvetenskapliga perspektiv har lockat kvinnor. Flera lärosäten har också insett att den image som vissa tekniska it-utbildningar har haft skrämmar bort vissa grupper, framförallt kvinnor. En åtgärd har varit att döpa om program utan att i någon större utsträckning ändra innehållet.

Några sammanfattande slutsatser från rapporten är att det ger bättre resultat att arbeta med flera jämställdhetsåtgärder parallellt och att det är viktigt med tydliga och konkreta mål. Det är viktigt att jämställdhetsarbetet bedrivs långsiktigt.

4.4.7 Post och grundläggande betaltjänster

Resultat

Post

Postlagen (2010:1045) trädde i kraft den 1 september 2010 och det tredje postdirektivet (Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/6/EG av den 20 februari 2008 om ändring

av direktiv 97/67/EG beträffande fullständigt genomförande av gemenskapens inre marknad för posttjänster) genomfördes i och med detta.

Utgångspunkten för de politiska målen för posttjänster är medborgarnas och samhällets behov av en effektiv, sammanhållen och tillförlitlig posttjänst. Staten har ansvar för att säkerställa en sådan posttjänst i hela landet. Tillsynen på postområdet 2011 visar att målen har uppnåtts och att samtliga postoperatörer uppfyller kraven på en tillförlitlig postverksamhet.

Vid utgången av 2011 fanns det 31 postoperatörer med tillstånd att bedriva postverksamhet. Tre tillstånd att bedriva postverksamhet återkallades under 2011, två på tillståndshavarens egen begäran och ett på grund av att tillståndshavaren inte lämnat de uppgifter som PTS begärt och inte bedrivit postverksamhet de senaste sex månaderna.

Posten AB har genom PTS beslut om tillståndsvillkor utsetts att vara den postoperatör som ska tillhandahålla den samhällsomsfattande posttjänsten, dvs. daglig service till alla hushåll, företag och organisationer. Posten AB överklagade 2010 beslutet till Förvaltningsrätten i Stockholm som avsåg bolagets yrkanden i juni 2011 (mål 43354-10). Posten AB överklagade därefter till Kammarrätten i Stockholm (mål 4041-11) som avsåg överklagandet i maj 2012. Posten AB har valt att inte överklaga till Högsta förvaltningsdomstolen.

Antalet distribuerade försändelser 2011 var 2,7 miljarder. Undantag från daglig utdelning medges för ett mindre antal mottagare. Under 2011 var det ca 1 000 hushåll som hade utdelning färre än fem dagar i veckan.

PTS upphandlar två tillgänglighetstjänster inom postområdet för att tillgodose behov hos personer med funktionsnedsättning, befördran av blindskriftsförsändelser samt posttjänster för äldre (fyllda 80 år) och personer med funktionsnedsättning boende i glesbygd. År 2011 var statens sammanlagda upphandlingskostnad för dessa tjänster 24,6 miljoner kronor jämfört med 26,3 miljoner 2010. PTS har under 2011 inlett en ny upphandling av befördran av blindskriftsförsändelser.

Det internationella samarbetet på postområdet har stärkts i och med Europeiska kommissionens inrättande av European Regulators Group for Postal Services (ERGP), ett samrådsorgan för nationella regleringsmyndigheter. Under 2011 har PTS varit vice ordförande i

ERGP och i november 2011 valdes PTS generaldirektör till organisationens ordförande.

Grundläggande betaltjänster

I enlighet med riksdagens beslut med anledning av propositionen Statens ansvar för vissa betaltjänster (prop. 2006/07:55, bet. 2006/07:TU 16, rskr. 2006/07:205) omfattar statens ansvar för de grundläggande betaltjänsterna de orter och den landsbygd där behovet av grundläggande betaltjänster inte tillgodoses av marknaden. På regeringens uppdrag upphandlade PTS 2008 grundläggande betaltjänster på ett antal utvalda orter och områden i landet där marknaden inte tillgodosåg behovet av dessa tjänster. Myndigheten slöt avtal med Kuponginlösen AB och ICA Banken AB om tjänster som omfattar möjligheten att betala räkningar samt vissa möjligheter att ta ut kontanter. Under 2011 tillhandahölls tjänsterna, liksom tidigare, under namnet Betalservice på 15 orter respektive Brevgiro via lantbrevbäringen till äldre och personer med funktionsnedsättning i hela landet samt till samtliga boende i 73 glesbygdsområden.

Regeringen har gett PTS i uppdrag att utreda och analysera hur de grundläggande betaltjänsterna ska tillhandahållas efter att avtalen med Kuponginlösen AB och ICA Banken AB löper ut, dvs. inför hösten 2012. En delredovisning av uppdraget skedde i mars 2011 där PTS bl.a. föreslår att statens framtida insatser i högre grad ska inrikta sig på att stödja teknikutveckling och på regionala stöd- och utvecklingsinsatser.

I juni 2011 gav regeringen PTS ytterligare ett uppdrag genom vilket myndigheten gavs möjlighet att bevilja ekonomiskt stöd till regionala insatser för betaltjänster. Totalt avsattes 2,5 miljoner kronor för att stödja sådana regionala insatser. Sex länsstyrelser beviljades stöd under 2011 från PTS för att genomföra regionala insatser, bl.a. för upphandling av dagskassehantering och uttagsautomater i skärgården under sommaren 2011. En uttagsautomat hyrdes av ICA Banken AB med placering på Utö i Stockholms skärgård. Omsättningen var hög och automaten var en stor framgång varför Länsstyrelsen i Stockholms län hyrde automaten även under vintern 2011–2012. Länsstyrelsen menar att framtidens betalservicelösningar handlar om samordning med andra serviceslag och mer lokal återanvändning av kontanter. Totalt är 16 öar prioriterade som servicepunkter i Stockholms skärgård.

Landets samtliga länsstyrelser ska enligt ett bevakningsuppdrag i regleringsbrevet göra en bedömning av huruvida samhällets behov av grundläggande betaltjänster är tillgodosett. Detta sammanställs årligen av Länsstyrelsen i Dalarnas län som rapporterar till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) senast den 1 december varje år. Under 2011 valde länsstyrelserna på eget initiativ att göra en mindre omfattande bevakning av området då de inte ansåg att några stora förändringar skett och fokuserade i stället på att arbeta aktivt med förberedelser inför omställningen 2012.

Under 2011 har PTS drivit projekt Ippi-betal som ska göra det möjligt för dem som saknar dator eller smart mobiltelefon att utföra tjänster digitalt. Fokus i projektet har varit att målgruppen ska kunna betala räkningar via sin TV. Under 2011 och 2012 har PTS gett ut ett nyhetsbrev om grundläggande betaltjänster för att på ett enkelt sätt sprida aktuell information till länsstyrelser, regioner och andra berörda myndigheter och aktörer. Detta under en period då statens nya insatser för att trygga tillgången till grundläggande betaltjänster kommer att vidareutvecklas.

Analys

Post

Målen för postservicen i landet bedöms vara uppfyllda och kraven på den samhällsomfattande posttjänsten tillgodosedda.

Konkurrenssituationen på postmarknaden är i princip oförändrad. De formella hindren för marknadstillträde på postmarknaden är mycket låga men det krävs en stor arbetsinsats och stora investeringskostnader för att etablera sig som rikstäckande postoperatör. För rikstäckande befördran av enstaka försändelser är Posten AB i praktiken den enda operatören. Inom marknaden för sändningar är dock konkurrensen hård mellan Posten AB och Bring Citymail Sweden AB. Företagen konkurrerar främst genom prisättning vilket gynnat de stora postkunderna. Det torde emellertid finnas möjligheter för operatörer som kan utnyttja andra existerande distributionsnät t.ex. för morgontidningar att etablera sig. MTD (MorgonTidningsDistribution) är ett sådant exempel och företaget skulle i princip kunna konkurrera med Posten AB över hela landet inom vissa marknadssegment.

Minskningen mellan antalet distribuerade försändelser 2010 (2,9 miljarder) och 2011 (2,7 miljarder) är något större än föregående år, trots en normaliserad konjunktur. Brevvolymerna i Sverige fortsätter att minska, främst beroende på övergången till elektroniska kommunikationsformer. Posten AB:s marknadsandel har minskat något från 88,0 procent 2010 till 87,7 procent 2011 medan Bring Citymail Sweden AB har ökat från 11,7 procent 2010 till 12,1 procent 2011.

Inom EU pågår sedan mitten av 1990-talet processen med genomförandet av en inre marknad för posttjänster genom monopolens avskaffande. I enlighet med det tredje postdirektivet har flertalet medlemsstater öppnat sina respektive postmarknader för konkurrens. De resterande har utsträckt tidsfrist fram till utgången av 2012.

Grundläggande betaltjänster

Syftet med PTS upphandling av grundläggande betaltjänster är att samhällets behov av dessa tjänster ska tillgodoses och de politiska målen uppnås. Behoven och förutsättningarna skiljer sig dock åt mellan olika delar av landet och mellan de olika individer/hushåll som idag använder sig av de av PTS upphandlade tjänsterna Betalservice och Brevgiro. Statens arbete med att trygga tillgången till grundläggande betaltjänster måste därför utgå allt mer från regionala och lokala förutsättningar och lösningar. Länsstyrelsernas arbete inom området är en förutsättning för att de regionala och lokala behoven ska kunna tillgodoses på ett så kostnadseffektivt sätt som möjligt.

Vissa användare av tjänsten Brevgirot, som upphandlats av PTS, behöver i dag hjälp av anhöriga, vänner eller grannar för att använda tjänsten. Om utformningen av tjänsten för att betala räkningar förenklades skulle fler sannolikt kunna hantera sina räkningar helt själva.

Användningen av Betalservice på 15 ställen i fem olika län, som upphandlats av PTS, varierar stort sinsemellan. Två av ombuden står för 40 procent av samtliga Betalservices transaktioner, medan andra har en tydlig säsongsberoende användning främst under sommaren. Den transaktion som är vanligast, 75 procent, är kontantuttag med kort.

I länsstyrelsernas arbete med bl.a. en ersättningsverksamhet för Betalservice, och av deras rapportering för 2011 framgår att möjligheten att använda elektroniska betaltjänster fortfarande

skiljer sig åt i olika delar av landet. Vidare framgår att vissa grupper av användare med vissa funktionsnedsättningar fortfarande har svårt att använda de tjänster som marknaden erbjuder i dag. Marknaden för betaltjänster utvecklas snabbt medan tillgänglighet och användbarhet kan förbättras, speciellt för vissa grupper av användare med vissa funktionsnedsättningar. PTS har analyserat möjligheten för personer med funktionsnedsättning att använda elektroniska kommunikationstjänster för att använda internetbanker till att betala räkningar. Om teknik och tjänster skulle anpassas bättre efter denna användargrupp skulle sannolikt fler människor välja att t.ex. betala sina räkningar elektroniskt.

Trots ökad kortanvändning har allmänheten fortfarande behov av kontanter. Näringsidkare i glesbygd och skärgårdsområden får ibland resa långa sträckor för inlämning av dagskassor. Lokal återcirkulation av kontanter skulle bidra till att minska dagskasse- och uttagsproblematiken. Länsstyrelserna efterfrågar främst bra it-infrastruktur i hela landet, en gemensam standard för att påskynda teknikutvecklingen och tillgängligheten till tekniken i hela landet samt lokala återcirkulationssystem för kontanter.

4.5 Politikens inriktning

4.5.1 Inledning

En snabb utveckling på it-området fortsätter att påverka många aspekter av samhällslivet i Sverige och andra länder. Forskning visar att investeringar i it leder till innovation, ekonomisk tillväxt och ökad social välfärd⁷. Den digitala ekonomin är en av de starkaste sektorerna just nu. Den är redan lika stor som hela Sveriges ekonomi och växer med tolv procent per år, enligt Europeiska kommissionen.

It blir allt mer betydelsefullt för många varor och tjänster. Inte minst utgör mjukvara en allt större andel av produktionsvärdet i sammansatta produkter som personbilar och lastbilar. Digital teknik sänker transaktionskostnader vilket expanderar marknaden för varor och tjänster. Fler små företag kan i större utsträckning bedriva

import och export. För konsumenter och företag ökar variationen i utbudet och det blir lättare att hitta leverantörer och kunder.

Den fortsatta utvecklingen på it-området i Sverige har betydelse för Sveriges möjlighet att göra sig gällande på en global marknad. För Sverige som medlemsland i EU har det betydelse för möjligheterna för den inre marknaden med 500 miljoner europeiska konsumenter att fortsätta utvecklas i en digital inre marknad. Kommissionen bedömer att tjänster som bygger på radiospektrum, allt från trådlöst internet till medicinsk utrustning, står för ca 3,5 miljoner jobb. Sverige ligger i framkant inom detta område genom den tidiga utbyggnaden av 4G-nätet och har möjlighet att vara en stark aktör på den inre marknaden.

Målet för it-politiken är att Sverige ska vara bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter. Sverige är ett av de länder som ofta rankas högt i internationella mätningar. För att behålla denna position behövs fortsatta insatser inom den digitala agendans strategiska områden. Det handlar om att öka den digitala delaktigheten så att fler vill och vågar använda digitala tjänster. Men också om att få fram fler tjänster som gör att kvinnor och män upplever att de verkligen har nytta av att använda internet. En förutsättning för detta är det finns tillgång till bredband i alla delar av landet.

En viktig aktör i det långsiktiga arbetet är Digitaliseringskommissionen som tillsattes i juni 2012. Kommissionen ska bl.a. verka för att det it-politiska målet uppnås och att regeringens ambitioner inom området fullföljs (dir. 2012:61). Detta ställer krav på att utvecklingen kontinuerligt följs upp och analyseras. Kommissionen ska därför analysera utvecklingen inom agendans fyra strategiska områden. Slutredovisning av uppdraget sker den sista december 2015.

För att nå målet har alla en roll att spela, såväl företag, organisationer och offentlig sektor som enskilda medborgare, där var och en bidrar utifrån sin roll och sitt ansvarsområde. Det är därför viktigt att vidareutveckla möjligheterna med det signatärskap som erbjuds företag och organisationer i anslutning till den digitala agendan för Sverige.

Ytterligare en viktig del för att nå målet är ett it-politiskt strategiskt arbete på regional nivå. I syfte att främja detta och att bryta ner den digitala agendan till en regional nivå, så erbjuds kommunala samverkansorgan, länsstyrelser och

⁷ Se www.euklems.net.

landsting möjlighet att bli signatärer. Det innebär att organisationen ställer sig bakom målet och gör ett frivilligt åtagande att utarbeta en digital agenda. Hittills har representanter för sju län signerat en sådan avsiktsförklaring och flera har anmält intresse, se även avsnitt 4.4.2.

Samhället står inför stora utmaningar då allt färre ska försörja allt fler. Digitaliseringen av samhället och den snabba it-utvecklingen innebär samtidigt nya möjligheter för det offentliga att möta utmaningen att över tid och med en åldrande befolkning leverera mer med hjälp av mindre resurser. Offentlig sektors tjänster ska utformas med utgångspunkt från medborgares och företagares behov, såväl kvinnors som mäns. It skapar dessutom nya möjligheter att tillgängliggöra offentlig information för vidareutnyttjande, öka transparensen samt tillföra inflytande och ökad demokrati. Ett arbete pågår inom Regeringskansliet för att ta fram en strategi om e-förvaltning.

4.5.2 Lätt och säkert att använda

Ökat digitalt innanförskap

Att möta målet att Sverige ska vara bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter förutsätter att en så stor andel som möjligt av Sveriges invånare och företag är digitalt inkluderade. Ny teknik och nya tekniska lösningar är viktiga verktyg för att förbättra och utveckla befintliga och nya tjänster för alla kvinnor och män utifrån deras olika förutsättningar och behov. På det sättet underlättas vardagslivet och möjliggörs för alla att delta i samhället, men också för att öka möjligheterna till arbete och utbildning. Regeringen har möjlighet att påverka förutsättningar så att positiva effekter kommer individen och samhället till godo.

Frågan om hur fler ska kunna ta del av digitaliseringens möjligheter spänner över i stort sett alla politikområden och kräver samarbete och dialog mellan olika aktörer såsom myndigheter, privata aktörer, organisationer och företrädare för olika användargrupper. Därför krävs fortsatta insatser av skilda slag. Det handlar om tillgången till bredband men i allt högre grad handlar det om användbarhet och tillgänglighet till tjänster där människors delaktighet i alla aspekter av informationssamhället måste stå i fokus. För att

öka användandet av it-tjänster behöver även bl.a. kompetensen hos användarna beaktas.

Produkters och tjänsters användbarhet och tillgänglighet behöver beaktas mycket tidigare i utvecklingskedjan och det behöver skapas bättre processer för att löpande förbättra dessa i en ständig utveckling. Genom att tillsätta Användningsforum vill regeringen uppmärksamma frågan kring användbarhet och tillgänglighet samt skapa en plattform för dialog kring dessa frågor.

Vardagssäkerhet

Samtliga aktörer i samhället ska kunna lita på att informationssystemen är robusta och tillförlitliga avseende tillgänglighet, konfidentialitet och riktighet. En viktig del av detta är arbetet med vardagssäkerhet. Däri bör ingå att förstärka säkerheten, tilliten och kunskaperna hos verksamheter och medborgare eftersom den enskildes agerande kan få effekter för säkerheten i samhället i stort.

Ansvar för nät- och informationssäkerhet delas av användare, marknadens aktörer och staten. Alla dessa parter bör således bidra till att förbättra nät- och informationssäkerheten och för att öka tilliten till it-systemen. Denna tillit driver användning av tjänster som i sin tur driver utveckling av innovation, tillväxt, delaktighet m.m.

Välinformerade och medvetna it-användare är avgörande för att öka säkerhet i och tillit till elektronisk kommunikation. PTS konsumentundersökning från 2011 visar dock att kunskaps- och tillitsnivåer alltför jämt kan förbättras. De olika typer av intrång i och obehörigt utnyttjande av vanliga användares datorer som finns måste motverkas. Därför krävs kontinuerliga insatser för att öka skyddet och kompetensen hos användare kring rutinmässig och förebyggande säkerhet. Marknadsaktörer som besitter den bästa kunskapen om dessa frågor har ett stort ansvar att bidra till detta ökade skydd. Staten bör dock utifrån sitt ansvar, vid behov, bistå med kompletterande insatser.

PTS bör fortsätta sitt arbete med information och tjänster till konsumenterna och småföretag för att de ska kunna använda internet på ett säkrare sätt.

Det finns behov av regelbundna undersökningar för att kartlägga användares kunskap, beteende och tillit vid användning av elektroniska kommunikationstjänster. För att få ökade kunskaper om dylika problem i Sverige är det också

angeläget att analysera antalet och allvaret i de störningar, avbrott och integritetsincidenter som ska rapporteras i enlighet med de nya reglerna som i juli 2011 införts i lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation.

Det internationella arbetet kring nät- och informationssäkerhet är viktigt och bör fortsätta. En av de viktigare bevekelsegrunderna för det internationella arbetet är att funktionen i Sveriges del av internet och de svenska it-systemen är beroende av att nätverk och kontaktpunkter även utanför Sverige och EU fungerar. Dessutom kommer många it-attacker från datorer utomlands. Motståndskraften i Sverige behöver således vidmakthållas. Sverige bör även arbeta för att andra länder blir bättre på att förebygga och hantera hot och risker avseende informationssäkerhet. Detta beskrivs mer omfattande under utgiftsområde 6 Försvar och samhällets krisberedskap.

4.5.3 Tjänster som skapar nytta

E-förvaltning

E-delegationen har sedan 2009 haft regeringens uppdrag att samordna arbetet med e-förvaltning. Under den tiden har delegationen arbetat fram ett antal förstudier till strategiska e-förvaltningsprojekt. Dessa behöver nu genomföras som del i en sammanhållen strategi.

Regeringen har för avsikt att stegvis förbättra styrningen, inklusive den finansiella styrningen, och samordningen av myndigheternas e-förvaltningsprojekt. Syftet är att åstadkomma en öppnare, enklare och effektivare förvaltning. Inom Regeringskansliet pågår ett arbete med att formulera regeringens strategi för e-förvaltning, baserat bl.a. på E-delegationens förslag i betänkandet Strategi för myndigheternas arbete med e-förvaltning (SOU 2009:86).

Under 2013 satsar därför regeringen 38,5 miljoner kronor för att finansiera strategiska e-förvaltningsprojekt. Medlen ska bl.a. användas för att genomföra de projekt som E-delegationen har föreslagit samt genomföra ytterligare förstudier.

Projektens syfte ska vara att skapa en öppnare, enklare och effektivare förvaltning, och präglas av säkerhet och skydd för den personliga integriteten samt innebära ökade möjligheter för öppenhet och transparens. Projekten ska effektivisera flera myndigheters verksamhet och vara

svåra för enskilda myndigheter att genomföra då nyttan tillfaller någon annan part än den som tar investeringskostnaden eller där investeringen inte kan finansieras med lån. Projekten ska möjliggöra besparingar på de myndigheter eller sakslag där nyttorna materialiseras. Projekten ska generera konkreta nettobesparingar till statskassan.

Under förutsättning att projekten kan utformas och beslutas på ett sådant sätt att kostnaderna täcks med realiserade besparingar avser regeringen att återkomma till frågan om den fortsatta utvecklingen av e-förvaltning i budgetpropositionen 2014.

Regeringen fattade i juli 2012 tre beslut om initiativ på myndighetsgemensam nivå för att göra förvaltningen öppnare, enklare och effektivare. Med öppnare och smartare e-tjänster förenklas vardagen för medborgare och företagare samtidigt som den offentliga sektorn blir effektivare.

Förvaltningen ska bli öppnare genom plattformen öppnadata.se – en portal för innovation. Verket för innovationssystem (Vinnova) har fått i uppdrag under 2012 utveckla en teknisk plattform för förmedling av data som tillgängliggjorts för vidareutnyttjande samt under 2013 och 2014 vidareutveckla denna. Portalen ska också bidra till att öka transparensen i offentlig sektor. Inom ramen för strategiprojektet utreds om reglering ökar antalet öppna datakällor från myndigheterna över tid (dnr N2012/3599/ITP).

Det ska bli enklare för privatpersoner och företag att ta tillvara sina rättigheter och fullgöra sina skyldigheter i kontakter med myndigheter. Skatteverket har därför fått regeringens uppdrag att tillhandahålla Mina meddelanden, en infrastruktur för digital myndighetspost. Medborgare och företagare ska kunna välja att få all sin post från anslutna myndigheter, kommuner och landsting digitalt, via säker e-post, i stället för i pappersform (dnr N2012/3597/RS) vilket leder till besparingar för myndigheterna. Skatteverket samverkar med Bolagsverket, Försäkringskassan och Sveriges Kommuner och Landsting för att åstadkomma en markant ökning vad gäller e-tjänsternas användningsgrad.

För att främja en effektivare statsförvaltning har regeringen fattat beslut om att alla statliga myndigheter med fler än 50 anställda senast den 31 december 2013 ska beställa sina varor och tjänster elektroniskt. Detta ska även förenkla för företag som levererar till offentlig sektor. Infö-

landet av elektroniska beställningar beräknas kunna bidra till besparingar på upp till 3,2 miljarder kronor över en nioårsperiod (dnr N2012/3598/RS). Ekonomistyrningsverket har regeringens uppdrag att leda och samordna införandet av elektroniska beställningar.

Den nya myndigheten Statens servicecenter som inrättades den 1 juni 2012 har till uppgift att tillhandahålla tjänster som gäller administrativt stöd åt statliga myndigheter. En tjänst som myndigheten kommer att erbjuda är stöd för e-handel, som syftar till att effektivisera myndigheternas övergång till elektroniska beställningar under 2013. Dess verksamhet redovisas under utgiftsområde 2 Samhällsekonomi och finansförvaltning.

E-signaturer och e-legitimation

Med utgångspunkt i de förslag som presenterades av Utredningen om bildande av en e-legitimationsnämnd i dess betänkande E-legitimationsnämnden och Svensk e-legitimation (SOU 2010:104) och de synpunkter som lämnades under remissbehandlingen av betänkandet, bereder Regeringskansliet för närvarande frågan om behovet av ny lagstiftning beträffande myndigheternas tillgång till tjänster för elektronisk identifiering. Avsikten är att försöka tillse att alla de som tillhandahåller e-identifieringstjänster och som uppfyller de krav som E-legitimationsnämnden ställer upp ska kunna anslutas till systemet för Svensk e-legitimation. Förhoppningen är att detta ska bidra till utvecklingen på området och att det leder till ökad tillgänglighet till och användarvänlighet av e-legitimationer som kan användas för tillgång till e-tjänster i samhället.

Målet är att ett eventuellt nytt system för Svensk e-legitimation ska vara tillgängligt från den 1 juni 2013 och att övergången från dagens system ska gå så smidigt som möjligt.

4.5.4 Det behövs it-infrastruktur

Bredband

Sverige ska ha bredband i världsklass. Delmålet för 2015 i regeringens bredbandsstrategi (dnr N2009/831/ITP) är redan uppnått, dvs. att 40 procent av alla hushåll och företag bör ha tillgång till bredband om minst 100 Mbit/s. Skillnaderna mellan olika delar av landet är dock fortfarande stora. Regeringen arbetar nu för att nå målet för

2020, dvs. att 90 procent av alla hushåll och fasta verksamhetsställen bör ha tillgång till 100 Mbit/s. Till detta kommer EU:s mål att alla européer senast 2020 bör ha tillgång till internet med en hastighet på mer än 30 Mbit/s.

Tillgång till it-infrastruktur och bredband har stor betydelse för bl.a. möjligheten att driva och utveckla företag i alla delar av landet samt för att tillhandahålla god samhällsservice. Utgångspunkten är att tillgången till it-infrastruktur i första hand ska säkerställas genom en väl fungerande marknad.

Nya digitala tjänster och förändrade användarmönster gör att efterfrågan på hög överföringskapacitet och mobilitet ökar kontinuerligt, vilket i sin tur ställer krav på stora investeringar i it-infrastrukturen.

I svenska gles- och landsbygder saknas i vissa områden incitament för marknaden att göra sådana investeringar. Enligt PTS bredbandskartläggning 2011 har knappt 12 procent av befolkningen tillgång till bredband med hög hastighet utanför tätorter och småorter. Motsvarande siffra i tätorter och småorter är 53 procent. Det finns därför ett fortsatt behov av statliga stödinsatser i vissa gles- och landsbygder för att nå bredbandsmålet för 2020.

Regeringen kommer därför att fortsätta med riktade satsningar på bredband med hög överföringskapacitet i områden som saknar kommersiella förutsättningar för utbyggnad. Regeringen föreslår att Landsbygdsprogrammet förstärks med ytterligare totalt 600 miljoner kronor under perioden 2013-2014 i syfte att öka tillgängligheten till bredband på landsbygden (se även avsnitt 2.6.1 utgiftsområde 23 Areella näringar, landsbygd och livsmedel). Av dessa tillförs PTS totalt 120 miljoner kronor för offentlig medfinansiering under samma period.

För att ytterligare främja utbyggnaden av bredband i hela landet är dialog och samverkan mellan de olika aktörer som verkar på den svenska bredbandsmarknaden viktig. Regeringen fortsätter därför arbetet med Bredbandsforum för att tillsammans med bredbandsaktörerna hantera de utmaningar som de olika aktörerna ställs inför.

Samhällsomfattande tjänster och telefoni

Telefoni och en anslutning som medger en funktionell tillgång till internet är viktiga kommunikationsmedel, som i dag kan jämföras med en väg framdragen till bostaden. Samhällsomfat-

tande tjänster motsvarar rimliga krav på den lägsta nivå av kommunikationstjänster som ska finnas tillgängliga i samhället.

Regeringens beslut i december 2011 att höja nivån för funktionell tillgång till internet från 20 kbit/s till 1 Mbit/s ska ses som en tydlig signal om vilken lägstanivå som bör eftersträvas.

Tillgången till såväl telefoni som internet är i dag mycket god på en övergripande nivå. I och med utbyggnaden i det s.k. 800 MHz-bandet förväntas dessutom i princip alla få tillgång till 1 Mbit/s inom några år. I enstaka fall kan det dock finnas fortsatt behov av statliga medel för upphandling av telefonlösningar eller internetanslutning. Som aviserats i budgetpropositionen för 2012 avser därför regeringen att även för 2013-2014 avsätta 15 miljoner kronor per år för dessa ändamål.

Robust elektronisk kommunikation

Den elektroniska kommunikationen ska vara uppbyggd på ett sådant sätt att allvarliga händelser inte leder till oacceptabla avbrott eller störningar. I takt med samhällets allt ökande beroende av internet och telefoni så minskar acceptansen för avbrott. Avbrott i internet- och teletrafiken kan ge allt allvarligare följder för samhället samtidigt som de robusthetshöjande åtgärder som gjorts under åren också inneburit minskad sårbarhet, t.ex. minskade avbrottstider. Detta robusthetshöjande arbete måste fortgå i den takt som näten byggs ut och beroendet av internet ökar inom alla samhällssektorer.

Åtgärder för robust elektronisk kommunikation kräver framförhållning och kontinuitet. Ett effektivt arbete med kontinuerliga robusthetshöjande åtgärder som ger optimal utdelning kräver fortsatt utveckling och samverkan med marknadsaktörer. Statliga och privata medel bör tillsammans användas för vitala insatser där marknaden inte kan agera enbart på egen hand. Denna privatoffentliga samverkan bidrar till framtida minskade kostnader för samhället till följd av färre avbrott och driftsäkrare nät för tele- och internettrafik.

Internet i Sverige och globalt

Internets utveckling ska karaktäriseras av öppenhet, frihet och säkerhet, till gagn för medborgare, företag, organisationer och offentlig sektor. Målet är ett globalt, tillgängligt, öppet och robust internet som präglas av frihet, öppenhet samt respekt för mänskliga rättigheter

och den personliga integriteten. Flerpartssamverkan i olika fora ska stärkas.

Kommunikation är en nödvändighet i ett modernt demokratiskt samhälle, både för att främja företagande, innovation och konkurrens men också för att den enskilde ska kunna nå och sprida information, utnyttja sin yttrandefrihet och kunna vara delaktig. En grundförutsättning är de robusthetshöjande insatser som beskrivs i avsnitt 4.4.5.

Arbetet med offentlig sektors utveckling av e-tjänster ska stödja övergången till nästa version av internetprotokollet IPv6. Arbetet med att öka användningen av säkerhetsstandarden DNSSEC bland offentliga användare bör också fortsätta. Senast 2013 bör alla myndigheter använda sig av DNSSEC och vara nåbara med IPv6, vilket också framgår av den digitala agendan för Sverige.

Sverige bör fortsätta engagera sig internationellt, samarbeta med branschen, civilsamhället och med andra länder och därigenom kunna påverka utvecklingen för att bibehålla internet som en öppen decentraliserad plattform för kommunikation. Sverige har under flera år arbetat för att bekräfta de mänskliga rättigheternas tillämplighet även på internet. Detta arbete ger resultat, t.ex. genom den resolution om yttrandefrihet på internet som antogs vid FN:s råd för mänskliga rättigheter i juli 2012. Sverige kommer därför att vara fortsatt aktivt inom Internet Corporation for Assigned Names and Numbers (ICANN), Governmental Advisory Committee (GAC), High Level Group on Internet Governance (HLIG), Internet Governance Forum (IGF), samt andra berörda internationella organ (se även avsnitt 4.4.5).

Bedömningen är också att GAC bör vara fortsatt aktivt i dialogen med såväl ICANN:s styrelse som andra delar av ICANN, liksom med andra internetintressenter och rådgivande organ för att därigenom få större genomslag för GAC:s synpunkter. Bedömningen är att det arbete som hittills bedrivits inom GAC har bidragit till att allt fler länder fått gehör för sina ståndpunkter gentemot ICANN och bidragit till internationalisering av domännamnsfrågan likvärdigt som ett stabilt, öppet, robust och globalt internet. Under våren öppnade ICANN möjligheterna för ansökning om införande av nya toppdomäner på internet. Efter avslutad ansökningstid hade 1 930 ansökningar inkommit. Det återstår nu ett stort arbete för ICANN

att hantera dessa, innan besked om vilka toppdomäner som slutligen kan lanseras på internet.

Ett svenskt engagemang i bl.a. IGF och ICANN har bidragit till arbetet med att bibehålla ett globalt och robust internet som präglas av frihet och öppenhet. Detta arbete behöver fortgå och det krävs ett än bredare engagemang för dessa frågor då det i allt kraftfullare termer framgår att det finns länder runt om i världen som vill se en statsledd förvaltning av internet, vilket står i kontrast till den svenska synen på flerpartssamverkan kring internets styrning och förvaltning.

Effektivt fungerande marknader

Regeringens utgångspunkt är att fortsatt säkerställa en i huvudsak marknadsledd utveckling av prisvärda högkvalitativa tjänster som är lätta och säkra att använda. Sektorn för elektronisk kommunikation präglas visserligen av en stor mängd regler, men målet är att inte ha fler regler än nödvändigt. PTS utövar tillsyn på en marknad som är i ständig rörelse. Myndigheten verkar för en långsiktigt fungerande konkurrens, effektivt resursutnyttjande och för att säkra att konsumenterna inte kommer i kläm bl.a. när det gäller information om innehåll i avtal om t.ex. bredbands- och internetjänster. Många nya elektroniska tjänster skapas kontinuerligt vilket leder till ökad nytta och välbefinnande.

Bestämmelser om höjda krav vad avser vilken information som lämnas i avtal m.m. trädde i kraft den 1 juli 2011 och PTS har fortsatt arbetet med att utforma föreskrifter och allmänna råd. Om det finns begränsningar i en tjänst eller abonnemang så ska denna information vara tydlig, heltäckande och lättillgänglig. PTS ska senast den 31 december 2012 återrapportera vilka åtgärder som myndigheten har vidtagit för att förbättra informationen till konsumenterna vad gäller begränsningar i bredbands- och internetuppkopplingar.

Det är regeringens inriktning att slå vakt om valfrihet och att konsumenterna alltid ska kunna välja de tjänster som de efterfrågar i en miljö där marknadsaktörernas affärsmodeller ständigt förändras. Inriktningen är att konsumenterna i högre grad genom sina aktiva val får både ett ökat ansvar och en större möjlighet att påverka det utbud av tjänster som faktiskt tillhandahålls.

Allt fler it-tjänster blir samtidigt bärare av datainnehåll som skapar mervärde. Användningen av applikationer (appar) och surfning ökar och

sker från allt fler terminaler. Ett exempel är mobila betalningar. Även traditionell telefoni blir IP-baserad. Inom näringslivet utnyttjas smarta elnät och maskin-till-maskin-kommunikation i allt högre grad nätet för överföring av allt mer data. Framväxten av trådlösa tjänster ökar behovet av bandbredd och i synnerhet radiofrekvenser för trådlös användning.

4.5.5 Utveckling med hjälp av it

Klimat, miljö och energi

Klimatförändringarna är vår tids största utmaning och kräver såväl regionala, nationella som globala lösningar. Det är regeringens övertygelse att klimat-, miljö- och energiutmaningarna utgör en möjlighet för teknik- samt varu- och tjänsteutveckling inom alla branscher. Affärsmöjligheter skapas för svenska företag i och med den växande globala efterfrågan på hållbara och resurseffektiva varor och tjänster.

Klimat-, miljö- och energiutmaningarna hanteras av regeringen med flera instrument och inom flera områden. Det behövs därför en fortsatt och utvecklad samverkan mellan statliga myndigheter liksom mellan dessa och den kommunala och regionala nivån. Den nationella och regionala tillväxtpolitiken, närings-, miljö-, it-, innovations- och energipolitiken samt politiken för de areella näringarna, landsbygd och livsmedel ska bidra till att skapa en långsiktigt hållbar tillväxt och välfärd, förbättrat miljötillstånd, innovationer och export. Utvecklingen mot en grön ekonomi innebär möjligheter för utveckling av svensk miljöteknik, inklusive hållbara varor, tjänster och produktionssystem, och kan därigenom minska miljöpåverkan nationellt och globalt samt skapa nya jobb i både stads- och landsbygdsregioner.

It för miljön

Inriktningen för miljöområdet inom politiken för informationssamhället, är att it ska bidra till ett miljöanpassat samhälle, vilket också presenteras i den digitala agendan. Det är viktigt att arbetet med att minska it:s negativa miljöpåverkan, samtidigt som it i högre grad bör användas för att minska miljöbelastningen inom andra områden, utvecklas i snabbare takt, både i offentlig och privat sektor. Alla aktörer bör sträva efter att it:s potential till miljöförbättringar utnyttjas till fullo. För att lyckas med detta behövs mer

kunskap, dialog och samverkan mellan privat och offentlig sektor inom flera olika samhällsområden. Staten ska föregå med gott exempel i sitt arbete med it för miljön. Regeringen fortsätter att följa myndigheternas arbete utifrån agendan It för en grönare förvaltning – agenda för it för miljön 2010-2015.

Jämställd it-utveckling

I den digitala agendan för Sverige tydliggör regeringen att jämställdheten inom it-området ska öka kraftigt. För att kunna lyckas med det, krävs det att både utbildningsväsendet och företagen lyckas göra it intressant och attraktivt så att kvinnor söker sig dit. Regeringen ser positivt på att it-branschen samt berörda universitet och högskolor tar del av slutsatserna i Tillväxtanalys rapport Uppföljning av handlingsplanen Jämställd it-utveckling för ökad tillväxt (se även 4.4.6). Det är viktigt att jämställdhetsfrågorna integreras i verksamheten. Framför allt behövs en ökad samverkan mellan aktörer och projekt.

It för attraktiv livs- och boendemiljö

Under 2012 till våren 2014 genomför regeringen Attraktionskraft Sverige. Tillsammans med aktörer på lokal, regional och nationell nivå ska frågor som är centrala för lokal och regional attraktivitet utvecklas och tydliggöras. Attraktionskraft Sverige tar avstamp i regeringens befintliga politik och ska bl.a. genom dialog ge möjligheter till erfarenhetsutbyte, möjliggöra innovativa lösningar, goda exempel, tydliggörande av ansvar och roller. Initialt sätts fokus på frågor som berör så väl möjligheterna att bo och leva som att besöka och uppleva. It-politiken medverkar till att främja attraktiva miljöer både för människor och företag genom bl.a. främjande av utbyggnad av it-infrastruktur och i arbetet med regeringens digitala agenda.

4.5.6 Post och grundläggande betaltjänster

Post

En väl fungerande postmarknad är viktig för både privatpersoner och företag i hela landet. Bland de faktorer som påverkar postmarknaden kan nämnas konjunkturutvecklingen, konkurrensen både på postmarknaden och från elektroniska kommunikationstjänster samt tillhanda-

hållandet av den samhällsomfattande posttjänsten. Övergången till elektroniska kommunikationstjänster är en av förklaringarna till de minskande brevvolymer i Sverige. Minskade brevvolymer innebär att man kan anpassa inriktningen, kostnaderna och priset på de tjänster som erbjuds. Den ökade e-handeln medför emellertid fler större försändelser.

Genom den konkurrensfrämjande roll som PTS fått genom förordningen (2007:951) med instruktion för Post- och telestyrelsen vill regeringen främja konkurrensen på den svenska postmarknaden. Regeringen fortsätter att följa utvecklingen av den samhällsomfattande posttjänsten samt konkurrenssituationen på postmarknaden.

Grundläggande betaltjänster

Alla i samhället ska ha tillgång till grundläggande betaltjänster till rimliga priser. Inriktningen är att det statliga åtagandet endast omfattar de orter och landsbygder där behovet inte tillgodoses av marknaden. Vissa offentliga kostnader kan därför inte uteslutas.

Statliga insatser finns nu på plats för att säkerställa övergången mellan de av PTS statligt upphandlade tjänsterna för grundläggande betaltjänster och regionalt anpassade lösningar framtagna i samarbete mellan PTS och länsstyrelserna. Länsstyrelserna har i dag ett ansvar att göra en bedömning av hur de grundläggande betaltjänsterna motsvarar samhällets behov och eftersom de besitter en regional kännedom bör de även vara ansvariga för de regionala lösningar som behövs. Regional anpassning ger kostnads-effektivare lösningar och bidrar till ett utökat utbud av tjänster där så behövs. Härigenom bidrar åtgärderna till lokal och regional utveckling och tillväxt.

Mot bakgrund av förändringarna inom området följer regeringen noga berörda myndigheters arbete med och utvecklingen av de grundläggande betaltjänsterna. Regeringen ser en positiv utveckling av nya användarvänliga tjänster som är anpassade för specifika behov.

4.6 Budgetförslag

4.6.1 2:1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter

Tabell 4.3 Anslagsutveckling 2:1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter

Tusental kronor

År	Utfall		Anslags- sparande	
2011	Utfall	25 826		543
2012	Anslag	20 583 ¹	Utgifts- prognos	20 591
2013	Förslag	20 689		
2014	Beräknat	21 115 ²		
2015	Beräknat	21 500 ³		
2016	Beräknat	21 969 ⁴		

¹ Inklusivt beslut om ändringar i statens budget 2012 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

² Motsvarar 20 660 tkr i 2013 års prisnivå.

³ Motsvarar 20 659 tkr i 2013 års prisnivå.

⁴ Motsvarar 20 660 tkr i 2013 års prisnivå.

Anslaget används för PTS förvaltningskostnader i den mån dessa inte finansieras med avgifter. Det gäller bl.a. administrativa kostnader i samband med upphandling av samt ersättning för tjänster till personer med funktionsnedsättning samt åtgärder avseende civilt försvar och svåra påfrestningar rörande elektroniska kommunikationer m.m. Anslaget används även för PTS verksamhet vad gäller kvalificerade elektroniska signaturer. Vidare används anslaget för viss verksamhet som syftar till att förverkliga det it-politiska målet.

Budget för avgiftsbelagd verksamhet

Tabell 4.4 Offentlig-rättslig verksamhet

Tusental kronor

Offentlig-rättslig verksamhet	Intäkter till inkomsttitel (som inte får disponeras)	Intäkter som får disponeras	Kostnader	Resultat (intäkt - kostnad)
Utfall 2011	95 441	255 872	269 469	-13 597
Prognos 2012	100 250	269 748	277 658	-7 910
Budget 2013	100 250	276 010	276 210	-200

PTS disponerar vissa av de avgifter som myndigheten tar ut av operatörer inom verksamheterna för elektronisk kommunikation, post och kvalificerade elektroniska signaturer. Beräknade intäkter som myndigheten får disponera är 276 010 000 kronor för 2013.

Avgift för skydd av elektroniska kommunikationer

Regeringens förslag: Regeringen föreslår att avgiftsuttaget för att finansiera åtgärder mot allvarliga fredstida hot och påfrestningar som gäller elektronisk kommunikation fastställs till högst 100 000 000 kronor under 2013.

Skälen för regeringens förslag: Åtgärder som finansieras från anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation*, med ett belopp som motsvarar avgiftsuttaget, syftar till att bidra till att säkra de elektroniska kommunikationernas driftsäkerhet och robusthet.

Regeringens överväganden

Regeringen föreslår att 20 689 000 kronor anvisas under anslaget 2:1 *Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter* för 2013.

För 2014 beräknas anslaget till 21 115 000 kronor, för 2015 till 21 500 000 kronor och för 2016 beräknas anslaget till 21 969 000 kronor.

Tabell 4.5 Härledning av anslagsnivån 2013–2016, för 2:1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter

Tusental kronor

	2013	2014	2015	2016
Anvisat 2012 ¹	20 583	20 583	20 583	20 583
<i>Förändring till följd av:</i>				
Pris- och löneomräkning ²	106	562	948	1417
Beslut				
Överföring till/från andra anslag				
Övrigt		-30	-31	-31
Förslag/beräknat anslag	20 689	21 115	21 500	21 969

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2011 (bet. 2011/12:FiU10). Beloppet är således exklusivt beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2012. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2014–2016 är preliminär.

4.6.2 2:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade

Tabell 4.6 Anslagsutveckling 2:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade

Tusental kronor

År	Utfall	146 986	Anslags-sparande	6 225
2011	Utfall	146 986	Anslags-sparande	6 225
2012	Anslag	147 078 ¹	Utgifts-prognos	143 353
2013	Förslag	145 078		
2014	Beräknat	145 078		
2015	Beräknat	145 078		
2016	Beräknat	147 078		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2012 och förslag till ändringar 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, t.ex. tillgänglighet till kommunikation, utbildning och media. Dessutom används anslaget för viss uppföljnings- och utredningsverksamhet.

Tabell 4.7 Beställningsbemyndigande

Tusental kronor

	Utfall 2011	Prognos 2012	Förslag 2013	Beräknat 2014	Beräknat 2015
Ingående åtaganden	148 840	132 756	179 387	-	-
Nya åtaganden	89 782	160 000	130 000	-	-
Infriade åtaganden	105 866	-113 369	-110 000	-130 000	-69 387
Utestående åtaganden	132 756	179 387	199 387	-	-
Erhållet/förslaget bemyndigande	220 000	220 000	205 000	-	-

Regeringens överväganden

Regeringen föreslår att 145 078 000 kronor anvisas under anslaget 2:2 *Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade* för 2013. För 2014 och 2015 beräknas anslaget till 145 078 000 kronor för respektive år. För 2016 beräknas anslaget till 147 078 000 kronor.

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2013 för anslaget 2:2 *Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 205 000 000 kronor 2014 och 2015.

Skälen för regeringens förslag: Bemyndigandet behövs för att möjliggöra att det för verksamheten kan göras ekonomiska åtaganden, som främst avser flerårigt avtalstecknande vid upphandling. Bemyndiganderamen minskar med 15 miljoner kronor jämfört med 2012, för att anpassas till aktuellt behov.

Regeringen bör därför bemyndigas att under 2013 för anslaget 2:2 *Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 205 000 000 kronor 2014 och 2015.

Tabell 4.8 Härledning av anslagsnivån 2013–2016, för 2:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade

Tusental kronor

	2013	2014	2015	2016
Anvisat 2012¹	147 078	147 078	147 078	147 078
<i>Förändring till följd av:</i>				
Beslut	-2 000	-2 000	-2 000	
Överföring till/från andra anslag				
Övrigt				
Förslag/beräknat anslag	145 078	145 078	145 078	147 078

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2011 (bet. 2011/12:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

4.6.3 2:3 Grundläggande betaltjänster

Tabell 4.9 Anslagsutveckling 2:3 Grundläggande betaltjänster

Tusental kronor

År	Slagslag	Belopp	År	Slagslag	Belopp
2011	Utfall	48 620		Anslags-sparande	380
2012	Anslag	37 000 ¹		Utgifts-prognos	36 063
2013	Förslag	37 000			
2014	Beräknat	37 000			
2015	Beräknat	37 000			
2016	Beräknat	37 000			

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2012 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Anslaget används för tillhandahållandet av grundläggande betaltjänster på de orter och den landsbygd där behovet av tjänsterna inte tillgodoses av marknaden. Anslaget används även för tillhandahållande av grundläggande betaltjänster för äldre personer och personer med funktionsnedsättning boende i landsbygd. Detta inbegriper upphandling av dessa tjänster. Vidare används anslaget för regionala stöd- och utvecklingsinsatser.

Tabell 4.10 Beställningsbemyndigande

Tusental kronor

	Prognos 2012	Förslag 2013	Beräknat 2014	Beräknat 2015
Ingående åtaganden	33 000 ¹	30 000	-	-
Nya åtaganden	30 000	60 000	-	-
Infriade åtaganden	-33 000	-30 000	-30 000	-30 000
Utestående åtaganden	30 000	60 000	-	-
Erhållet/föreslaget bemyndigande	60 000	60 000	-	-

¹ Ingående åtaganden på 33 mnkr avser åtaganden som ingåtts med stöd av tidigare års beslutade bemyndiganden.

Regeringens överväganden

Regeringen föreslår att 37 000 000 kronor anvisas under anslaget 2:3 *Grundläggande betaltjänster* för 2013.

För 2014, 2015 och 2016 beräknas anslaget till 37 000 000 kronor för respektive år.

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2013 för anslaget 2:3 *Grundläggande betaltjänster* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 60 000 000 kronor 2014 och 2015.

Skälen för regeringens förslag: Bemyndigandet behövs för att möjliggöra att det för verksamheten kan göras ekonomiska åtaganden, som främst avser flerårigt avtalstecknande vid upphandling.

Regeringen bör därför bemyndigas att under 2013 för anslaget 2:3 *Grundläggande betaltjänster* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 60 000 000 kronor 2014 och 2015.

Tabell 4.11 Härledning av anslagsnivån 2013–2016, för 2:3 Grundläggande betaltjänster

Tusental kronor

	2013	2014	2015	2016
Anvisat 2012¹	37 000	37 000	37 000	37 000
<i>Förändring till följd av:</i>				
Beslut				
Överföring till/från andra anslag				
Övrigt				
Förslag/beräknat anslag	37 000	37 000	37 000	37 000

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2011 (bet. 2011/12:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

4.6.4 2:4 Informationsteknik: Telekommunikation m.m.

Tabell 4.12 Anslagsutveckling 2:4 Informationsteknik: Telekommunikation m.m.

Tusental kronor

År	Utfall		Anslags- sparande	
2011	Utfall	17 444		566
2012	Anslag	40 010 ¹	Utgifts- prognos	38 996
2013	Förslag	25 010		
2014	Beräknat	25 010		
2015	Beräknat	25 010		
2016	Beräknat	18 010		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2012 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Anslaget används för insatser som bidrar till att förverkliga målen för politiken för informations-samhället, liksom uppföljningar och utvärderingar av politiken. Under 2012 har anslaget använts till uppdrag till PTS inom bl.a. bredband och informationssäkerhet, till Myndigheten för handikappolitisk samordning inom området digitalt innanförskap, till Naturvårdsverket inom it och miljö, till Statistiska centralbyrån om it-statistik samt konsultstudier inom ramen för den digitala agendan och elektronisk kommunikation.

Regeringens överväganden

Regeringen bedömer att de insatser som genomförts under året har bidragit till att förverkliga regeringens politik för informations-samhället.

Den del av verksamheten som härrör till uppgradering av nivån för funktionellt tillträde till internet förs till anslag 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* då ändamålet för medlen bättre stämmer överens med det anslaget. Anslaget 2:4 *Informationsteknik: Telekommunikation m.m.* minskas därför med 15 miljoner kronor fr.o.m. 2013.

Regeringen föreslår att 25 010 000 kronor anvisas under anslaget 2:4 *Informationsteknik: Telekommunikation m.m.* för 2013. För 2014 och 2015 beräknas anslaget till 25 010 000 kronor för respektive år. För 2016 beräknas anslaget till 18 010 000 kronor.

Tabell 4.13 Härledning av anslagsnivån 2013–2016, för 2:4 Informationsteknik: Telekommunikation m.m.

Tusental kronor

	2013	2014	2015	2016
Anvisat 2012¹	40 010	40 010	40 010	40 010
<i>Förändring till följd av:</i>				
Beslut			-15 000	-22 000
Överföring till/från andra anslag	-15 000	-15 000		
Övrigt				
Förslag/ beräknat anslag	25 010	25 010	25 010	18 010

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2011 (bet. 2011/12:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

4.6.5 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation

Tabell 4.14 Anslagsutveckling 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation

Tusental kronor

År	Utfall		Anslags- sparande	
2011	Utfall	185 001		16 709
2012	Anslag	185 000 ¹	Utgifts- prognos	193 088
2013	Förslag	260 000		
2014	Beräknat	260 000		
2015	Beräknat	120 000		
2016	Beräknat	120 000		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2012 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Anslaget används för åtgärder för driftsäkra och tillgängliga elektroniska kommunikationer. Detta inbegriper stöd till it-infrastrukturprojekt i områden där utbyggnad inte sker på marknads-mässig grund. Närmare villkor för vissa av dessa stöd ges i förordning.

Vidare används anslaget för åtgärder för driftsäkra och robusta elektroniska kommunikationer för att skydda kommunikationerna mot allvarliga hot och påfrestningar i fredstid samt för samhällsomfattande tjänster inom området elektronisk kommunikation. Anslaget används även till kostnader för administration av åtgärderna m.m.

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2013 för anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 240 000 000 kronor 2014 och 2015.

Skälen för regeringens förslag: Bemyndigande krävs för att möjliggöra att det för verksamheten kan göras ekonomiska åtaganden som

främst avser flerårigt avtalstecknande vid upphandling. Bemyndiganderamen höjs med 70 miljoner kronor jämfört med 2012 för att anpassas till de föreslagna ökade bredbandsattsningarna.

Regeringen bör därför bemyndigas att under 2013 för anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 240 000 000 kronor 2014 och 2015.

Tabell 4.15 Beställningsbemyndigande

Tusental kronor

	Utfall 2011	Prognos 2012	Förslag 2013	Beräknat 2014	Beräknat 2015
Ingående åtaganden	57 833	90 091	168 349	-	-
Nya åtaganden	67 780	155 000	209 200	-	-
Infriade åtaganden	35 522	-76 742	-140 000	-197 549	-40 000
Utestående åtaganden	90 091	168 349	237 549	-	-
Erhållet/föreslaget bemyndigande	95 000	170 000	240 000	-	-

Regeringens överväganden

För att kunna utnyttja det ökade stöd till it-infrastrukturutbyggnad inom Landsbygdsprogrammet som föreslås i denna proposition (se utgiftsområde 23 Areella näringar, landsbygd och livsmedel), behövs medel till medfinansiering. Därför ökas anslaget med 60 miljoner kronor årligen 2013 respektive 2014.

Anslaget ökar även med 15 miljoner kronor årligen 2013 respektive 2014 då den del av verksamheten som härrör till bl.a. uppgradering av nivån för funktionellt tillträde till internet förs till detta anslag från anslag 2:4 *Informationsteknik: Telekommunikation m.m* (se även avsnitt 4.6.4).

Regeringen föreslår att 260 000 000 kronor anvisas under anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* för 2013. För 2014 beräknas anslaget till 260 000 000 kronor. För 2015 och 2016 beräknas anslaget till 120 000 000 kronor för respektive år. Av detta belopp motsvarar 100 miljoner kronor det avgiftsuttag som föreslås för finansiering av åtgärder mot allvarliga fredstida hot och påfrestningar som gäller elektronisk kommunikation. Minst motsvarande belopp kommer att användas för detta ändamål.

Tabell 4.16 Härledning av anslagsnivån 2013–2016, för 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation

Tusental kronor

	2013	2014	2015	2016
Anvisat 2012¹	185 000	185 000	185 000	185 000
<i>Förändring till följd av:</i>				
Beslut	60 000	60 000	-65 000	-65 000
Överföring till/från andra anslag	15 000	15 000		
Övrigt				
Förslag/beräknat anslag	260 000	260 000	120 000	120 000

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2011 (bet. 2011/12:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

4.6.6 2:6 Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse

Tabell 4.17 Anslagsutveckling 2:6 Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse

Tusental kronor

År	Slagsnamn	Belopp	Övrigt	Totalt
2011	Utfall	23 689	Anslags-sparande	3 311
2012	Anslag	28 313 ¹	Utgifts-prognos	28 099
2013	Förslag	38 516		
2014	Beräknat	3 068 ²		
2015	Beräknat	3 117 ³		
2016	Beräknat	-1 ⁴		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2012 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

² Motsvarar 3 020 tkr i 2013 års prisnivå.

³ Motsvarar 3 021 tkr i 2013 års prisnivå.

⁴ Motsvarar -1 tkr i 2013 års prisnivå.

Anslagets ändamål är att finansiera prioriterade e-förvaltningsprojekt som är av strategisk betydelse för statsförvaltningens utveckling, inklusive initiativ som effektiviserar myndigheternas informations- och tjänsteutbyte inom ramen för en förvaltningssammansatt mjuk infrastruktur, projekt som förenklar vardagen för företag och privatpersoner samt för att analysera kostnader och effekter av myndigheternas e-förvaltningsprojekt och it-användning.

Regeringens överväganden

Regeringen har för avsikt att stegvis förbättra styrningen, inklusive den finansiella styrningen, och samordningen av myndigheternas e-förvaltningsprojekt. Syftet är att åstadkomma en öppnare, enklare och effektivare förvaltning. Inom Regeringskansliet pågår ett arbete med att formulera regeringens strategi för e-förvaltning, baserat bl.a. på E-delegationens förslag i betänkandet Strategi för myndigheternas arbete med e-förvaltning (SOU 2009:86).

Regeringen konstaterar att it-projekt tar en stor del av de statliga myndigheternas resurser i anspråk och att det därför är viktigt att hitta

former för ett så effektivt resursutnyttjande som möjligt på förvaltningssammansatt nivå. Utgångspunkten för alla offentliga e-förvaltningsprojekt är att de ska vara väl underbyggda med förstudier som specificerar hur kostnader ska fördelas och hur besparingar och andra nyttor ska uppnås, fördelas och realiserar. I vissa fall krävs investeringar i den mjuka infrastrukturen där nyttor uppstår indirekt.

Med anledning av ovanstående föreslås anslaget öka med 10 miljoner kronor 2013. Regeringen föreslår att 38 516 000 kronor anvisas under anslaget 2:6 *Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse* för 2013. För 2014 och 2015 beräknas anslaget till 3 068 000 kronor respektive 3 117 000 kronor. Under förutsättning att projekten kan utformas och beslutas på ett sådant sätt att kostnaderna täcks med realiserade besparingar avser regeringen att återkomma till frågan om den fortsatta utvecklingen av e-förvaltning i budgetpropositionen för 2014.

Tabell 4.18 Härledning av anslagsnivån 2013–2016, för 2:6 Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse

Tusental kronor

	2013	2014	2015	2016
Anvisat 2012 ¹	28 313	28 313	28 313	28 313
<i>Förändring till följd av:</i>				
Pris- och löneomräkning ²	203	658	1 112	1 678
Beslut	10 000	-25 903	-26 307	-29 992
Överföring till/från andra anslag				
Övrigt				
Förslag/beräknat anslag	38 516	3 068	3 117	-1

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2011 (bet. 2011/12:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2012. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2014–2016 är preliminär.