

Kommunikationer

22



Förslag till statens budget för 2014

Kommunikationer

Innehållsförteckning

1	Förslag till riksdagsbeslut	9
2	Kommunikationer	11
2.1	Omfattning.....	11
2.2	Utgiftsutveckling	11
2.3	Skatteutgifter.....	12
3	Transportpolitik.....	13
3.1	Omfattning.....	13
3.2	Utgiftsutveckling	14
3.3	Skatteutgifter.....	15
3.4	Mål	16
3.5	Resultatredovisning	16
3.5.1	Funktionsmål: Tillgänglighet	16
3.5.2	Hänsynsmål: Säkerhet, miljö och hälsa	25
3.5.3	Analys och slutsatser	32
3.5.4	Särskilda resultatredovisningar.....	33
3.6	Politikens inriktning	50
3.7	Budgetförslag	68
3.7.1	1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur.....	68
3.7.2	1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	76
3.7.3	1:3 Trafikverket.....	80
3.7.4	1:4 Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål m.m.	81
3.7.5	1:5 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.	82
3.7.6	1:6 Driftbidrag till icke statliga flygplatser.....	83
3.7.7	1:7 Trafikavtal.....	83
3.7.8	1:8 Viss internationell verksamhet.....	86
3.7.9	1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut	86
3.7.10	1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	87
3.7.11	1:11 Trängselskatt i Stockholm.....	88
3.7.12	1:12 Transportstyrelsen	91
3.7.13	1:13 Trafikanalys	94
3.7.14	1:14 Trängselskatt i Göteborg.....	95
3.7.15	Sjöfartsverket.....	97

3.7.16	Luftfartsverket.....	100
3.8	Bolagsförvaltningen.....	103
3.8.1	Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB.....	103
3.8.2	Öresundsbrokonsortiet.....	103
3.8.3	Arlandabanan Infrastructure AB.....	104
3.8.4	Ökad samordning av Svedab och Arlandabanan Infrastructure AB.....	105
3.8.5	Botniabanan AB.....	105
4	Politiken för informationssamhället.....	107
4.1	Omfattning.....	107
4.2	Utgiftsutveckling.....	108
4.3	Mål.....	108
4.4	Resultatredovisning.....	110
4.4.1	It-politik.....	111
4.4.2	Elektronisk kommunikation.....	120
4.4.3	Post.....	124
4.4.4	Grundläggande betaltjänster.....	125
4.5	Politikens inriktning.....	126
4.5.1	It-politik.....	126
4.5.2	Elektronisk kommunikation.....	131
4.5.3	Post.....	133
4.5.4	Grundläggande betaltjänster.....	133
4.6	Budgetförslag.....	134
4.6.1	2:1 Post- och telestyrelsen.....	134
4.6.2	2:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade.....	135
4.6.3	2:3 Grundläggande betaltjänster.....	136
4.6.4	2:4 Informationsteknik: Telekommunikation m.m.	137
4.6.5	2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation.....	138
4.6.6	2:6 Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse.....	139

Tabellförteckning

Anslagsbelopp.....	10
2.1 Utgiftsutveckling inom utgiftsområde 22 Kommunikationer.....	11
2.2 Härledning av anslagsnivån 2014–2017. Utgiftsområde 22 Kommunikationer	12
2.3 Ramnivå 2014 realekonomiskt fördelad. Utgiftsområde 22 Kommunikationer	12
2.4 Skatteutgifter inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, netto.....	12
3.1 Utgiftsutveckling inom område Transportpolitik	14
3.2 Skatteutgifter inom transportpolitiken, netto	15
3.3 Andel av befolkningen som bor inom ett visst gångavstånd till livsmedelsbutik 2011	19
3.4 Samlad målbedömning för transportområdet	32
3.5 Uppföljning av den nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportinfrastruktur samt länsplanerna för regional transportinfrastruktur för perioden 2010–2021	35
3.6 Uppföljning av åtgärdsområden i nationell plan.....	35
3.7 Kostnader för investeringar per åtgärdskategori	36
3.8 Uppföljning och prognos för större investeringsobjekt i Nationell plan för transportsystemet 2010–2021	36
3.9 Uppföljning av åtgärdsstyper i de regionala planerna.....	37
3.10 Uppföljning av de regionala planerna.....	38
3.11 Underhåll och reinvesteringar per bantyp i förhållande till antalet tågkilometer och antalet spårmetrar.....	39
3.12 Beläggingsunderhåll per vägtyp	39
3.13 Uppföljning av kostnader samt redovisning av kalkylerad samhällsnytta för objekt som öppnats för trafik under 2012	41
3.14 Kostnader för avtalad trafik	43
3.15 Projekt som Sverige beviljats medel för i 2011 års utlysning i det ettåriga programmet	44
3.16 Kostnader för Transportstyrelsens verksamhet 2010–2012	45
3.17 Antal beslutade tillståndsärenden 2010–2012	46
3.18 Antal genomförda tillsynsåtgärder 2010–2012	46
3.19 Statens järnvägars resultat efter finansnetto	50
3.20 Anslagsutveckling 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur.....	68
3.21 Intäkter som Trafikverket disponerar.....	69
3.22 Intäkter som Trafikverket inte disponerar	69
3.23 Investeringsplan.....	70
3.24 Beställningsbemyndigande för anslaget 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	71
3.25 Beräknad nettoupplåning för projekt som med riksdagens godkännande finansieras med lån åren 2012–2021	72

3.26 Beräknad låneskuld för projekt som med riksdagens godkännande finansieras med lån åren 2012–2021	73
3.27 Anslagsbehov för räntor och återbetalning av lån för vägar åren 2012–2021	73
3.28 Anslag 1.1 Utveckling av statens transportinfrastruktur fördelning på anslagsposter	76
3.29 Härledning av anslagsnivån 2014–2017, för 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur.....	76
3.30 Anslagsutveckling 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur.....	76
3.31 Beställningsbemyndigande för anslaget 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur.....	78
3.32 Anslag 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur.....	80
3.33 Härledning av anslagsnivån 2014–2017, för 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur.....	80
3.34 Anslagsutveckling 1:3 Trafikverket	80
3.35 Härledning av anslagsnivån 2014–2017, för 1:3 Trafikverket	81
3.36 Anslagsutveckling 1:4 Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål m.m.....	81
3.37 Härledning av anslagsnivån 2014–2017, för 1:4 Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål m.m.....	82
3.38 Anslagsutveckling 1:5 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.....	82
3.39 Härledning av anslagsnivån 2014–2017, för 1:5 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.	82
3.40 Anslagsutveckling 1:6 Driftbidrag till icke statliga flygplatser	83
3.41 Härledning av anslagsnivån 2014–2017, för 1:6 Driftbidrag till icke statliga flygplatser	83
3.42 Anslagsutveckling 1:7 Trafikavtal.....	83
3.43 Beställningsbemyndigande för anslaget 1:7 Trafikavtal	84
3.44 Investeringsplan.....	85
3.45 Härledning av anslagsnivån 2014–2017, för 1:7 Trafikavtal.....	85
3.46 Anslagsutveckling 1:8 Viss internationell verksamhet.....	86
3.47 Härledning av anslagsnivån 2014–2017, för 1:8 Viss internationell verksamhet.....	86
3.48 Anslagsutveckling 1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut.....	86
3.49 Uppdragsverksamhet i Statens väg- och transportforskningsinstitut	86
3.50 Härledning av anslagsnivån 2014–2017, för 1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut	87
3.51 Anslagsutveckling 1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk.....	87
3.52 Härledning av anslagsnivån 2014–2017, för 1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	88
3.53 Anslagsutveckling 1:11 Trängselskatt i Stockholm.....	88
3.54 Beställningsbemyndigande för anslaget 1:11 Trängselskatt i Stockholm.....	89
3.55 Trängselskatt i Stockholm – uppföljning av överskott i förhållande till avsatta medel till väginvesteringar 2007–2012.....	90
3.56 Trängselskatt i Stockholm – uppföljning av hur avsatta medel har använts 2008–2012.....	90
3.57 Trängselskatten i Stockholm – beräkning av medel som avsätts till investeringar 2014–2017	91
3.58 Anslag 1:11 Trängselskatt i Stockholm – fördelning på anslagsposter	91
3.59 Härledning av anslagsnivån 2014–2017, för 1:11 Trängselskatt i Stockholm	91
3.60 Anslagsutveckling 1:12 Transportstyrelsen	91
3.61 Offentligrättslig verksamhet	92

3.62 Avgiftsfinansierade transfereringar inom luftfartsområdet	92
3.63 Offentlighetsverksamhet 2014 – fördelning av budgeterade kostnader på verksamhetsområden och trafikslag	92
3.64 Uppdragsverksamhet.....	93
3.65 Anslag 1:12 Transportstyrelsen fördelat på anslagsposter	94
3.66 Härledning av anslagsnivån 2014–2017, för 1:12 Transportstyrelsen.....	94
3.67 Anslagsutveckling 1:13 Trafikanalys.....	94
3.68 Härledning av anslagsnivån 2014–2017, för 1:13 Trafikanalys.....	95
3.69 Anslagsutveckling 1:14 Trängselskatt i Göteborg	95
3.70 Beställningsbemyndigande för anslaget 1:14 Trängselskatt i Göteborg.....	96
3.71 Trängselskatt i Göteborg – beräkning av medel som avsätts till investeringar 2014–2017.....	97
3.72 Anslag 1:14 Trängselskatt i Göteborg – fördelning på anslagsposter.....	97
3.73 Härledning av anslagsnivån 2014–2017, för 1:14 Trängselskatt i Göteborg	97
3.74 Prognos för Sjöfartsverkets resultat	98
3.75 Investeringsplan för Sjöfartsverket.....	99
3.76 Prognos för Luftfartsverkets resultat	101
3.77 Investeringsplan för Luftfartsverket.....	103
4.1 Utgiftsutveckling inom politiken för informationssamhället.....	108
4.2 Målstruktur för politiken för informationssamhället.....	109
4.3 Indikatorer på måluppfyllelse	110
4.4 Anslagsutveckling 2:1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter	134
4.5 Offentlighetsverksamhet.....	134
4.6 Härledning av anslagsnivån 2014–2017, för 2:1 Post- och telestyrelsen	135
4.7 Anslagsutveckling 2:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade	135
4.8 Beställningsbemyndigande för anslaget 2:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade.....	136
4.9 Härledning av anslagsnivån 2014–2017, 2:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade.....	136
4.10 Anslagsutveckling 2:3 Grundläggande betaltjänster	136
4.11 Beställningsbemyndigande för 2:3 Grundläggande betaltjänster	137
4.12 Härledning av anslagsnivån 2014–2017, för 2:3 Grundläggande betaltjänster.....	137
4.13 Anslagsutveckling 2:4 Informationsteknik: Telekommunikation m.m.	137
4.14 Härledning av anslagsnivån 2014–2017, för 2:4 Informationsteknik: Telekommunikation m.m.	138
4.15 Anslagsutveckling 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	138
4.16 Beställningsbemyndigande för 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	139
4.17 Härledning av anslagsnivån 2014–2017, för 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	139
4.18 Anslagsutveckling 2:6 Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse.....	139
4.19 Offentlighetsverksamhet.....	140
4.20 Härledning av anslagsnivån 2014–2017, för 2:6 Gemensamma e- förvaltningsprojekt av strategisk betydelse	140

Diagramförteckning

3.1 Andel persontåg respektive godståg som ankommer till slutstation inom 5 respektive 15 minuter enligt tidtabell	17
3.2 Färdlängd i 1 000-tal kilometer per år.....	21
3.3 Reslängd per färdstätt, kvinnor.....	21
3.4 Reslängd per färdstätt, män.....	21
3.5 Körkortsinnehav, behörighet B, vid utgången av respektive år	22
3.6 Antal omkomna inom vägtrafiken 2008–2012	25
3.7 Antal omkomna inom sjötrafiken 2008–2012	26
3.8 Antal omkomna i bantrafiken 2008–2012.....	27
3.9 Antal omkomna i lufttrafiken 2008–2012.....	28
3.10 Koldioxidutsläpp från vägtrafiken 2007–2012.....	29
3.11 Koldioxidutsläpp från bantrafik, inrikes luftfart och inrikes sjöfart 2008–2012	30

1 Förslag till riksdagsbeslut

Regeringen föreslår att riksdagen

1. bemyndigar regeringen att under 2014 för anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 93 100 000 000 kronor 2015–2050 (avsnitt 3.7.1),
2. bemyndigar regeringen att för 2014 ta upp lån i Riksgäldskontoret som inklusive tidigare gjord upplåning uppgår till högst 44 000 000 000 kronor för vissa infrastrukturprojekt (avsnitt 3.7.1),
3. bemyndigar regeringen att under 2014 för anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 14 300 000 000 kronor 2015–2019 (avsnitt 3.7.2),
4. bemyndigar regeringen att under 2014 för anslaget 1:7 *Trafikavtal* ingå ekonomiska åtaganden i samband med tjänstekoncessioner, 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 2015–2027 (avsnitt 3.7.7),
5. godkänner investeringsplanen för anskaffning av fartyg till Gotlandstrafiken 2014–2016 (avsnitt 3.7.7),
6. bemyndigar regeringen att under 2014 för anslaget 1:11 *Trängselskatt i Stockholm* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 7 000 000 000 kronor 2015–2048 (avsnitt 3.7.11),
7. bemyndigar regeringen att under 2014 för anslaget 1:14 *Trängselskatt i Göteborg* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 4 000 000 000 kronor 2015–2039 (avsnitt 3.7.14),
8. godkänner de ekonomiska målen för Sjöfartsverket samt bemyndigar regeringen att besluta om utdelning och skattemotsvarighet i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.7.15),
9. bemyndigar regeringen att för 2014 ge Sjöfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.7.15),
10. godkänner investeringsplanen för Sjöfartsverket för 2014–2016 (avsnitt 3.7.15),
11. godkänner de ekonomiska målen för Luftfartsverket samt bemyndigar regeringen att besluta om utdelning och skattemotsvarighet i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.7.16),
12. bemyndigar regeringen att för 2014 ge Luftfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.7.16),

13. godkänner investeringsplanen för Luftfartsverket för 2014–2016 (avsnitt 3.7.16),
14. fastställer avgiftsuttaget för finansiering av åtgärder mot allvarliga fredstida hot och påfrestningar som gäller elektronisk kommunikation till högst 100 000 000 kronor under 2014 (avsnitt 4.6.1),
15. bemyndigar regeringen att under 2014 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 197 000 000 kronor 2015 och 2016 (avsnitt 4.6.2),
16. bemyndigar regeringen att under 2014 för anslaget 2:3 *Grundläggande betaltjänster* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 55 000 000 kronor 2015 och 2016 (avsnitt 4.6.3)
17. bemyndigar regeringen att under 2014 för anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 155 000 000 kronor 2015 och 2016 (avsnitt 4.6.5),
18. för budgetåret 2014 anvisar ramanslagen under utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt följande uppställning:

Anslagsbelopp

Tusental kronor

Anslag		
1:1	Utveckling av statens transportinfrastruktur	18 389 167
1:2	Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	19 572 580
1:3	Trafikverket	1 327 878
1:4	Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål m.m.	388 308
1:5	Ersättning till viss kanaltrafik m.m.	162 284
1:6	Driftbidrag till icke statliga flygplatser	70 013
1:7	Trafikavtal	831 000
1:8	Viss internationell verksamhet	25 085
1:9	Statens väg- och transportforskningsinstitut	45 437
1:10	Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	348 500
1:11	Trängselskatt i Stockholm	873 886
1:12	Transportstyrelsen	2 014 838
1:13	Trafikanalys	62 700
1:14	Trängselskatt i Göteborg	817 000
2:1	Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsavgifter	27 300
2:2	Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade	127 278
2:3	Grundläggande betaltjänster	37 000
2:4	Informationsteknik: Telekommunikation m.m.	19 344
2:5	Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	250 000
2:6	Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse	38 048
Summa		45 427 646

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 2012	Budget 2013 ¹	Prognos 2013	Förslag 2014	Beräknat 2015	Beräknat 2016	Beräknat 2017
Transportpolitik ²	5 382	6 672	6 177	44 929	48 248	50 381	52 223
Politiken för informationssamhället	423	526	527	499	350	343	344
Äldreanslag ²	37 056	37 406	37 226	0	0	0	0
Totalt för utgiftsområde 22 Kommunikationer	42 861	44 604	43 929	45 428	48 598	50 723	52 567

¹ Inklusivt beslut om ändringar i statens budget 2013 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

² En ny anslagsstruktur för ett trafikslagsövergripande arbetssätt och ökad effektivitet föreslås i denna proposition, därav följer att tidigare anslag inom transportpolitiken redovisas som äldreanslag.

Regeringen föreslår att 45 428 miljoner kronor anvisas till utgiftsområde 22 Kommunikationer för 2014. Den högre anslagsnivån jämfört med 2013 förklaras främst av infrastruktursatsningar (prop. 2012/13:25, bet. 2012/13:TU2, rskr. 2012/13:119).

För 2015 beräknas anslagsnivån till 48 598 miljoner kronor, för 2016 till 50 723 miljoner kronor och för 2017 till 52 567 miljoner kronor. Den successiva ökningen av anslagsmedel hänförs främst till de ovan nämnda infrastruktursatsningarna.

I tabell 2.2 redovisas förändringen av anslagsnivån för perioden 2014–2017 jämfört med statens budget för 2013 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 anslagsnivån 2014–2017. Utgiftsområde 22 Kommunikationer

Miljoner kronor

	2014	2015	2016	2017
Anvisat 2013¹	44 604	44 604	44 604	44 604
<i>Förändring till följd av:</i>				
Pris- och löneomräkning ²	73	379	847	1 449
Beslut	800	3 618	5 406	6 648
Övriga makroekonomiska förutsättningar				
Volym				
Överföring till/från andra utgiftsområden	-20	-20	-20	-21
Övrigt ³	-30	16	-113	-114
Ny ramnivå	45 428	48 598	50 723	52 567

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2012 (bet. 2012/13:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2013. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2015–2017 är preliminär.

³ Vissa anslag minskas fr.o.m. 2014 till följd av beräknade samordningsvinster i samband med e-förvaltningsprojekt som genomförs i statsförvaltningen.

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

Tabell 2.3 Ramnivå 2014 realekonomiskt fördelad. Utgiftsområde 22 Kommunikationer

Miljoner kronor

	2014
Transfereringar ¹	3 138
Verksamhetsutgifter ²	22 594
Investeringar ³	19 696
Summa ramnivå	45 428

Den realekonomiska fördelningen baseras på utfall 2012 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. En skatteutgift uppstår om skatteuttaget för en viss grupp eller en viss kategori av skattebetalare är lägre än vad som är förenligt med normen inom ett visst skatteslag.

Förutom skatteutgifter redovisas i förekommande fall även skattesanktioner där skatteuttaget är högre än den angivna normen inom skatteslaget. 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 inkomstsida. En utförlig beskrivning av redovisningen av skatteutgifterna har redovisats i regeringens skrivelse Redovisning av skatteutgifter 2013 (skr. 2012/13:98).

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

Tabell 2.4 Skatteutgifter inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, netto

Miljoner kronor

	Prognos 2013	Prognos 2014
Transportpolitik	20 670	21 750
Politiken för informationssamhället	0	0
Totalt för utgiftsområdet	20 670	21 750

3 Transportpolitik

3.1 Omfattning

I området ingår järnvägar, vägar, sjöfart, luftfart samt transport- och kommunikationsforskning. Myndigheter och affärsverk som verkar inom transportpolitiken är Luftfartsverket, Sjöfartsverket, Statens väg- och transportforskningsinstitut, Trafikanalys, Trafikverket och Transportstyrelsen.

Statligt ägda bolag som berörs i det följande är AB Svensk Bilprovning, Arlandabanan Infrastructure AB, Green Cargo AB, Infranord AB, Jernhusen AB, SAS AB, SJ AB, Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB, Svevia AB, Swedavia AB och Swedish National Road Consulting AB (SweRoad).

3.2 Utgiftsutveckling

Tabell 3.1 Utgiftsutveckling inom område Transportpolitik
Miljoner kronor

	Utfall 2012	Budget 2013 ¹	Prognos 2013	Förslag 2014	Beräknat 2015	Beräknat 2016	Beräknat 2017
<i>Transportpolitik</i>							
1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur		0		18 389	21 467	23 287	24 916
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur		0		19 573	19 710	19 925	20 354
1:3 Trafikverket	1 334	1 407	1 329	1 328	1 324	1 345	1 374
1:4 Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål m.m.	143	143	143	388	388	388	188
1:5 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.	62	62	62	162	162	162	62
1:6 Driftbidrag till icke statliga flygplatser	110	70	70	70	70	70	70
1:7 Trafikavtal	804	831	811	831	831	831	831
1:8 Viss internationell verksamhet	25	25	24	25	25	25	25
1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut	46	44	43	45	46	47	48
1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	212	349	420	349	349	349	349
1:11 Trängselskatt i Stockholm	721	850	757	874	815	813	813
1:12 Transportstyrelsen	1 865	1 988	1 865	2 015	2 039	2 068	2 111
1:13 Trafikanalys	60	62	62	63	63	64	66
1:14 Trängselskatt i Göteborg		840	589	817	959	1 006	1 016
Summa Transportpolitik	5 382	6 672	6 177	44 929	48 248	50 381	52 223
<i>Äldreanslag</i>							
2013 1:1 Vaghållning	22 048	22 207	22 398	0	0	0	0
2013 1:2 Banhållning	15 007	15 187	14 817	0	0	0	0
2013 1:15 Avveckling av affärsverket Statens järnvägar		12	11	0	0	0	0
2010 1:1 Vägverket: Administration		0		0	0	0	0
2010 1:3 Banverket: Administration		0		0	0	0	0
2010 1:8 Sjöfartsregistret		0		0	0	0	0
2010 1:9 Rederinämnanden: Administration		0		0	0	0	0
2010 1:11 Rikstrafiken: Administration		0		0	0	0	0
2010 1:15 Statens institut för administration		0		0	0	0	0
2003 36:5 Ersättning till Statens järnvägar för kostnader i samband med utdelning från AB Swedcarrier m.m.							
Summa Äldreanslag	37 056	37 406	37 226	0	0	0	0
Totalt för område Transportpolitik	42 438	44 078	43 403	44 929	48 248	50 381	52 223

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

För 2013 prognosticeras utgifterna inom transportpolitiken uppgå till 43 403 miljoner kronor. För 2014 föreslår regeringen att 44 929 miljoner anvisas för transportpolitiken. Den högre anslagsnivån jämfört med 2013 beror framförallt på regeringens fortsatta satsningar på vägar och

järnvägar som beskrivs i denna proposition. För 2015 beräknas anslagen inom området uppgå till 48 248 miljoner kronor, för 2016 till 50 381 miljoner kronor och för 2017 till 52 223 miljoner kronor.

3.3 Skatteutgifter

Skatteutgifterna inom transportpolitiken samt en definition av begreppet redovisas i avsnitt 2.3. I tabell 3.2 följer en redovisning av de nettobräknade 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 2013	Prognos 2014
Personbefordran	7 070	7 680
Energiskattbefrielse på diesel i motor- drivna fordon	7 830	8 090
Energiskattbefrielse för naturgas och gasol som drivmedel	220	230
Energiskattbefrielse för biodrivmedel	1 990	2 100
Energiskattbefrielse för elförbrukning vid bandrift	1 040	1 060
Energiskattbefrielse för bränslebrukning vid bandrift	20	20
Energiskattbefrielse på bränsle för inri- kes luftfart	730	750
Nedsatt koldioxidskatt för naturgas och gasol som drivmedel	30	30
Koldioxidskattbefrielse för bandrift	20	20
Sjöfartsstöd	1 720	1 770
Totalt för transportpolitik	20 670	21 750

Personbefordran

Enligt 7 kap. 1 § mervärdesskattelagen (1994:200) förkortad 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 prakti-

ken utgörs nästan all bensin- och dieselanvändning av miljöklass 1. År 2013 motsvarar skattesatsen för bensin i den främsta miljöklassen 34,6 öre/kWh medan diesel i den främsta miljöklassen, dvs. miljöklass 1, beskattas med motsvarande 17,7 öre/kWh. Skatteutgiften utgörs av mellanskillnaden i skattesats. Skatteutgiften för diesel uppgår därför till 16,9 öre/kWh.

Energiskattbefrielse 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.

Energiskattbefrielse för biodrivmedel

Enligt 7 kap. 4 § LSE gäller energiskattbefrielse för biogas. Till och med 31 januari 2013 gavs skattebefrielse för flytande biodrivmedel genom dispensbeslut av regeringen, med stöd av 2 kap. 12 § LSE. Från och med den 1 februari 2013 ges genom 7 kap. 3 c–d §§ LSE befrielse från 89 procent av energiskatten för biodrivmedel i bensin och 84 procent av energiskatten för biodrivmedel i diesel, upp till och med 5 volymprocent biodrivmedel i bensin respektive diesel. För låginblandning över 5 volymprocent biodrivmedel i bensin respektive diesel tas energiskatt ut med de belopp som gäller för likvärdigt fossilt bränsle. Hydrerade vegetabiliska och animaliska oljor, förkortat HVO, ges enligt 7 kap. 3 b § LSE, fortsatt full befrielse från energiskatt upp till och med 15 volymprocent HVO i diesel. E85 och andra höginblandade biodrivmedel samt biodrivmedel utan fossilt innehåll ges fortsatt full energiskattbefrielse enligt 7 kap. 3 a § LSE. Normen utgörs av energiskattesatsen för bensin i miljöklass 1.

Energiskattbefrielse för elförbrukning vid bandrift

Enligt 11 kap. 9 § 1 LSE gäller energiskattbefrielse 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 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 20 procent av koldioxidskattesatsen för både naturgas och gasol. Normen utgörs av full koldioxidskattesats. Riksdagen har beslutat att nedsättningen för både naturgas och gasol ska slopas 2015.

Koldioxidskattebefrielse för bandrift

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

Sjöfartsstöd

Enligt förordningen (2001:770) om sjöfartsstöd ges sjöfartsstöd under vissa förutsättningar, till arbetsgivare genom att arbetsgivarens skattekonto krediteras ett belopp motsvarande skatteavdrag samt arbetsgivaravgifter och allmän löneavgift 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.

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

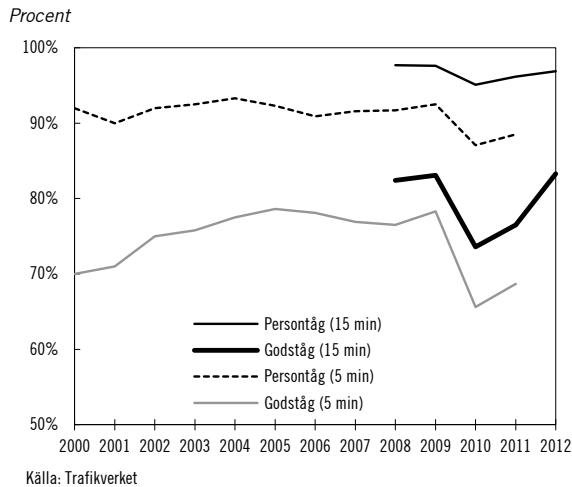
Precisering av målet: Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet. Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.

Resultat

Järnväg

Ett sätt att mäta förseningar i tågtrafiken är att redovisa tågens ankomst vid slutstation enligt tidtabell. Såväl person- som godstågstrafiken har högre punktlighet 2012 jämfört med 2011 (se diagram 3.1).

Diagram 3.1 Andel persontåg respektive godståg som ankommer till slutstation inom 5 respektive 15 minuter enligt tidtabell



Fram till 2011 redovisades uppgifter med en acceptans på 5 minuter. Efter rekommendation från branschorganet UIC (International Union of Railways) redovisas fr.o.m. 2012 uppgifter med en acceptansnivå på 15 minuter.

Förseningar kan även redovisas med hjälp av Sveriges Kommuner och Landstings kommungruppsindelning: storstäder, förortskommuner till storstäderna, större städer, förortskommuner till större städer, pendlingskommuner, turism- och besöksnäringkommuner, varuproducerande kommuner, glesbygdskommuner, kommuner i tätbefolkad region och kommuner i glesbefolkad region. Genom att redovisa antalet ankomster per station och den genomsnittliga förseningen per ankomst (mer än 5 minuters försening) erhålls information dels om förseningar i relation till utförd trafik, dels om hur väl tågen generellt förmår hålla tiden i olika typer av kommuner. Flest ankomster sker till de större städerna och därefter förortskommuner till storstäderna. Genomsnittlig försening per ankomst är störst i turism- och besöksnäringkommuner samt glesbygdskommuner¹.

Gemensamma vinterförberedelser liksom väl fungerande samarbete mellan järnvägens aktörer under vintersäsongen är nödvändigt för att motverka störningar i trafiken. På initiativ av infrastrukturministern hålls årligen ett möte med

järnvägens aktörer för att diskutera och informera om de förberedelser som görs inför den kommande vintern. Den sammantagna bilden är att det sker en avsevärd förbättring av förberedelserna över tid och en mängd olika åtgärder har vidtagits. Även öppenheten och insikten om vikten av samarbete mellan olika parter har ökat markant.

Väg

Det är svårt att på ett generellt sätt beskriva störningar i vägtransportssystemet. Ett möjligt sätt är att redovisa beräknade förseningar (i fordonstimmar) som följd av totalstopp i det statliga vägnätet (kännbarhet). Kännbarheten för lastbilstrafiken av totalstopp på det statliga vägnätet minskade från 141 000 fordonstimmar 2011 till 81 000 fordonstimmar 2012. Knappt 40 procent av den totala kännbarheten 2012 för lastbilstrafiken kan hänföras till totalstopp i Västra Götaland, Skåne och Örebro län.

Ett sätt att försöka definiera och undersöka bekvämligheten för medborgarnas resor är att titta på trafiksystemets kvalitet. Vad gäller vägnätets kvalitet har Trafikverket under flera år mätt dels ojämnheter i längdled och dels ojämnheter i tvärled (vägens spårddjup). Ojämnheten i längdled har minskat något under 2012 jämfört med 2011 på storstadsvägnätet. För övriga vägnätet är tillståndet oförändrat. Ojämnheter i tvärled (spårighet) uppvisar en försämring sedan mitten av första decenniet på 2000-talet fram till 2009 på storstadsvägarna, de övriga stamvägarna och pendlingsvägnätet. För de två förstnämnda har tillståndet förbättrats, medan det för pendlingsvägnätet har försämrats.

Luftfart

Under 2012 minskade det totala antalet flyg- rörelser (inrikes, utrikes, överflygande) i det svenska luftrummet jämfört med 2011 med knappt 3 procent.

Myndigheterna i Sverige och Danmark har ett mål för danskt-svenskt luftrum på max 0,2 minuters försening per flygning. Utfallet för 2012 låg på 0,06 minuter. De förseningar i trafiken som uppstått under 2012 har berott på driftsättningen av flygtrafikledningssystem i Malmö och störningar på grund av väder.

Inom ramen för den europeiska lagstiftningen om det gemensamma luftrummet pågår effektivisering av utnyttjandet av luftrummet. Sverige har tillsammans med Danmark lagt samman sina

¹ Se Trafikanalys rapport 2013:4 Uppföljning av de transportpolitiska målen.

luftrum i ett s.k. funktionellt luftrumsblock. Det dansk-svenska funktionella luftrumsblocket är en föregångare i Europa både vad gäller etableringstidpunkten och den höga graden av integrering av tjänster. Ökad effektivitet leder till kortare flygvägar vilket innebär minskad restid och minskade utsläpp till luft.

Luftfartsverket arbetar med motsvarande tjänsteleverantörer i ett flertal stater kring den tekniska flygledningsutrustningen. Syftet är främst att kunna påverka kostnaderna som i sin tur påverkar avgifterna för Luftfartsverkets tjänster och i slutledet också kan minska kostnaderna för resenärer och transportköpare.

Sjöfart

I januari 2013 beslutade regeringen ”Svensk sjöfartsnäring – handlingsplan för förbättrad konkurrenskraft”. Det är första gången som en svensk regering presenterar en samlad handlingsplan för att stärka den svenska sjöfartsnäringens konkurrenskraft. Handlingsplanen innehåller en mängd förslag som på kort och lång sikt kan få positiv inverkan på i första hand näringslivets transporter.

Sjöfartsverkets isbrytningsverksamhet syftar till att säkerställa en väl fungerande vintersjöfart. Vintern 2011/2012 var ur isbrytnings synpunkt lindrigare än föregående vinter och antalet fartyg som behövde isbrytningsassistans minskade kraftigt från 2 914 till 627. Genomsnittlig väntetid på assistans var 2 timmar och 3 minuter jämfört med 4 timmar och 3 minuter föregående vinter. Sjöfartsverkets interna mål är att den genomsnittliga väntetiden inte ska överstiga 4 timmar.

På grund av den allmänna konjunkturnedgången och en minskad efterfrågan på transporter minskade Sjöfartsverkets lotsningar under 2012 med ca 9 procent jämfört med 2011. Under 2012 genomfördes drygt 34 000 lotsningar vilket är den lägsta nivån på flera år. Sjöfartsverket har som mål att andelen fartyg som får lots på överenskommen tid (inom fem timmar) ska överstiga 95 procent. Utfallet under 2012 var 98,5 procent.

Kund- och kvalitetsundersökningar

I undersökningen Resenärsrespons mäter Trafikverket resenärernas synpunkter på trafikinformation som ges i samband med resande med järnväg. Ett övergripande index innehåller uppgifter om nöjdhet vid stört respektive nor-

malt driftsläge. Nöjdheten vid både ett stört och ett stört/normalt läge synes ha förbättrats under första halvåret 2012 jämfört med situationen under 2011 och var även något bättre än 2010.

Svensk Kollektivtrafik har i sin årliga kollektivtrafikbarometer frågat resenärer om det känns tryggt att resa med respektive länstrafikbolag. Siffror från 2012 visar att 69 procent av resenärerna känner sig trygga i kollektivtrafiken jämfört med 70 procent 2011.

För att jämföra hur tillförlitligheten i det svenska transportsystemet är i internationell konkurrens kan Logistic Performance Index (Världsbanken m.fl.) användas. Enligt indexet har Sverige flyttat upp från en 10:e plats 2010 till en 5:e plats 2012 när det gäller kvaliteten på infrastrukturen (en av sex indikatorer).

Regelefterlevnad inom yrkestrafiken

Regeringen uppdrog den 8 mars 2012 åt Transportstyrelsen och Rikspolisstyrelsen att redovisa regelefterlevnad inom yrkestrafiken på väg. Syftet med uppdraget var att myndigheterna i samråd skulle ta fram en ordning för återkommande uppföljning och analys, utföra tillståndsmätningar, lämna förslag på hur riskvärderingssystem ska utvidgas samt föreslå eventuella åtgärder för att underlätta och effektivisera myndigheternas tillsyn och kontroll. Efter att uppdraget redovisats genomfördes i april 2013 en hearing där ytterligare behov och synpunkter framkom. Redovisningen av uppdraget har även remitterats. Regeringen beslutade den 30 maj 2013 ett uppdrag till Transportstyrelsen om fördjupade analyser av regelefterlevnaden inom yrkestrafiken rörande s.k. klampning, konkurrensvillkor, taxiverksamhet samt beställansvar.

Utveckling av måluppföljning

Regeringen beslutade den 15 december 2011 om ett uppdrag till Trafikanalys och Tillväxtanalys om att utveckla uppföljning av mål vad gäller tillgänglighetens påverkan på näringslivets konkurrenskraft och regioners utvecklingskraft. I mars 2013 överlämnade myndigheterna rapporten Indikatorer för en transportpolitisk måluppföljning – hur tillgänglighet påverkar konkurrens- och utvecklingskraft till regeringen (dnr N2013/1556/TE). Regeringen kommer att fortsätta arbetet med att utveckla uppföljning av målen.

Regional och internationell tillgänglighet

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

Resultat

I ett regionalt tillväxt- och konkurrensperspektiv är de viktigaste tillgänglighetsaspekterna de som berör tillgänglighet till arbetsmarknad, service och utbildning. För en enskild medborgare eller för en familj kan det handla om att det finns en dagligvarubutik i närheten av bostaden, att det är möjligt att tanka bilen i närområdet eller att det är nära till skola och barnomsorg. Goda kommunikationsmöjligheter och en väl utbyggd och fungerande infrastruktur är också grundläggande förutsättningar för rörlighet och möjligheter till arbetspendling.

På en mer lokal nivå kan tillgänglighetsförändringar till ett antal specifika målpunkter indikera förändringar i tillgängligheten. På drivmedels- och dagligvaruområdet har marknaderna och servicenäten de senaste decennierna genomgått en mycket tydlig omstrukturering. Utvecklingen med att de mindre butikerna har lagts ned har lett till en i generella termer försämrad fysisk tillgänglighet till service i de flesta gles- och landsbygdsområden. Men att de små service-ställena har blivit färre har även påverkat tillgängligheten i många större orter och stadsdelar. Utvecklingen går mot ökad rörlighet och stora butiker i externa lägen. Omstruktureringen beror i sin tur på faktorer som befolkningsutveckling, förändrade bosättningsstrukturer, krav på effektiviseringar, ändrade köpbeteenden och en ökad mobilitet.

Tabell 3.3 Andel av befolkningen som bor inom ett visst gångavstånd till livsmedelsbutik 2011

Kommunindelning	Antal kommuner	400 meter	1 000 meter	3 000 meter	Förändringar av antal personer som bor inom 1 000 meter (2001–2011)
Storstäder	3	46 %	83 %	98 %	-3,7 %
Förortskommuner till storstäderna	38	14 %	42 %	85 %	-3,8 %
Större städer	31	19 %	51 %	82 %	-5,3 %
Förortskommuner till större städer	22	12 %	34 %	69 %	-5,3 %
Pendlingskommuner	51	13 %	35 %	66 %	-4,2 %
Turism- och besöksnäringskommuner	20	10 %	32 %	62 %	0,8 %
Varuproducerande kommuner	54	13 %	39 %	70 %	-4,5 %
Glesbygdskommuner	20	10 %	30 %	55 %	-2,8 %
Kommuner i tätbefolkad region	35	15 %	44 %	72 %	-4,1 %
Kommuner i glesbefolkad region	16	12 %	38 %	69 %	-6,7 %
Riket	290	16 %	43 %	73 %	-4,0 %

Källa: Trafikanalys.

Som framgår av tabell 3.3 så har den genomsnittliga tillgängligheten till livsmedelsbutik under perioden 2001–2011 minskat med 4 procent. År 2011 bodde 43 procent av Sveriges befolkning inom 1 000 meter från en livsmedelsbutik. Vad det gäller annan service var det 2011 cirka 43 procent av befolkningen som bodde inom 1 000 meter från en grundskola och 23 procent som bodde inom 1 000 meter från en vårdcentral. De längsta avstånden har huvudsakligen personer i Norrlandslänen.

Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser har räknat på avståndet i tid med bil till närmaste dagligvarubutik. Myndigheten konstaterar att tillgängligheten varierar stort mellan olika delar av landet. Cirka 150 000 personer hade 2012 mer än 10 minuters färdväg i bil till den närmaste dagligvarubutiken, vilket är en ökning med cirka 8 000 personer sedan år 2011. Försämringarna har till största delen skett i tätortsnära landsbygder. År 2011 hade över 500 elever i årskurs 1–6 mer än 20 minuters färdväg i bil från hemmet till skolan och antalet är i stort sett oförändrat sedan 2007. År 2012 hade drygt 88 000 personer 20 minuters restid i bil eller mer till sin närmaste vårdcentral, vilket är en minskning med ca 12 000 personer jämfört med 2011.

Trafikverket räknar tillgänglighet för biltrafik inom och mellan regioner efter antalet personer som har fått förändrad restid till centralort, regionalt centrum och storstad. I glesbygden fick enligt bedömningarna inga personer kortare restid med bil till närmaste centralort under 2012, medan restiden ökade för knappt 200 personer. Det innebär att 0,2 procent av dem som bor i glesbygd har fått försämrade tillgänglighet till närmaste centralort.

Beräkningen avser antalet personer som har mer än en halvtimmes restid med bil till centralorterna och som fick restiden förändrad med mer än en halv minut under året. Restiden med bil till regionalt centrum minskade för drygt 105 000 personer, medan drygt 54 000 personer fick längre restid under 2012. Tillgängligheten till storstad bedöms av Trafikverket efter det antal personer som har mer än en timmes restid på väg till nationella centrum (Stockholm, Göteborg eller Malmö) och som har fått restiden förändrad med mer än 4 minuter under året. Under 2012 fick knappt 700 personer kortare restid till ett nationellt cent-

rum. Inga personer bedöms ha fått restidsökningar på mer än 4 minuter. Totalt fick knappt 106 000 personer kortare restid på väg till sin centralort, sitt regionala centrum eller till närmaste storstad under 2012, medan drygt 54 000 personer fick längre restid.

Trafikanalys beräknar att ca 73 procent av befolkningen i Sverige bor inom 1 000 meter från en hållplats som trafikeras regelbundet av kollektivtrafiken. Trafikanalys avser med regelbunden trafik minst en tur mellan kl. 06.00 och 09.00 och minst tre vardagar i veckan, vilket är förhållandevis lågt ställda krav för regelbunden trafik. Detta innebär att måttet knappast är tillämpligt för arbetspendling med kollektivtrafik.

Staten subventionerar, via Trafikverket, viss kollektivtrafik som är företagsekonomiskt olönsam men verkar för en grundläggande tillgänglighet i den interregionala kollektiva persontrafiken. Den grundläggande tillgängligheten bedöms utifrån sju tillgänglighetskriterier som ska vara uppfyllda för att en god tillgänglighet ska råda för en kommun. Kriterierna omfattar tillgänglighet till och från Stockholm, internationella resor, kultur, service och inköp, region och universitetssjukhus, universitet och högskola samt alternativa målpunkter i angränsande län. Trafikverkets insatser medförde under 2012 att tillgängligheten för 96 av landets kommuner upprätthölls på en högre nivå än om inga insatser gjorts. Utan Trafikverkets insatser skulle 13 kommuner ha haft en dålig tillgänglighet inom alla kriterierna. Genom Trafikverkets insatser har antalet kommuner med dålig tillgänglighet minskat till 4. Även i dessa 4 kommuner gör Trafikverket insatser, men insatserna förmår inte att reducera restiderna till en sådan nivå att en god eller acceptabel tillgänglighet nås.

När det gäller tillgängligheten för flygplatser har både tillgängligheten och åtkomligheten med inrikes flyg förbättrats något under 2012, däremot har antalet destinationer minskat något. Tillgängligheten och åtkomligheten med internationellt flyg har under året försämrats och antalet destinationer har minskat.

Sjöfartsverket har under 2012 arbetat med att kontinuerligt anpassa de svenska farlederna till ändrade trafikmönster, nautiska behov samt den tekniska utvecklingen. För att behålla och i vissa fall öka farledernas dimensioner har muddringsarbeten genomförts.

Bland annat har farledsarbetena i inseglingssänan till Gävle hamn påbörjats.

Ett jämställt samhälle

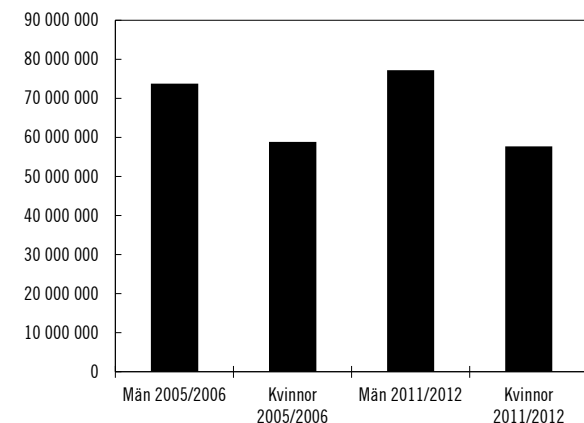
Precisering av målet: Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.

Resultat

Arbetspendling

Kvinnor och män arbetspendlar olika långt. Antalet lokala arbetsmarknadsregioner (LA-regioner) är ett mått på hur specialiserad en arbetsmarknad är och vilka pendlingsmöjligheter som finns inom regionen. Män har större och färre lokala arbetsmarknadsregioner, 64 LA-regioner jämfört med 86 LA-regioner för kvinnor. Under 2000-talet har dock antalet LA-regioner minskat kraftigt för kvinnor. År 2002 hade kvinnor 106 LA-regioner medan män hade 69.

Diagram 3.2 Färdlängd i 1 000-tal kilometer per år



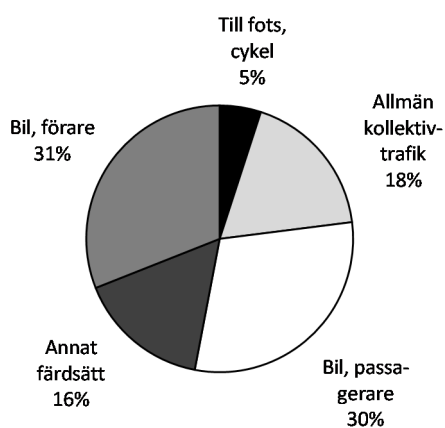
Källa: RES 2005-06 och RVU 2011-12.

Män reser överlag betydligt längre än kvinnor per år. En jämförelse mellan resvaneundersökningarna för 2005 och 2006 respektive 2011 och 2012 visar dessutom att medan mäns reslängd har ökat mellan åren har kvinnors reslängd minskat. Trots att män reser längre än kvinnor är deras totala restid kortare jämfört med kvinnor. Även om bilen är det vanligaste färdmedlet både för kvinnor och män, kör män mer bil än kvinnor och när kvinnor åker bil är det nästan lika ofta som passagerare, 29 procent, som förare, 33 procent. Kvinnor äger drygt en tredjedel av alla privatägda bilar och

de personbilar som ägs av kvinnor har en något kortare årlig körsträcka än männens men skillnaden har minskat den senaste tioårsperioden.

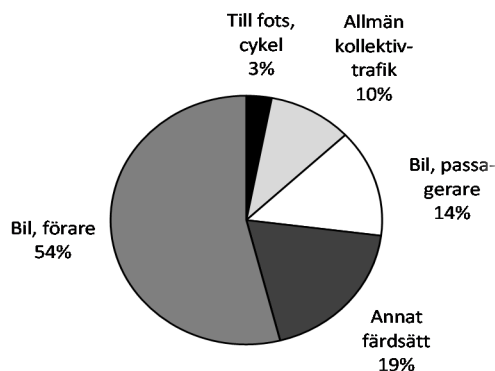
Kvinnor har fortfarande körkort i lägre grad än män. Av alla kvinnor har 76 procent körkort. Motsvarande siffra för män är 86 procent. Störst skillnad finns dock mellan kvinnor och män över 80 år där nästan nio av tio män har körkort men bara drygt hälften av kvinnorna.

Diagram 3.3 Reslängd per färdläst, kvinnor



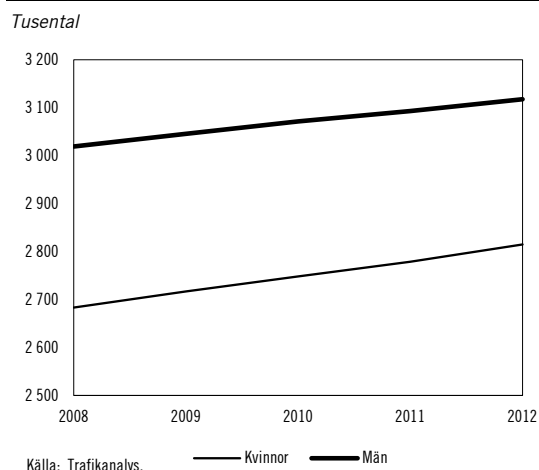
Källa: RVU Sverige 2011-12.

Diagram 3.4 Reslängd per färdläst, män



Källa: RVU Sverige 2011-12.

Sammanfattningsvis skiljer sig fortfarande kvinnors och mäns resmönster. Fler kvinnor har dock körkort och äger bil nu jämfört med tidigare och antalet lokala arbetsmarknadsregioner minskar i större utsträckning för kvinnor än för män.

Diagram 3.5 Körkortsinnehav, behörighet B, vid utgången av respektive år

Det finns få skillnader mellan hur kvinnor och män värderar olika åtgärder i transportsystemet. De skillnader som varit tydliga under en längre tid gäller trafiksäkerhet, klimat och miljöfrågor där kvinnor värderar dessa aspekter på resandet högre än män. Enligt Trafikverkets trafiksäkerhetsenkät för 2012 värderar kvinnor fortfarande trafiksäkerhet högre än män. Exempelvis anser kvinnor i betydligt högre grad än män att bilar bör utrustas med alkolås och att det är rimligt att sänka hastighetsgränser för att öka trafiksäkerheten. Samtidigt är det betydligt fler män som bryter mot hastighetsgränserna än kvinnor. Av dem som bötfällades av polisen under 2009–2011 och som körde mer än 30 km/h för fort på landsväg var nio av tio män. Under 2012 dödades 286 personer i trafiken, varav 24 procent var kvinnor och 76 procent män.

Styrelserepresentation

Representationen i transportmyndigheternas² styrelser var närmast helt jämställd 2010 då andelen kvinnor i genomsnitt låg på 50,5 procent och 49,5 procent män. Därefter har fördelningen blivit något mindre jämn: år 2011 låg genomsnittet på 46 procent kvinnor och 54 procent män, 2012 sjönk andelen kvinnor ytterligare något, till 43 procent. I de styrelser regeringen utsett per den 1 juli 2013 uppgår andelen kvinnor till 41 procent och andelen män till 59 procent.

Redovisningen av utvecklingen mot ett jämställt transportsystem har avtagit de senaste åren.

Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning

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

Regeringen beslutade 2011 en strategi för genomförande av funktionshinderspolitiken under 2011–2016. Målpreciseringen avseende transporter inom funktionshinderspolitiken är identisk med den som gäller för transportpolitiken.

Regeringen beslutade i oktober 2011 om ett uppdrag till Sjöfartsverket, Transportstyrelsen och Trafikverket m.fl. 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 och den andra redovisningen i mars 2013.

Det finns en tendens till att skillnaden i transportsystemets tillgänglighet för personer med funktionsnedsättningar och övriga resenärer har minskat de senaste åren. Det är en följd av anpassningar som gjorts i statliga, kommunala och privata anläggningar och fordon. Fortfarande reser dock personer med funktionsnedsättningar – såväl i kollektivtrafiken som med egen bil – i mindre utsträckning jämfört med befolkningen i stort.

Stora förbättringar för människors möjlighet att resa med kollektivtrafik åstadkoms när moderna kollektivtrafikfordon införskaffas. På senare år har t.ex. antal fordon med automatiska hållplatsutrop med ljud och text ökat påtagligt och nu har över 60 procent av fordonen sådana system.

Trafikverket har under flera år utgått från en prioriteringsmetod som grund för vilka delar av den statliga transportinfrastrukturanläggningen 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 2012 ytterligare 20 busshållplatser, vilket gör att 1 400 hållplatser i det prioriterade nätet återstår att åtgärda. Sex järnvägsstationer gjordes under samma år

² Transportstyrelsen, Trafikverket, Sjöfartsverket och Luftfartsverket.

tillgängliga för personer med funktionsnedsättning, vilket är en halvering av anpassningstakten jämfört med 2011. Fortfarande kvarstår åtgärder för att göra järnvägsstationerna tillgängliga för de flesta av de 150 järnvägsstationerna som ingår i det prioriterade nätet. Transportstyrelsen har under perioden 2010–2012 kontrollerat uppfyllandet av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1107/2006 av den 5 juli 2006 om rättigheter i samband med flygresor för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet på alla de flygplatser som ingår i det prioriterade nätet. Generellt har inga större anmärkningar gjorts, men vissa förbättringsområden har identifierats.

Under 2012 och i början av 2013 gjorde Transportstyrelsen en översyn av lagen (1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik. Översynen syftade till att analysera hur ändamålsenlig lagen är mot bakgrund av den regelutveckling som skett inom EU och internationellt samt föreslå en anpassning av den svenska lagstiftningen. I slutet av april 2013 inkom redovisning av översynen. Transportstyrelsens redovisning kommer att analyseras inom Regeringskansliet.

Barns möjligheter att använda transportsystemet

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

Resultat

Under de senaste trettio åren har barns rörelsefrihet i transportsystemet minskat. Föräldrarna tillåter barnen i allt mindre grad att själva röra sig i närmiljön, än vad tidigare föräldragerationer gjorde. Det rör både resor till och från skolan samt övriga vardagliga resor. Sedan 2000 genomför Trafikverket vart tredje år en nationell undersökning om föräldrars uppfattning om barns skolvägar. Vissa förändringar kan urskiljas i 2012 års undersökning jämfört med motsvarande undersökning 2009. Efter genomförda hastighetsjusteringar är det t.ex. 2012 ytterst få barn som behöver vistas vid buss- eller taxihållplatser på vägar med en hastighetsbegränsning på 90 km/h eller högre. Andelen föräldrar som upplever barnens skol-

väg som trygg och säker minskade dock från 55 procent 2009 till 51 procent 2012. Undersökningen visar även att färre barn går eller cyklar till skolan, både sommar- och vinterhalvåret och fler får skjuts av föräldrarna. Av de barn som går och cyklar har en ökning skett av föräldrar som följer barnet till skola eller hållplatsen.

För att kunna bedöma bussresenärernas olycksrisk och otrygghet vid, samt till och från busshållplatser på landsbygd, har Trafikverket tagit fram en enkel modell. Denna tar särskild hänsyn till barns problem i samband med vistelse på eller i nära anslutning till hållplats.

Antalet barn i åldern 0–17 år som beräknas ha dödats i vägtrafiken 2012 var 17, jämfört med 18 år 2011. Det är det lägsta antalet omkomna på mer än 50 år. Enligt Swedish Traffic Accident Data Acquisition (STRADA), som är ett informationssystem med data om skador, skadades totalt 105 barn svårt 2012. Flest skadades svårt som fotgängare (26), följt av i personbil (22), på cykel (21) och på moped (20). För barn mellan 7–14 år som skadas svårt i trafiken är cykel det mest riskfyllda färdsatet. Bland barnen i 15–17 årsåldern är det i stället moped som resulterar i flest svårt skadade.

Fyra individer under 18 år omkom under 2012 i järnvägstrafiken, varav tre var suicid. Under 2012 påbörjades ett nytt trafiksäkerhetsarbetsätt på järnväg. Syftet är att åstadkomma teoretiska effektbedömningar av trafiksäkerhetshöjande åtgärder. 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.

Under 2012 genomfördes en barnkonsekvensanalys och under samma år har EU-projektet Safeway 2 School avslutats. Projektet syftade till att designa, utveckla, integrera och utvärdera tekniker för säkrare transporter till och från skolan för barn. I och med projektet har mer kunskap samlats in om hur barns skolvägar ska kunna förbättras. Trafikverket arbetar tillsammans med sju andra myndig-

heter och organisationer med att minska riskerna vid körning med moped och motorcykel. Arbetet syftar till att nå trafiksäkerhetsmål även för moped och motorcykel.

Under 2012 avslutades regeringsuppdraget som Boverket, Trafikverket och Statens Folkhälsoinstitut genomfört angående barns delaktighet i samhällsplaneringen. Resultatet presenterades i "Det är viktigt när det är på riktigt". Resultatet visar på positiva effekter av att integrera barn och unga i samhällsplaneringen. Det fortsatta arbetet inriktas mot att Trafikverket, Sveriges Kommuner och Länning, Boverket, Statens folkhälsoinstitut och de medverkande kommunerna gemensamt tar ansvaret för att sprida erfarenheterna till landets kommuner.

Luftfarten är det trafikslag som tar mest hänsyn till ensamresande barn. Om någon vuxen lämnar och hämtar barnen på flygplatsen kan barn resa ensam med ledsagnings-service från fem års ålder och upp till elva års ålder. Servicen är ofta avgiftsbelagd. Ledsagnings-servicen för barn inom flyget har dock minskat till och från Arlanda. Totalt ledsagades över 41 000 barn 2003 men antalet har sjunkit till nuvarande nivå om ca 23 000 ensamresande barn 2011 och 20 000 år 2012. Trafikföretagen på järnväg och sjöfart har olika åldersgränser för ensamresande barn men särskild service ombord riktad just till dessa förekommer inte. Vad beträffar stationsmiljöer ska ledsagnings-service vara öppen för alla som behöver den, bland annat på grund av sin ålder, men den vänder sig inte till ensamresande barn.

Kollektivtrafik, gång, cykel

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

Resultat

Den 1 januari 2012 trädde den nya lagen (2010:1065) om kollektivtrafik i kraft (kollektivtrafiklagen). Det innebär bl.a. att de tidigare trafikhuvudmännen i respektive län har ersatts av regionala kollektivtrafikmyndigheter. I nio län har ansvaret för kollektivtrafiken frivilligt förts över till landstinget från att tidigare ha delats mellan kommuner och landstinget. Sedan tidigare har landstingen i Stockholms och

Skåne län ansvaret för respektive läns kollektivtrafik, vilket gör att över hälften av landets regionala kollektivtrafikmyndigheter numera finns hos landsting.

Enligt kollektivtrafiklagen ska alla regionala kollektivtrafikmyndigheter upprätta ett regionalt kollektivtrafikförsörjningsprogram som bl.a. ska innehålla mål för den regionala kollektivtrafiken. Under 2012 fastställde nästan alla myndigheter ett sådant program.

De senaste åren har utbudet av lokal och regional kollektivtrafik ökat. I de tre största städerna har resandet ökat med mer än vad utbudet har ökat, dvs. antalet resenärer per fordon har ökat. Den under senare år allt kraftigare urbaniseringen har av allt att döma ökat efterfrågan på kollektivtrafik. Över 80 procent av alla kollektivtrafikresor i Sverige görs i de tre storstadslänen Stockholms, Västra Götalands och Skåne län. När dessa regioner ökar i befolkning reser allt fler med kollektivtrafik. Priset för kollektivtrafik har ökat mer än den allmänna prisutvecklingen. Drivmedelspriserna har också ökat vilket innebär att även priset på transporter med personbil ökat mer än den allmänna prisutvecklingen.

För ett par år sedan öppnades marknaden för persontrafik på järnväg. Det har resulterat i ökat utbud av sådan trafik, om än i begränsad omfattning. Under 2012 tillkom ny tågtrafik mellan Uppsala och Göteborg, via Stockholm och Skövde. Inför 2014 års tågplan har ytterligare nya ansökningar om att få infrastrukturkapacitet inkommit till Trafikverket från företag som ansöker för första gången.

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. Från och med 2012 är det öppet för bussföretag att på kommersiella villkor erbjuda tidtabellagd trafik även lokalt och regionalt. Under 2012 har ett antal kommersiella busslinjer tillkommit. Denna trafik ökar utbudet av kollektivtrafik och ökar därmed människors möjligheter att välja kollektivtrafik.

Under 2012 har Trafikverket byggt 58 km nya gång- och cykelvägar och 53 planskilda korsningar för gång- och cykeltrafik. Trafikverket har i enlighet med den handlingsplan som tagits fram på regeringens uppdrag bl.a. påbörjat arbetet att föra in uppgifter om de

statliga gång- och cykelvägarna i den nationella vägdatan. Större delen av gång- och cykelvägarna ingår dock kommunernas vägnät, vars omfattning inte finns registrerad. Kommunerna har möjlighet att söka statsbidrag för utbyggnad av gång- och cykelvägar via länsplanerna för transportinfrastruktur, men det saknas i dag uppgifter om i vilken utsträckning detta skett.

Den cyklingsutredning regeringen tillsatte 2010 har den 31 oktober 2012 redovisat sitt uppdrag i betänkandet Ökad och säker cykling – en översyn av regler ur ett cyklingsperspektiv (SOU 2012:70). Utredaren föreslår sammanfattningsvis relativt få författningsändringar då de flesta problem kopplade till trafikregler och cykling inte har sin grund i reglerna i sig. Betänkandet, som remissbehandlats, är under beredning i Regeringskansliet.

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 det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

Omkomna och allvarligt skadade inom vägtransportområdet

Precisering av målet: Antalet omkomna inom vägtransportsystemet halveras och antalet allvarligt skadade minskas med en fjärdedel mellan 2007 och 2020.

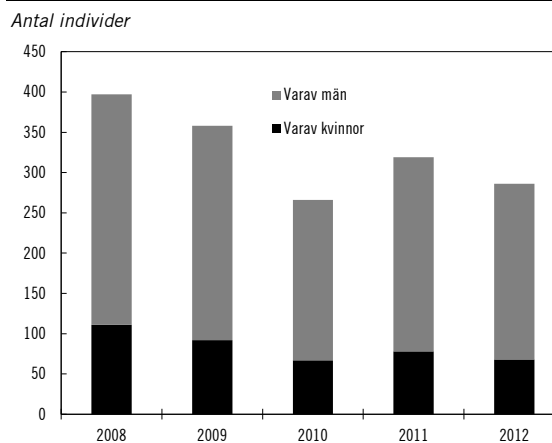
Resultat

Enligt ett riksdagsbeslut från 2009 bör antalet dödade i vägtrafiken halveras mellan 2007 och 2020, vilket motsvarar 220 dödade 2020. Antalet allvarligt skadade i trafiken ska reduceras med en fjärdedel.

Under 2012 omkom 286 personer i vägtrafikolyckor. Det är en minskning av antalet dödade med 10 procent jämfört med 2011 och det näst lägsta antalet omkomna sedan 1940-talet. För att nå målet om högst 220 omkomna år 2020 krävs en årlig minskning av antal omkomna med 5 procent. Från 2008 till 2012 har den årliga minskningen i genomsnitt varit 8

procent. Antalet allvarligt skadade har också minskat mellan 2011 och 2012, från 3 127 till 2 976. Utfallet för både dödade och allvarligt skadade ligger således i linje med nödvändig utveckling.

Diagram 3.6 Antal omkomna inom vägtrafiken 2008–2012



Källa: Trafikanalys.

Män är överrepresenterade avseende antal omkomna och skadade i trafiken och svarar för ungefär 75 procent av dödsfallen. Detta bedöms till viss del bero på att män i större utsträckning framför fordon men även på att män är mer riskbenägna i trafiken t.ex. avseende användning av alkohol och andra droger vid körning, sämre användning av bälte, och hastighetsöverträdelser. Flera av de åtgärder som genomförs inom trafiksäkerhetsområdet riktas mot just dessa riskbeteenden, såsom alkolås och hastighetsövervakningskameror.

Av de 286 personer som omkom var 218 män och 68 kvinnor. Av de 2 976 allvarligt skadade utgjorde 1 864 män och 1 094 kvinnor (antalet okända uppgår till 18 personer). Under 2012 omkom 17 barn (0–17 år). Av dem som omkom i vägtrafiken under 2012 var drygt hälften personbiler. De därefter största trafikantgrupperna var gående (17 procent), motorcyklister (11 procent) och 28 personer (10 procent) utgjordes av cyklister. Av de 2 976 allvarligt skadade utgjorde 315 cyklister.

Det finns vissa omvärldsfaktorer som bedöms ha kunnat påverka utfallet 2012. Preliminära siffror visar att det totala trafikarbetet i Sverige har minskat med cirka 0,6 procent mellan 2011 och 2012. Personbilar stod 2012 för ungefär 82 procent av det totala trafikar-

betet på vägarna. Personbilisternas trafikarbete ökade fram till 2008 och har därefter planat ut och till och med minskat något. Detta kan vara en bidragande faktor till de senaste årens gynnsamma utveckling av antal dödade. Dessutom har den förbättrade metodiken för att identifiera självmord i vägtrafiken resulterat i att fler dödsfall kunnat uteslutas från trafikolycksstatistiken jämfört med tidigare år.

Den gynnsamma utvecklingen mot målen 2020 kan delvis förklaras av successiv förbättring av fordonsparken och infrastrukturen samt minskade hastigheter. Även vägutformningen på det kommunala vägnätet har sedan länge blivit mer säker. Att dessa områden utvecklas är bra i sig men då de kombineras kan de förstärka trafiksäkerhetseffekten ytterligare. En viss säkerhetsnivå i fordonet kommer exempelvis till sin rätt först när den kombineras med rätt typ av vägutformning. Båda dessa faktorer leder till att olyckor på grund av för hög hastighet eller påverkade förare får ett mindre allvarligt förlopp. Enligt Trafikverkets bedömning går utvecklingen åt rätt håll vad gäller rattfylleri och bältesanvändning. Målen till 2020 kommer att kunna uppnås med bibehållen ambitionsnivå i arbetet. Den goda utvecklingen till trots finns utmaningar i framtiden, där förbättrad hastighetsefterlevnad har potential att rädda liv, liksom säkrare cykling vad gäller att minska antalet allvarligt skadade.

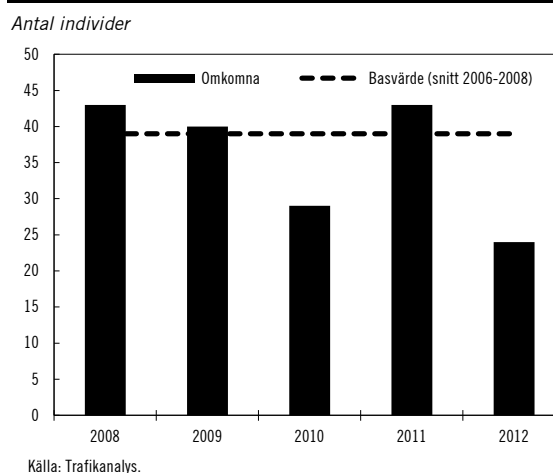
Omkomna och allvarligt skadade inom sjöfarten

Precisering av målet: Antalet omkomna inom yrkessjöfarten och fritidsbåttrafiken minskar fortlöpande och antalet allvarligt skadade halveras mellan 2007 och 2020.

Resultat

Målet för de allvarligt skadade kan enkelt uttryckas som att högst 40 personer ska skadas allvarligt inom sjöfarten och fritidsbåttrafiken 2020. Det är hälften av basvärdet som beräknas som genomsnittet av allvarligt skadade 2006–2008. Antalet omkomna inom yrkessjöfarten och fritidsbåttrafiken minskar fortlöpande liksom antalet allvarligt skadade.

Diagram 3.7 Antal omkomna inom sjötrafiken 2008–2012



Totalt för sjötrafiken ligger medelvärdet för omkomna de tre senaste åren under basvärdet (snitt 2006–2008). Inom yrkessjöfarten, som främst omfattar handels- och fiskefartyg, omkom under 2012 en person. Antalet svårt skadade var fem, varav två kvinnor och tre män.

I statistiken över omkomna inom fritidsbåtlivet ingår omkomna och saknade vid olyckor med fritidsbåtar under färd samt båtrelaterade olyckor i hamn eller vid hamnanöver. Statistiken omfattar både statligt och kommunalt räddningsområde. Under 2012 omkom 23 personer vid 22 olyckor inom fritidsbåtlivet. Endast en av de omkomna var kvinna. Av de omkomna var 14 ensamma i båten. Vid tre av olyckorna kan möjligen hjärtproblem ha spelat roll för olycksförloppet. Åldersfördelningen under 2012 ser ut som tidigare år, barn och tonåringar saknas eller är få medan 60-åringar och äldre utgör fler än hälften av de omkomna. Bland dem som omkommer i fritidsbåttrafiken är ungefär 90 procent män och 10 procent kvinnor. För första gången användes under 2012 uppgifter från sjukvården för att mäta antal svårt skadade (pilotprojekt i Västra Götalands län). Resultatet visar att av de ca 100 svårt skadade var 44 procent kvinnor och 66 procent män.

Inga dödsolyckor har skett med muskelbåtar (snabba båtar), jollesegling, windsurfing eller kollisioner. En olycka ägde rum med vattenskoter. Två till tre olyckor kan relateras till hög fart och då inga extrema farter utan troligen i spannet 15–20 knop. Från båtöta områden finns få dödsolyckor rapporterade. I Stockholms skärgård skedde exempelvis inga sådana olyckor. Den största delen av döds-

olyckorna sker i små båtar på insjöar och i andra vatten där myndigheter inte övervakar trafiken. Transportstyrelsen har på regeringens uppdrag tagit fram en strategi för hur antalet döda och allvarligt skadade inom fritidsbåtstrafiken ska kunna minska i enlighet med regeringens mål. I strategin påpekas att alkoholen är ett stort problem för fritidsbåtstrafikens säkerhet.

Reglerna för sjöfylleri skärptes sommaren 2010. De nya reglerna är framför allt riktade mot fritidsbåtstrafiken. Preliminära siffror från 2012 tyder på att ungefär sex av tio omkomna i fritidsbåtolyckor hade alkohol i blodet.

Omkomna och allvarligt skadade inom järnvägstransportområdet

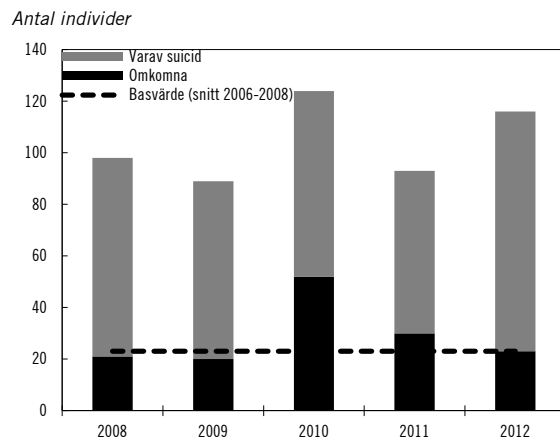
Precisering av målet: Antalet omkomna och allvarligt skadade inom järnvägstransportområdet minskar fortlöpande.

Resultat

Mer än 70 procent av alla omkomna inom bantrafik är suicider, vilka i statistiken undantogs från vad som utgör bantrafikolyckor (järnväg, spårväg och tunnelbanetrafik). Det är viktigt att kunna ta fram och redovisa antalet suicider inom bantrafiken så att rätt åtgärder kan genomföras. Enligt preliminära uppgifter (maj 2013) omkom 100 personer i järnvägstrafiken under 2012 varav 77 klassas som suicid. Det är en ökning jämfört med 2011 (82) men lägre än 2010 (111). Av 4 barn som omkom var 3 suicider. Antal omkomna under 2012 ligger på nivån för basvärdet beräknat som genomsnitt för åren 2006–2008.

Av de 23 omkomna i bantrafikolyckor (exklusive suicid) under 2012 förolyckades 17 vid järnvägarna, 3 vid tunnelbana och 3 vid spårvägar. Av de 23 var 17 män och 6 kvinnor. Av männen var 3 under 18 år medan övriga 20 omkomna var vuxna eller av okänd ålder. Snittnivån för omkomna under de tre senaste åren var högre än basvärdet och behöver minska med hela 71 procent för att nå målet för 2020. Antalet allvarligt skadade vid olyckshändelser 2012 minskade också och ligger under 2020 års målnivå. Med hänsyn till utfallet för järnvägsoolyckorna de senaste åren är bedömningen att målen 2020 inte kommer att nås.

Diagram 3.8 Antal omkomna i bantrafiken 2008–2012



Antalet allvarligt skadade i järnvägsoolyckor minskade från 42 personer 2011 till 22 personer 2012. Målet med en årlig minskning uppnåddes. Medelvärdet för de senaste tre åren är lägre än basvärdet och avståndet till målet om elva procent (beräknat på de tre senaste åren 2010–2012). De allvarligt skadade fördelade sig liksom de omkomna ojämnt över trafikslagen: 17 vid järnvägarna, två vid spårvägar och tre vid tunnelbana.

De senaste tre åren har antal omkomna i bantrafiken, exklusive suicid, varit 52 personer 2010, 30 personer 2011 och 23 personer 2012. Antalet suicid inom bantrafiken 2012 var ovanligt högt, 93 personer antas ha förolyckats genom suicid jämfört med 63 personer 2011 och 72 personer 2010. Antalet suicid inom vägtrafiken är också högre 2012 än tidigare, 36 personer förolyckades genom suicid 2012 jämfört med 23 personer 2011 och 17 personer 2010. Det finns dock skäl att tro att dessa skillnader kan ha sin grund i datainsamlingen. Numera har Transportstyrelsen tillgång till Riksmedicinalverkets (RMV) obduktionsresultat, vilket ger Transportstyrelsen förbättrade underlag vid bedömning av olyckor respektive suicid.

Samma antagande gäller vägtrafiken där suiciden under 2012 var långt fler än året innan.

För de resande är bantrafiken mycket säker, ingen omkom som passagerare under 2012. De allra flesta som drabbas av olyckor befinner sig utanför tågen där obehörigt spårbeträdande (inklusive suicid) utgör det enskilt största problemet. Detta är ett problem framförallt i och omkring storstäderna och medför även stora trafikstörningar i järnvägssystemet. Åt-

gårder bör därför i första hand inriktas på att få ner det stora antalet dödsfall som beror på spårbeträdanden

Trafikverket har inlett ett systematiskt arbete för att förhindra obehörigt spårbedrädande. Trafikverket har ett internt halveringsmål för dödsolyckor inom det järnvägsnät som myndigheten svarar för. Ett antal olycksdrabbade platser har identifierats och underlag för förbättringar har specificerats. Kameraövervakning utgör en av lösningarna, vilket under 2012 genomfördes mellan Malmö och Lund. Stängsel och åtgärder i infrastrukturen utgör andra åtgärder. Under 2012 stängde Trafikverket 180 plankorsningar och under samma period öppnades 53 planskilda korsningar för gång- och cykeltrafik och 58 planskilda korsningar för biltrafik. Säkerhetshöjande åtgärder har vidtagits bland annat vid pendeltågstationen Älvsjö i Stockholm (stängsel runt station och plattformssändrar).

Under 2012 började Transportstyrelsen rutinmässigt söka efter olyckorna i sjukvårdsdelen av databasen STRADA. Dessutom erhålls, som tidigare nämnts data från RMV (obduktionsresultat). Endast spårvägsolyckor och en del plankorsningsolyckor har hittills återfunnits i STRADA (arbetet påbörjades under 2011 men har under 2012 fått större genomslag). Under 2012 inleddes även arbetet med Gruppen för Nationell Samverkan Järnväg (GNS järnväg). För vägtrafiken finns den motsvarande gruppen GNS Väg sedan en tid tillbaka. I GNS järnväg ingår representanter från bland annat Trafikverket, Transportstyrelsen, Arbetsmiljöverket, Jernhusen AB och branschföreningar och utgör i likhet med GNS Väg, en arena för utbyte av kunskap och koordinering av verksamheter inom trafiksäkerhetsområdet i syfte att förverkliga Nollvisionen, se prop. 1996/97:137. Erfarenheter dras i ett trafikslagsövergripande perspektiv.

Riksdagen tillkännagav 2011 sin mening att regeringen skulle återkomma till riksdagen med förslag om hur undantag för registerföring för bl.a. järnvägar med historiska ändamål eller turiständamål lämpligen kan regleras. Regeringen återkom till riksdagen med ett sådant förslag i proposition 2010/11:160 (s. 60–61). Innebörden av förslaget var att Transportstyrelsen genom ändringar i järnvägslagen (2004:519) och järnvägsförordningen (2004:526) bemyndigas att meddela föreskrif-

ter om undantag från registrering av järnvägsfordon och infrastruktur för bl.a. järnvägsmateriel som används inom ramen för kulturhistorisk verksamhet. Riksdagen beslutade i enlighet med förslaget och regeländringarna trädde i kraft 1 december 2011. Transportstyrelsen har i skrivelse (dnr N2013/3868/TE) bedömt att det av säkerhetsskäl är ganska få av de järnvägsfordon som används i kulturhistorisk verksamhet som kan komma ifråga för undantag från registrering. För att minska bördan för den som använder sådana fordon som av säkerhetsskäl inte kan undantas från registrering i kulturhistorisk verksamhet avser regeringen att ge Transportstyrelsen förutsättningar att i vissa fall nedsätta registreringsavgiften (se avsnitt 3.7.12).

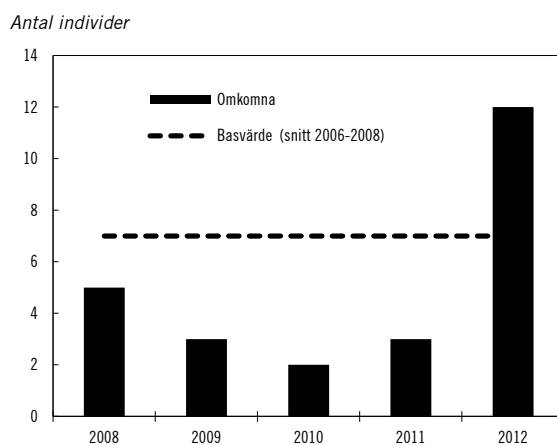
Omkomna och allvarligt skadade inom lufttransport

Precisering av målet: Antalet omkomna och allvarligt skadade inom luftfartsområdet minskar fortlöpande.

Resultat

Under 2012 omkom 12 personer vid olyckor inom lufttransport, vilket är en ökning jämfört med 2011 då tre personer omkom. Antalet allvarligt skadade ökade också, från nio personer till 16 personer 2012. Målet om fortlöpande minskning har inte uppnåtts och under 2012 låg antalet omkomna över basvärdet om sju personer.

Diagram 3.9 Antal omkomna i lufttrafiken 2008–2012



Källa: Trafikanalys.

De 12 omkomna med luftfartyg härrörs till två från helikopter, en till privat flygplan, sex till ultralätta flygplan och tre från skärmflyg. Av de 16 allvarligt skadade under 2012 skedde 13

med skärmflyg, där föraren sitter fastspänd under ett tygsegel gjord för att ge lyftkraft utan motor. Övriga tre personer skadades i ultralätt plan, ballong och hängflyg. Antalet allvarligt skadade var fler än de nio skadade året innan. Genomsnittet för de senaste tre åren var 13 omkomna personer, vilket är lägre än basvärdet 16. Sammantaget är olyckstalen mycket små, vilket medför stora procentuella förändringar mellan åren.

Begränsad klimatpåverkan

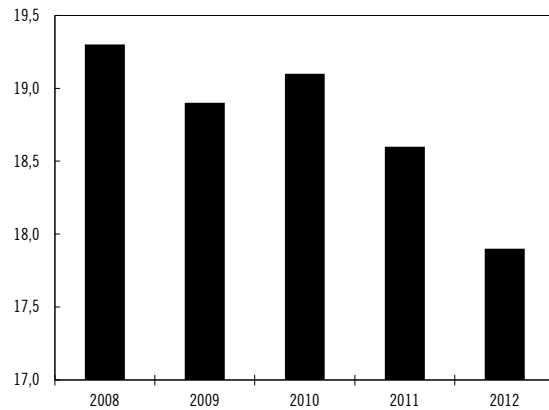
Precisering av målet: Transportsektorn bidrar till att miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet fossilberoende. År 2030 bör Sverige ha en fordonsslotta som är oberoende av fossila bränslen.

Resultat

Preliminära beräkningar visar att utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter minskade med cirka 4 procent under 2012 jämfört med 2011. Transportsektorns utsläpp ligger nu strax över utsläppen 1990. Utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter domineras av vägtrafiken och svarar för cirka en tredjedel av de samlade i utsläppen av växthusgaser i Sverige. Preliminära uppgifter för 2012 indikerar att energieffektiviteten för godstransporter på väg, mätt som energianvändning per tonkilometer, tycks ha sjunkit något under det senaste året. Persontransporter på väg, mätt som energianvändning per personkilometer, visar däremot en tydligt förbättrad energieffektivitet.

Diagram 3.10 Koldioxidutsläpp från vägtrafiken 2007–2012

Miljoner ton CO₂-ekvivalenter



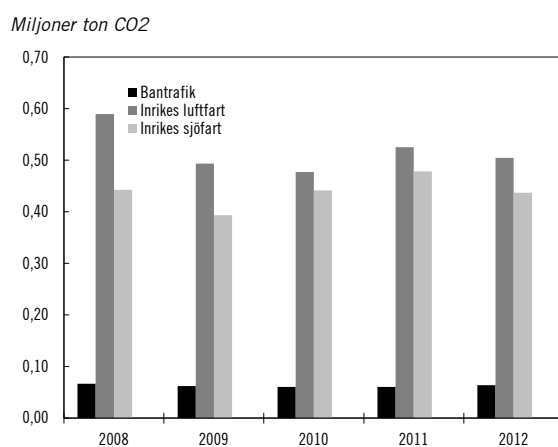
Källa: Naturvårdsverket.

Vägtrafikens utsläpp av växthusgaser minskade preliminärt med cirka 4 procent under 2012 jämfört med 2011. Förklaringen är en kombination av energieffektivare personbilar, en ökad andel biobränslen och minskad trafik. Trafikverkets åtgärder under 2012 minskade utsläppen av växthusgaser (räknat i koldioxid-ekvivalenter) med drygt 173 000 ton och energianvändningen med 539 GWh. Mest bidrog järnvägsinvesteringar och framför allt öppnandet av Botniabanan. Andra åtgärder som bidragit är elbesparing vid tågdrift, kontroll av sparsam körning i förarprovet, sänkta hastigheter och ökad hastighetsefterlevnad samt bättre val av fordon, drivmedel och färdsätt.

Den genomsnittliga bränsleförbrukningen hos nya personbilar fortsätter att sjunka, från 5,8 liter per 100 kilometer 2011 till 5,5 liter per 100 kilometer 2012. Det motsvarar en minskning av koldioxidutsläppen från 144 gram per kilometer till 138 gram per kilometer. Även under 2012 dominerades nybilsförsäljningen av dieslbilar som utgjorde ca 65 procent av den totala försäljningen. Den 1 januari 2012 införde regeringen en supermiljöbilspremie i syfte att stimulera marknadsintroduktionen av de miljömässigt bästa bilarna. Under 2012 nyregistrerades 928 supermiljöbilar. Av dessa var 266 elbilar (29 procent) och 662 laddhybrider (71 procent). Från och med den 1 januari 2013 gäller skärpta krav för den femåriga befrielsen från fordonsskatt för bilar med låga koldioxidutsläpp. Med den nya, skärpta miljöbilsdefinitionen har andelen miljöbilar av nybilsförsäljningen varit cirka 10 procent under de första månaderna 2013.

Andelen förnybara bränslen inom vägtransportsektorn ökade från 6,8 procent 2011 till 8,1 procent 2012. Ökningen beror till största delen på ökad inblandning av biodiesel i diesel, huvudsakligen i form av hydrerade växtoljor (HVO). Enligt Statens energimyndighets preliminära beräkningar uppgår andelen förnybar energi inom transportsektorn enligt förnybarhetsdirektivets beräkningsmetod till 11,8 procent 2012. Direktivets mål är att varje medlemsstat ska uppnå 10 procent förnybar energi i transportsektorn till 2020, vilket innebär att Sverige redan 2012 har nått målet.

Diagram 3.11 Koldioxidutsläpp från bantrafik, inrikes luftfart och inrikes sjöfart 2008–2012



Källa: Trafikanalys.

Från och med 2012 ingår luftfarten i systemet för handel med utsläppsrätter, EU ETS. Luftfarten omfattas därmed av det utsläppstak som gäller för den handlande sektorn. I syfte att skapa ett positivt förhandlingsklimat inför ICAO:s generalförsamling hösten 2013 har EU beslutat att tillfälligt skjuta upp genomförandet av handelssystemets bestämmelser när det gäller flygningar till och från EU. För inrikes luftfart, som svarar för knappt en procent av de nationella utsläppen av växthusgaser, ökade koldioxidutsläppen preliminärt med drygt 5 procent under 2012 enligt Transportstyrelsens beräkningar. Samtidigt har dock transportarbetet mätt som personkilometer ökat med ungefär 9 procent vilket innebär att inrikesflygets energieffektivitet förbättrats under året. En bidragande orsak till den förbättrade energieffektiviteten är Luftfartsverkets aktiva arbete med att skapa rakare flygvägar och ökat antal gröna inflygningar. Eurocontrol, som samordnar flygtrafiken i Europa, har beräknat att raka flygvägar i det dansk-svenska

lufttrumsblocket kortar flygvägarna med 6 500 km, minskar bränsleförbrukningen med 20 ton och reducerar koldioxidutsläppen med 70 ton varje dag. För internationell luftfart som tankar i Sverige har utsläppen av koldioxid minskat något mellan 2011 och 2012 enligt preliminära beräkningar från Transportstyrelsen. Jämfört med 1990 har dessa utsläpp, som inte ingår det nationella åtagandet, ökat med cirka 70 procent.

Förhandlingarna i IMO (International Maritime Organization) för att minska sjöfartens utsläpp av växthusgaser har fortsatt. I maj 2013 enades IMO om den resolution kring tekniksamarbete och tekniköverföring som har varit en stötesten sedan beslutet i juli 2011 om tvingande krav på nya fartygs energieffektivitet genom ett s.k. Energy Design Index (EEDI). Överenskommelsen om resolutionen möjliggör att förhandlingarna kring sjöfartens växthusgasutsläpp kan gå in i ett nytt skede.

Övriga miljö kvalitetsmål och ökad hälsa

Precisering av målet: 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.

Resultat

Luftkvalitet

Luftkvaliteten i svenska tätorter har på de flesta håll blivit bättre de senaste decennierna. Enligt ett befolkningsviktat sammanvägt index har halterna av de ingående luftföroreningarna i tätorter minskat med 60 procent från början av 1990-talet och fram till vintern 2009/2010. Under senare år har dock minskningarna varit små och förbättringen av luftkvaliteten i tätorter är inte lika påtaglig som tidigare. Miljö kvalitetsnormer för utomhusluft överskrids i flera tätorter i trafiknära miljöer. De största problemen är att nå normerna för större partiklar och kvävedioxid. Miljö kvalitetsnormerna väntas fortsätta överskridas om inte ytterligare åtgärder vidtas.

Trots stora utsläppsminskningar har vägtrafiken en fortsatt negativ påverkan på luft-

kvaliteten. Långtidsexponering av trafikrelaterade luftföroreningar leder till att människor drabbas av lungsjukdomar, cancer samt hjärt- och kärlsjukdomar. Ett särskilt bekymmer är att barn som exponeras har ökad risk att drabbas av astma och andra luftvägsproblem. I Trafikverkets förslag till nationell plan anges att trots relativt sett ren luft i Sverige beräknas ett par tusen förtida dödsfall inträffa här varje år till följd av luftföroreningar. Spårbunden trafik är ett mindre problem, men kan ha betydelse i underjordiska miljöer. Sjöfarten påverkar inte tätortshalterna särskilt mycket förutom i vissa hamnstäder.

För att minska de höga halterna av PM10, dvs. partiklar mindre än 10 mikrometer, behöver bland annat dubbdäcksanvändningen minska. Nya regler under senare år har ökat kommunernas möjligheter att vidta åtgärder. Göteborg, Stockholm och Uppsala har i dag dubbdäcksförbud på vissa av sina gator. Preliminära uppgifter tyder på att miljö kvalitetsnormen för PM10 klarades under 2012. Det är i så fall första gången sedan normen trädde i kraft 2005. Sannolikt har lokala åtgärder såsom dubbdäcksförbud och dammbindning bidragit till detta. Samtidigt var 2012 ett gynnsamt år meteorologiskt varför det inte går att dra slutsatsen att problemen är lösta. Preliminär information från Stockholms och Uppsala läns luftvårdsförbund visar att normen återigen överskridits på ett antal gator vårvintern 2013.

Miljözoner för tung trafik har sedan 1990-talet varit ett viktigt kommunalt verktyg för att förbättra luftkvaliteten. Regeringen beslutade den 28 februari 2013 att skärpa och förtydliga regelverket för miljözoner. Ändringarna träder i kraft den 1 september i år.

Sedan början av 1990-talet har utsläppen av kväveoxider från inrikes transporter minskat kraftigt men bl.a. sjöfartens utsläpp av kväveoxider i Europa ökar och bidrar fortfarande till bl.a. övergödningsproblematiken i Östersjön. Regeringen har ställt sig bakom Helsingforskommissionens (HELCOM) beslut att ansöka hos IMO om att Östersjöområdet ska utpekas som ett särskilt kontrollområde för utsläpp av kväveoxider, NO_x Emission Control Area (NECA).

Buller

Ökat trafikarbete, ökad inflyttning till städer och ökat byggnad av bostäder i bullerutsatta

lägen gör också att fler människor blir utsatta för buller. 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 järnvägs- trafik. Enligt uppgifter som Trafikverket hänvisar till i sitt planeringsunderlag kan höga bullernivåer där människor bor och vistas, medföra effekter på hälsa och välbefinnande till exempel risk för hjärt- och kärlsjukdomar, sömnstörningar och effekter på inlärning och prestation.

Bullerskyddsåtgärder i de mest bullerexponerade miljöerna beräknas tillsammans med trafikförändringar ha medfört att det totala antalet personer som utsätts för trafikbuller över riktvärdet för ekvivalenta ljudnivåer inomhus har minskat med omkring 4 800 personer under 2012. Mellan 2004 och 2012 minskade res hastigheten på statliga vägar med i genomsnitt fyra procent, vilket medfört att antalet personer utsatta för buller över 55 dBA ekvivalent ljudnivå utomhus beräknas ha minskat med ca 24 000. Under 2012 har Trafikverket färdigställt kartläggningen av buller vid större vägar, järnvägar och flygplatser enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/49/EG av den 25 juni 2002 om bedömning och hantering av omgivningsbuller.

Andra hälsoaspekter

Utöver buller och luftkvalitet finns även andra hälsoaspekter kopplade till transportsystemet, se tidigare avsnitt avseende Barns möjlighet att använda transportsystemet, Kollektivtrafik, gång och cykel samt Trafiksäkerhet. Åtgärder har vidtagits som kan bidra till ökad hälsa genom att ge förutsättningar för fysisk aktivitet, t.ex. att bygga cykelbanor.

Landskap

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 vägkanter och banvallar kan skötas så att de kan erbjuda växtplatser för arter som inte längre gynnas av jordbruket. Andelen artrika vägkanter utgjorde 1996 omkring sex procent av vägkanterna, men inventeringar under 2012 visar att de artrika vägkanterna minskat med ca

20 procent. Trafikverket bedömer att trenden kan brytas genom den upphandling av landskapsanpassad skötsel som inletts. Under 2012 har 37 alléer längs det statliga vägnätet åtgärdats, vilket utgör ca två procent av åtgärdsbehovet. Inom Trafikverket pågår ett utvecklingsarbete som syftar till att anpassa infrastrukturen till landskapet. Arbetet utgår från en helhetssyn på människa, miljö och transportsystem, där landskapets form och rumslighet, ekologiska bärkraft och kulturhistoriska värden ingår. Åtgärder för att minska barriärer för fisk, uter och groddjur vid statliga vägar och järnvägar har genomförts i viss

omfattning 2012. Åtgärdstakten är låg i förhållande till mängden barriärer

För ytterligare information om utvecklingen av luftkvaliteten, buller och biologisk mångfald se utgiftsområde 20 Allmän miljö- och naturvård.

3.5.3 Analys och slutsatser

Analys och slutsatser beträffande måluppfyllelsen om tillgänglighet samt hänsynsmålet om säkerhet, miljö och hälsa sammanfattas i tabell 3.4 nedan.

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.	På flera områden har transportsystemet utvecklats positivt sedan 2011. I ett längre perspektiv är därför nivåerna för många mått tillbaka till de nivåer som rådde för några år sedan, exempelvis för punktligheten inom järnvägstrafiken. Det finns dock områden att arbeta vidare med, såsom den ökade spårigheten i vägsystemet och den kraftiga ökningen av antalet upptäckta allvarliga fel i järnvägsnätet. Transportsystemets erbjudna bekvämlighet och trygghet ligger i stort kvar på tidigare observerade nivåer.	Oförändrad
Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.	Utvecklingen har det senaste året varit positiv ur en del aspekter när det gäller tillförlitlighet i termer av punktlighet för järnvägstrafiken och minskade totalstopp i vägtrafiken vilket medfört att nivåerna åter uppgår till de nivåer som rådde för några år sedan. Både nationellt och i ett internationellt perspektiv upplevs dock transportsystemets kvalitet ha försämrats jämfört med tidigare år. Om detta fortsätter riskerar det att minska konkurrenskraften.	Negativ
Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder.	Tillgänglighet till service och arbetsmarknad har försämrats över tid. När det gäller tillgänglighet till bytespunkter i kollektivtrafiken är underlaget begränsat till 2012 varför en bedömning över tid inte har kunnat göras. Utvecklingen av den interregionala tillgängligheten är svårbedömd men uppvisar inga tydliga tecken på förbättring. Den internationella tillgängligheten och åtkomligheten med flyg uppvisar en försämrning jämfört med föregående år med kortare möjlig vistelsestid och färre destinationer.	Negativ
Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.	Skillnader i resmönster mellan män och kvinnor består. Totalt var representationen av kvinnor i styrelser och ledningsgrupper för myndigheter och statliga bolag inom transportområdet drygt 40 procent under 2012. Det saknas fortfarande indikatorer och nyckeltal som beskriver hur transportmyndigheterna etablerar kontakt med kvinnor såväl som män när samråd görs med medborgarna i samband med planeringsprocesserna. Det är fortfarande stora skillnader mellan kvinnors och mäns pendlingsmönster.	Oförändrad
Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.	Det finns en tendens till att skillnaden i mobilitet mellan personer med funktionsnedsättningar och övriga har minskat de senaste åren. Det finns även en tendens till att skillnaden i resandet med allmän kollektivtrafik minskar. Trafikverket fortsatte under 2012 att åtgärda hållplatser och stationsområden för personer med särskilda behov, men i en lägre takt än 2011. Andel fordon i kollektivtrafiken med anpassningar för personer med funktionsnedsättning har ökat de senaste åren. Bedömningen är därför att utvecklingen går i positiv riktning.	Positiv
Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer ökar.	Myndigheternas arbete för barn i trafiken fokuseras mest på säkerheten, och mindre på deras möjligheter att själva använda transportsystemet. Mycket av arbetet inriktas mot barns skolvägar. Ledsagningservice på stationer ska vara öppen för all som behöver den på grund av sin ålder, men den vänder sig inte till ensamresande barn. Sammantaget visar den tillgängliga informationen att förbättringsåtgärder har vidtagits under årens gång, men att arbetet går långsamt och i vissa avseenden bakåt.	Oförändrad
Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.	Hur förutsättningarna att gå och cykla har förändrats är ovisst. Förutsättningarna att välja lokal- och regional kollektivtrafik samt långväga tågtrafik har under flertalet år förbättrats sett till hur utbudet inom dessa områden har ökat. Däremot har trängseln samt priserna inom kollektivtrafiken ökat, samtidigt som kapacitetsbristerna och förseningarna i järnvägssystemet varit stora. Marknaden för kollektivtrafik har öppnats för konkurrens. Effekterna av reformen har än så länge varit små.	Oförändrad

Hänsynsmålet	Analys och slutsatser	Trend
Antalet omkomna inom vägtransportområdet halveras och antalet allvarligt skadade minskar med en fjärdedel mellan 2007 och 2020.	Antalet personer som omkom och antalet som skadades allvarligt inom vägtransportområdet minskade under 2012 jämfört med 2011. Antalet omkomna 2012 var det näst lägsta sedan 1940-talet. Medelvärdena för de senaste tre åren var också väl under basvärdena. Sammantaget bedöms att utvecklingen varit positiv.	Positiv
Antalet omkomna inom yrkessjöfarten och fritidsbåttrafiken minskar fortlöpande och antalet allvarligt skadade halveras mellan 2007 och 2020.	Endast ett fåtal olyckshändelser inträffade i yrkessjöfarten och en person omkom. Inom fritidsbåttrafiken omkom 23 personer. Totalt för sjötrafiken ligger medelvärdet för omkomna de tre senaste åren under basvärdet. Kontinuerlig förbättring av dataunderlag för att bedöma antal allvarligt skadade inom fritidssjöfarten gör att antal skadade enligt mätning ökar och kommer att fortsätta öka. Målnivåerna måste därför ses över.	
Antalet omkomna och allvarligt skadade inom järnvägstransportområdet minskar fortlöpande.	Antalet omkomna vid olyckshändelser inom bantrafiken minskade 2012. Snittnivån under de tre senaste åren var trots det högre än basvärdet och måste minska med hela 71 procent för att nå målet för 2020. Antalet allvarligt skadade vid olyckshändelser 2012 minskade också och ligger under 2020 års målnivå. Med tanke på de höga dödstalen är ändå den övergripande bedömningen av utfallet de senaste åren att målen 2020 är långt från att nås.	Negativ
Antalet omkomna och allvarligt skadade inom luftfartsområdet minskar fortlöpande.	Antalet omkomna ökade mellan 2011 och 2012 från 3 till 12 personer. Antal allvarligt skadade ökade också, från 9 till 16 personer. De flesta haverier har inträffat med små luftfarkoster. Inget haveri med ett kommersiellt flygplan har inträffat under den studerade perioden men totalt inom lufttransport har utvecklingen inte uppfyllt preciseringen om fortlöpande förbättringar.	Oförändrad
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.	Utsläppen av växthusgaser från transporter har minskat sedan 2005. Energieffektiviteten i nyregistrerade fordon fortsätter att förbättras. Den totala andelen förnybar energi av energianvändningen i transportsektorn har ökat jämfört med föregående år.	Positiv
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.	Det är svårt att göra en samlad bedömning av utvecklingen avseende transportsystemets samlade påverkan på övriga miljö kvalitetsmål. För vissa mål har utvecklingen varit positiv, men inom andra områden pekar indikatorer mot att utvecklingen stannat av. Genomförda åtgärder för de mest bullerutsatta verkar inte räcka för att minska antalet personer som utsätts för bullernivåer över gränsvärdena, och åtgärdstakten för att gynna biologisk mångfald och minska infrastrukturens barriäreffekter är fortsatt låg i förhållande till identifierade behov.	Oförändrad

3.5.4 Särskilda resultatredovisningar

Särskilt om Trafikverkets resultat

Nationell plan

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 prisnivå (prop. 2008/09:35, bet. 2008/09:TU1, rskr. 2008/09:126 och bet. 2008/09:TU2, rskr. 2008/09:145). Den totala statliga finansieringsramen fördelas enligt riksdagens beslut på följande sätt.

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

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

I direktiven för åtgärdsplaneringen den 19 december 2008 (dnr N2008/8698/IR, N2008/8869/IR) beslutade regeringen att den statliga ramen för utveckling av transportsystemet på 217 miljarder kronor ska delas upp. En del för utveckling av transportsystemet på nationell nivå på 183,9 miljarder kronor samt 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 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 prisnivå. Denna planeringsram utgör ett komplement till den statliga planeringsram för infrastrukturåtgärder för samma period på 417 miljarder kronor i 2009 års prisnivå som riksdagen tidigare har beslutat om³.

År 2012 är det tredje året i de nu gällande nationella och regionala planerna. Tabell 3.5 nedan redovisar en uppföljning av genomförda åtgärder 2010, 2011 och 2012 i förhållande till fastställd ram.

³ I samband med behandlingen av regeringens proposition Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem beslutade riksdagen att planeringsramen för dessa investeringar ska uppgå till 53 miljarder kronor för perioden 2010–2025.

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

	Ram statliga medel 2010–2021	Utfall 2011	Utfall 2012	Utfall 2010–2012
Statlig ram för planeringsperioden 2010-2021	417 000			
<i>Utveckling av transportsystemet</i>				
Utveckling väg	72 600	7 322	8 427	23 497
Utveckling järnväg	79 550	10 533	9 690	31 838
Länsplaner	33 500	2 170	2 455	7 062
Flygplatser	800	103	63	269
Sjöfart	1 250	1	1	2
Ränta och amortering	29 300	1 327	1 439	3 541
Summa Utveckling av transportsystemet	217 000	21 456	22 075	66 209
<i>Drift, underhåll och bärighet</i>				
Drift och underhåll vägar	110 200	8 762	9 296	27 222
Bärighet vägar	14 800	1 239	1 507	4 077
Bidrag till enskilda vägar	11 000	995	1 044	2 951
Drift och underhåll järnväg	64 000	6 151	7 407	20 083
Summa Drift, underhåll och bärighet	200 000	17 147	19 254	54 333
<i>Finansiering</i>				
Anslag	395 000	32 458	37 184	104 477
Lån i Riksgäldskontoret	22 000	6 145	4 153	16 073
Summa Finansiering	417 000	38 603	41 337	120 550
Investeringsram för planeringsperioden 2010-2021				
Investeringar i vissa väg- och järnvägsprojekt som delvis kommer att finansieras med inkomster från trängselskatt eller vägavgifter	50 000	761	612	1 575
<i>Finansiering</i>				
Lån i Riksgäldskontoret, trängselskatt och avgifter	50 000	761	612	1 575
Totalram för planeringsperioden 2010-2021	467 000	39 364	41 949	122 125

I enlighet med den nationella planen har det 2010, 2011 och 2012 gjorts investeringar för 53 792 miljoner kronor och 162 511 miljoner kronor för hela planperioden 2010–2021.

Det ger att 33 procent av den totala planen hade genomförts vid utgången av 2012 se tabell 3.6.

Tabell 3.6 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. 2012 ¹	43 877	3 475	5 780	660	53 792
Plan 2010–2021	121 055	14 800	21 851	4 805	162 511
Andel av plan	36 %	23 %	26 %	14 %	33 %

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 2012 enligt nationell plan och de regionala planerna, och hur kostnaderna fördelats mellan olika typer av åtgärder redovisas i tabell 3.7.

Tabell 3.7 Kostnader för investeringar per åtgärdskategori*Miljoner kronor i löpande prisnivå*

Åtgärds kategorier	2010	2011	2012
Motorväg	4 917	4 899	3 681
Mötesfri landsväg m.fl.	3 350	3 621	4 342
Gång- och cykelväg	252	220	301
Dubbelspår eller flerspår	5 844	6 549	6 597
Kraftförsörjning	375	369	326
Tillgänglighetsanpassning av stationer	191	86	169
Övriga kapacitetsåtgärder järnväg	5 412	4 424	2 700
Övrigt	4 408	5 106	6 393
Totalt investeringar	24 749	25 274	24 509

I tabell 3.8 nedan redovisas prognostiserad kostnad i förhållande till plan.

Tabell 3.8 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. medfi- nansiering	Prognostiserad kostnad 2012–12-31	Prognostiserad kostnad i för- hållande till Nationell plan	Utfall t.o.m. 2012-12-31 (löpande priser)
Citybanan	B	2009	2017	18 405	18 451	100 %	11 221
Förbifart Stockholm	V	Prel. 2013	Prel. 2020- 2022	27 669	27 669	100 %	979
Tomtebodå–Kallhäll, ökad kapacitet (Mälår- banan)	B	2011 (Yttre delen)	2016 och efter 2021	10 709	10 709	100 %	741
E20 Norra länken	V	2006	2015	11 925	9 490	80 %	8 666
E4 Tomtebodå–Haga södra (Norra station)	V	2010	2018	753	653	87 %	259
E18 Hjulsta–Kista	V	2009	2015	3 960	3 555	90 %	2 601
Kirunaprojektet	B	2009	2012	2 002	1 002	50 %	1 221
Bana väg Motalå–Mjölby	V	2010	2013	1 655	1 600	97 %	1 274
	B	2006	2012	2 321	2 446	105 %	2 505
Hallandsås	B	Omstart 2003 (1992)	2015	10 827	11 404	105 %	9 394
E4 Sundsvall	V	2011	2015	4 094	4 094	100 %	2 388
Ådalsbanan	B	2004	2012	6 957	7 178	103 %	7 375
Bana väg i väst	V	2004	2012	6 052	5 848	97 %	6 078
	B	2004	2012	7 117	7 352	103 %	7 499

Av tabellen framgår att för sex projekt ligger den prognostiserade kostnaden under plankostnaden, medan den prognostiserade kostnaden överskrider för fyra projekt. Den betydligt lägre prognosen i förhållande till plan för Kirunaprojektet (50 procent) beror på de innehålls- och kostnadsbesparingar som Trafikverket identifierat tillsammans med LKAB som bekostar projektet.

De regionala planerna

I tabell 3.9 nedan redovisas vilken typ av åtgärd som har genomförts enligt de regionala planerna och hur bidragen fördelat sig mellan olika typer av bidrag. I de namngivna investeringarna ingår såväl medel till vägar som till järnvägar. Under 2012 genomfördes åtgärder för totalt 2 427 miljoner kronor. Det innebär att drygt 21 procent av den totala planen för har genomförts 2010–2012. Fördelningen mellan de olika regionala planerna redovisas i tabell 3.10.

Tabell 3.9 Uppföljning av åtgärdsstyper i de regionala planerna

Kostnader i miljoner kronor, löpande priser

År	Namngivna investeringar	Trimning och effektivisering, miljö och övriga mindre åtgärder	Statlig medfinansiering till kommuner för trafik-säkerhet, miljö, transportinformatik och flygplatsanläggningar	Statlig medfinansiering till trafikmyndigheter för kollektivtrafik väg, spår och sjöfart	Bidrag till enskilda vägar	Summa
2010	1 325	699	31	369	13	2 437
2011	852	742	84	477	15	2 170
2012	1 140	586	585	97	19	2 427
2010-2012	15 743	6 998	2 409	7 601	349	33 100
Utfall i andel av plan t.o.m. 2012	21 %	29 %	29 %	12 %	13 %	21 %

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

Län	Utfall 2010–2011	Utfall 2012	Plan 2010–2013	Plan 2010–2021	Andel som genomförts under 2010–2012 av plan 2010–2021
Stockholm	873	648	2 484	7 851	19 %
Uppsala	200	146	480	1 518	23 %
Södermanland	56	59	290	917	12 %
Östergötland	190	162	425	1 342	26 %
Jönköping	136	122	391	1 236	21 %
Kronoberg	125	41	215	678	24 %
Kalmar	171	-4	251	793	21 %
Gotland	43	16	65	205	29 %
Blekinge	67	64	154	487	27 %
Skåne	541	255	1 276	4 033	20 %
Halland	149	48	335	1 060	19 %
Västra Götaland	1 076	316	1 846	5 835	24 %
Värmland	99	73	277	877	20 %
Örebro	139	23	299	944	17 %
Västmanland	84	79	240	758	21 %
Dalarna	124	87	311	983	21 %
Gävleborg	91	56	276	873	17 %
Västernorrland	125	38	220	696	23 %
Jämtland	49	21	151	477	15 %
Västerbotten	112	58	251	794	21 %
Norrbottnen	93	80	235	743	23 %
Centrala kostnader, ej fördelat på län	64	40			
Summa	4 607	2 427	10 473	33 100	21 %

Drift och underhåll samt extra åtgärder 2012

I april 2011 meddelade regeringen sin avsikt att vidta åtgärder för att möjliggöra ytterligare kapacitetshöjande åtgärder i järnvägsnätet med 800 miljoner kronor under 2011. Därutöver höjdes banhållningsanslaget med 1 800 miljoner kronor i statens budget för 2012. Denna satsning innebär att Trafikverket har genomfört extra åtgärder för 1 380 miljoner kronor under 2012. Restande medel kommer användas under 2013. Den största delen av satsningen – 933 miljoner kronor – har använts till reinvesteringar som syftar till att gagna funktionen på landets högtrafikerade banor. Som exempel kan nämnas att ca 85 kilometer järnvägsspår byttes under 2012, den största delen på godsstråket genom Bergslagen och Västra stambanan. I Stockholm renoverades gamla Årstabron och ca 25 spårväxlar byttes i hela landet. En viktig del har även varit att projekteringar och förarbeten har genomförts under

2012 som ger goda förutsättningar för åtgärder under kommande år. Den återstående delen av använda medel tack vare satsningen på järnväg – 447 miljoner kronor – har använts till investeringar. Av dessa medel användes 106 miljoner kronor till investeringar i större projekt och 341 miljoner kronor till investeringar i mindre åtgärder för trimning och effektivisering av järnvägssystemet. Investeringar har bl.a. gjorts i de större projekten Malmbanan, Kilafors–Holmsveden, Stockholm C–Sörentorp, Värmlandsbanan samt Hallsberg–Degerön.

Underhåll av belagda vägar är oftast den regulator som används för att kompensera höga vinterväghållningskostnader. Underhållskostnaden för 2012 ligger på samma nivå som för 2008. De mellanliggande åren har kostnaderna varit lägre, vilket till stor del förklaras av de svåra väderförhållandena vintrarna 2010 och 2011. Tillståndet

på vägarna är samtidigt i stort sett oförändrat under den senaste femårsperioden.

För tillståndsförändringen mellan 2011 och 2012 noteras en liten förbättring för spår-djupsutvecklingen, medan utvecklingen av andel vägar med ojämnheter i längdled är oförändrade. Ett normalt utfall för vintertjänster har – tillsammans med de särskilda åtgärder som Trafikverket satte in inför 2012 – inneburit att antalet totalstopp på vägnätet kraftigt minskat. Även på väghållningsanslaget gjordes en stor satsningen i statens budget 2012. Av de 950 miljoner kronor extra som Trafikverket tilldelades 2012 har 342 miljoner kronor använts till underhållsåtgärder och 450 miljoner kronor till investeringar. Reste-

rande 158 miljoner kronor kommer att användas under 2013. Den störta delen av underhållsåtgärderna har avsett byte av vägbeläggning, men bland åtgärderna finns även förbättring av trafikinformation. Till exempel har kameror och detektorer byggts ut längs med pendlingsstråken i Stockholms-regionen för att tidigare identifiera störningar. De extra investeringsåtgärderna omfattade ett stort antal åtgärder med mindre belopp per åtgärd. Bland åtgärderna kan nämnas 145 miljoner kronor på projektet ”Arbetspendling – körfält” t.ex. i form av åtgärder för att underlätta för gång och cykel samt kollektivtrafik och åtgärder för förbättrad bärighet på 256 miljoner kronor.

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

Bantyp	Tågkilometer (miljoner)	Andel	Spårkilometer	Andel	Kronor per tågkilometer 2012	Kronor per spårmeter 2010	Kronor per spårmeter 2011	Kronor per spårmeter 2012
Storstadsområden	31	22 %	1 349	9 %	36	853	970	834
Större stråk	63	44 %	4 725	32 %	29	347	347	387
Banor för övrig viktig gods- och re-sandetrafik	35	25 %	4 172	29 %	43	276	199	365
Mindre trafik	10	7 %	2 680	18 %	50	177	188	193
Ringa eller ingen trafik	1	0 %	1 186	8 %	240	147	107	117
Ej indelad i bantyp	2	1 %	458	3 %	308	813	813	1 366
Totalt	142	100 %	14 569	100 %	41	341	328	395

¹ Metoden för att ta fram underhålls- och reinvesteringarkostnad per bantyp har förändrats något från 2011 till 2012. För att bibehålla jämförbarheten över tiden har åren 2010 och 2011 justerats på motsvarande sätt.

Tabell 3.12 Belägningsunderhåll per vägtyp

Kronor, löpande prisnivå

Vägtyp	Vägmeter	Andel	Underhåll per vägmeter 2008 ¹	Underhåll per vägmeter 2009 ¹	Underhåll per vägmeter 2010 ¹	Underhåll per vägmeter 2011	Underhåll per vägmeter 2012
Storstadsområden	475	1 %	111	150	137	129	214
Övriga nationella stamvägar	7 994	8 %	86	83	67	38	64
Utpekade pendlings- och servicevägar	6 622	7 %	45	32	38	32	32
Övriga för näringslivet utpekade viktiga vägar	43 950	45 %	23	16	20	14	14
Lågtrafikerade vägar	39 383	40 %	8	6	7	5	8
Totalt	98 424	100 %	24	19	20	14	20

¹ Metoden för att ta fram underhålls- och reinvesteringarkostnad per vägtyp har förändrats något från 2011 till 2012. För att behålla jämförbarheten över tiden har åren 2008, 2009, 2010 och 2011 justerats på motsvarande sätt.

Uppföljning av objekt som färdigställdes 2012

I nedanstående tabell redovisas en kostnadsuppföljning för de större väg- och järnvägsobjekt som färdigställdes under 2012. 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 nationell plan. Av tabellen framgår vilket år regeringen hade fattat planbeslut vid byggstart.

För att kunna jämföra kostnaderna redovisas dessa i 2012 års priser. I tabellen redovisas en prisomräkning med både nettoprisindex och det branschrelaterade index som Trafikverket använder.⁴ Som framgår av tabellen är de slutliga kostnaderna för projekten generellt sett högre än de planerade kostnaderna. Framför allt gäller det järnvägsprojekten. Det framgår också av tabellen att kostnadsökningarna varierar stort beroende på vilket index som används. Om beräkningarna utgår från branschindex blir den totala ökningen 16 procent att genomföra med 41 procent om nettoprisindex används. Det bör noteras att förändrade kostnader kan ha flera olika orsaker. Det kan t.ex. gälla högre byggkostnader än förutsett eller förändrad utformning av ett projekt som sådant. I Trafikverkets årsredovisning för 2012 förklaras och kommenteras kostnadsutvecklingen på projektnivå.

⁴ 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 i den del av entreprenadbranschen som avser väg- och järnvägsbyggande.

Tabell 3.13 Uppföljning av kostnader samt redovisning av kalkylerad samhällsnytta för objekt som öppnats för trafik under 2012

	Aktuellt regerings- beslut vid byggstart	Branschindex			Nettoprisindex			NNK	
		Beräknad kostnad	Verklig kostnad	Kostnads- föränd- ring	Beräknad kostnad	Verklig kostnad	Kostnads- föränd- ring	Beräknad NNK1 i plan (bransch- index)	Uppföljd NNK2 (bransch- index)
Järnväg									
Sundsvall–Nyländ, upp- gradering (Ådalsbanan)	2004	5 734	8 636	51 %	4 126	7 700	87 %	-	-
Stambanan genom övre Norrländ, ökad kapacitet	2004	Följs upp 2013							
Malmbanan, övriga upp- graderingsåtgärder	2010	106	296	179 %	97	291	200 %	0,7	-0,4
Umeå, ny godsbangård inkl. ombyggnad av per- sonbangård	2004	Följs upp 2013							
Västerhaninge–Nynäs- hamn, ökad kapacitet	2010	892	966	8 %	815	900	10 %	-	-
Nynäsbanan, Nynäsgård mötesstation	2010	99	134	35 %	90	132	47 %	4,2	2,8
Förslöv–Ångelholm	2004	Följs upp 2013						-	-
Kraftsamling Öresund	2010	292	549	88 %	266	527	98 %	-	-
Nykroppa Kristinehamn	2010	254	240	-6 %	232	233	0 %	-0,1	-0,1
Motala–Mjölby dubbel- spår (inkl. resecentrum i Motala och Skänninge)	2004	1 706	2 921	71 %	1 228	2 715	121 %	-	-
Mötesspår Blekinge kustbana, öster om Karlshamn (Ångsåsmos- sen)	2010	70	61	-13 %	64	61	-5 %	2,9	3,5
Trollhättan–Göteborg (Oliskroken)	2004	8 018	8 694	8 %	5 769	8 028	39 %	-0,1	-0,2
Motorväg									
E6 Trelleborg–Vellinge MV 9,1	2004	488	354	-27 %	373	337	-10 %	2	3,1
E22 Hörby Norra– Linderöd	2010	355	310	-13 %	325	304	-6 %	-0,1	0,1
E22 Hurva–Rolsberga	2010	359	252	-30 %	329	247	-25 %	0,1	0,6
E4 Södertälje–Stockholm (Hallunda)	2010	401	370	-8 %	367	358	-2 %	3,1	3,4
E6 Tanumshede–Lugnet	2010	856	789	-8 %	784	748	-5 %	-	-
E6 Skee–Värmlandsbro	2010	774	673	-13 %	709	640	-10 %	-	-
E45 Angeredsbron–Äl- vängen	2004	3 696	3 951	7 %	2 858	3 732	31 %	-0,1	-0,2
E45 Älvängen– Trollhättan	2004	3 083	2 673	-13 %	2 384	2 612	10 %	-0,7	-0,7
Mötesfri väg och fler- fältsväg i tätort									
Riksväg 55 förbi Katrine- holm	2010	557	414	-26 %	510	402	-21 %	-0,5	-0,3
Totalt		27 740	32 283	16 %	21 326	29 967	41 %		

Kostnads- och produktivitet utveckling

Regeringens uppfattning är att prognossäkerheten och kostnadskontrollen behöver bli betydligt bättre. Det pågår ett kontinuerligt arbete i Trafikverket med att utveckla och förbättra prognossäkerhet och kostnadskontroll i infrastrukturprojekt men det är ett arbete som kan bära frukt först efter ett antal år. I propositionen Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt (prop. 2008/09:35) anger regeringen att en tvåprocentig produktivitetsförbättring per år bör vara en realistisk förväntning på anläggningsmarknaden för perioden 2010–2021. En årlig tvåprocentig produktivitetsförbättring 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 bidra till att förbättra produktiviteten och innovationsgraden på anläggningsmarknaden tillkallade regeringen Produktivitetskommittén som slutredovisade sitt uppdrag i maj 2012.

Trafikverkets beställar- och upphandlingsstrategi

Under 2011 fastställde Trafikverket en beställar- och upphandlingsstrategi. Där framgår att målet för beställarrollen är att få mer nytta för pengarna genom ökad produktivitet, innovationsgrad och konkurrens i anläggningsbranschen. 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 samt 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 togs fram inför den genomförandefas som sträcker sig över åren 2012–2013. Inom Trafikverket påbörjades begränsade mätningar av produktiviteten under 2010 och de utökades 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.

Nät av beredskapsflygplatser

Sedan den 1 januari 2012 följer det av Trafikverkets instruktion att myndigheten genom överenskommelser med flygplatshållare ska 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 ingått överenskommelser med Swedavia, Försvarsmakten och Gällivare kommun om att upprätthålla 24 timmars nationell beredskap med 1 timmes inställelsestid på flygplatserna i Malmö, Ronneby, Göteborg Landvetter, Visby, Stockholm Arlanda, Sundsvall, Östersund, Umeå, Luleå och Gällivare. Trafikverket har på eget initiativ lämnat en redovisning till Regeringskansliet med en utvärdering av tillgängligheten till flygplatser med beredskap efter det att det nya systemet kommit på plats (N2013/793/TE). Trafikverket konstaterar där att i stort sett hela landet nu täcks inom en timmes flygtid från dessa flygplatser.

Sjöfartsstöd

Den 31 december 2010 avvecklades Rederinnämnden och fr.o.m. den 1 januari 2011 har Delegationen för sjöfartsstöd inom Trafikverket i uppgift att pröva frågor om statligt stöd till svensk sjöfart och att följa upp den svenska sjöfartens internationella konkurrenssituation. Delegationen har under 2012 behandlat 533 ansökningar (566 under 2011) om sjöfartsstöd, fördelat på 48 rederier (52 under 2011). Omräknat i antal helårsanställda motsvarar detta 7 727 helårsanställda sjömän (8 184 för 2011). Under

2012 har sjöfartsstöd om 1 672 miljoner kronor beslutats, jämfört med 1 712 miljoner kronor under 2011.

Trafikverket skriver i en analys att den kraftiga konjunkturedgången under finanskrisen drabbade segmenten i den svenska sjöfartsnäringen i olika utsträckning. Fallande fraktrater och intjäning har lett till att i synnerhet kust-tank- men även roro- och torrlastredare har haft svåra år med kraftigt fallande lönsamhet. Under 2012 har sjöfartsnäringen fortsatt återhämta sig med fluktuerande fraktrater, dock runt låga genomsnittliga nivåer. Den omfattande utflaggning av svenska fartyg som sågs under 2009–2011 har fortsatt under 2012.

Avtal om interregional kollektivtrafik

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. I tabellen nedan redovisas kostnaderna för den avtalade trafiken, uppdelat på trafikslag.

Tabell 3.14 Kostnader för avtalad trafik

Miljoner kronor

	2011	2012
Busstrafik	63	53
Flygtrafik	88	95
Tågtrafik	231	234
Färjetrafik	404	422
Summa	786	804

Särskilt om resultat med anledning av transeuropeiska nätverk för transporter

Grunden för transeuropeiska nätverk (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 utnyttja fördelarna med ett område utan inre gränser. TEN finns för transportinfrastruktur (TEN-T), energi respektive telekommunikationer.

TEN-T integrerar nationella infrastrukturnätverk, länkar perifera regioner till Centraleuropa och ökar säkerheten samt 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.

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 (AP), som ofta avser mindre omfattande projekt. Under 2011 gjordes tre utlysningar i det fleråriga programmet, gällande European Railway Traffic management Systems (ERTMS), Information Services (RIS), och Motorways of the Sea (MoS). Utfallet för Sverige redovisades i budgetpropositionen för 2013. Under 2011 skulle även en utlysning i det ettåriga programmet ha gjorts. Denna utlysning försenades dock något och gjordes först i januari 2012. Beslut om vilka projekt och studier som Sverige beviljats medel för i det ettåriga programmet 2011, för vilket utlysningen alltså gjordes först 2012, redovisas i tabellen nedan.

De belopp som anges avser medel som projekten/studierna som helhet beviljats medel för.

Riktlinjerna för TEN-T är för närvarande föremål för en omfattande revidering och nya regler kommer att träda i kraft från och med 2014. Dessa beskrivs i avsnitt 3.6.

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

Miljoner kronor

Projekttitel	
Ostkustbanan (arbete)	19,7
Ostkustbanan (studier)	11,6
Förfart Stockholm (studier)	12,0
Västlänken (studier)	42,9
Södertälje sluss och Mälarfärleden (studie rörande förut-sättningar för att bygga ut slussen och färleder i Mälaren)	23,7
IDSG-Interim Deployment Steering Group (studier)	15,6
Gemensam utveckling av europeiskt färdplansdatasystem (arbete)	33,2
Fjalirprojektet, dvs. AGA GAS konvertering av världens första LNG-bunkringsfartyg som sjösattes i februari 2013 (arbete)	2,2
Make a difference (studier rörande LNG konvertering av fartyg)	10,7
Summa	171,6

Särskilt om Sjöfartsverkets resultat

Sjöfartsverkets rörelseresultat för 2012 uppgick till ett underskott på 146 miljoner kronor, vilket var en försämring på 80 miljoner kronor jämfört med föregående år. Resultatet efter finansnetto uppgick till -194 miljoner kronor. Den främsta orsaken till det negativa resultatet är omvärderingen av pensionsskulden som påverkat resultatet negativt med 174 miljoner kronor. Utöver detta har rörelseintäkterna påverkats negativt till följd av konjunkturutvecklingen. Under året träffade Sjöfartsverket ett avtal om förlikning med de tidigare ägarna till Scandinavian Helicopter Invest AB, vilket ytterligare belastade årets resultat.

Statskontoret har på regeringens uppdrag genomfört en myndighetsanalys av Sjöfartsverket. I rapporten framgår att verkets ekonomiska problem är så omfattande att kostnadsminskande åtgärder inte är tillräckliga för att eliminera problemen. Statskontoret pekar på flera åtgärder som bör övervägas för att förbättra den ekonomiska ställningen i Sjöfartsverket.

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 (som finansierar det internationella sjöfartsuniversitetets verksamhet).

Under 2012 minskade rörelseintäkterna med 50 miljoner kronor eller 3 procent och uppgick därmed till 1 920 (1 970) miljoner kronor. Av minskningen är 25 miljoner kronor hänförliga till intäkter från sjöfartsavgifterna som uppgick till 1 391 (1 416) miljoner kronor. Sjöfartsavgifternas andel av den totala omsättningen är cirka 72 (72) procent.

Intäkterna från farledsavgifter ökade under året med drygt 3 miljoner kronor. Volymmässigt minskade godset med drygt 1 miljoner ton (1 procent) jämfört med föregående år.

Intäkterna från lotsavgifterna uppgår till 437 miljoner kronor och har därmed minskat med 28 miljoner kronor jämfört med föregående år. Rensat för effekten av genomförda avgiftsändringar, som innebär intäktsförstärkning, har intäkten i själva verket minskat med cirka 40 miljoner kronor på grund av minskat antal lotsningar. I antal räknat minskade lotsningarna med 3 407 eller 9 procent till 34 376. Det totala antalet fartygsanlöp minskade med 5 792 till 103 477.

Övriga intäkter har minskat med 25 miljoner kronor. Intäkter för uppdragsverksamhet har ökat med 13 miljoner kronor. Intäkter för uthyrning av isbrytare och forskningsfartyg har minskat med 29 miljoner kronor. Medfinansiering till EU-projekt har erhållits från TEN-T programmet på 6 miljoner kronor medan realisationsvinsterna har minskat med 18 miljoner kronor. Övriga externa intäkter har ökat med 8 miljoner kronor.

Rörelsekostnader

Rörelsekostnaderna ökade med knappt 30 miljoner kronor eller drygt 1 procent och uppgick till 2 066 (2 036) miljoner kronor. En mildare isvinter innebar minskade kostnader för drivmedel med 59 miljoner kronor.

Särskilt om Statens väg- och transportforskningsinstituts resultat

Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) har till huvuduppgift att bedriva forskning och utveckling som avser infrastruktur, trafik och transporter. VTI genomför tillämpad forskning och utveckling, utredningar samt mätning och provning. Verksamheten rör samtliga trafikslag. VTI är den största transportforskningsmiljön i Sverige.

Under 2012 publicerade VTI ett antal rapporter, bland andra Uppföljning av avregleringen av godstrafiken på järnväg (VTI Rapport 741), Effekter av längre lastbilar och godståg i en internationell korridor (VTI Rapport 764), Kollektivtrafik som verktyg för regional utveckling (VTI Rapport 739) och SMART-WAY – Galileo based navigation in public transportsystem with passenger interaction (projekt i EU:s sjunde ramprogram).

VTI:s ekonomiska resultat

VTI finansieras till 75 procent med uppdragsintäkter och till 25 procent med anslag. De största beställarna är Trafikverket och Verket för innovationssystem som tillsammans svarar för 49 procent av volymen. Antal EU-uppdrag har ökat och VTI förutspår en fortsatt ökning av EU-engagemang med anledning av den process som sker inom transportforskningen. Anslaget täcker framförallt kostnader för kompetensutveckling, lokaler, särskild utrustning och administration samt forskning och viss medfinansiering av VTI:s deltagande i EU-projekt.

Särskilt om Transportstyrelsens resultat

Transportstyrelsens huvuduppgift är att svara för merparten av regelgivningen, tillståndsprövningen, tillsynen och registerhållningen inom samtliga trafikslag. Verksamheten ska särskilt inriktas på att bidra till ett internationellt konkurrenskraftigt, miljöanpassat och säkert transportsystem.

De totala kostnaderna för Transportstyrelsens verksamhet, exklusive uppbörd och transfereeringar, uppgick 2012 till 2 279 miljoner kronor.

Tabell 3.16 Kostnader för Transportstyrelsens verksamhet 2010–2012

Tusental kronor		2010	2011	2012
Regelgivning		297 438	325 440	337 845
varav	järnväg	21 182	23 792	35 211
	luftfart	65 279	56 062	92 292
	sjöfart	83 608	95 725	98 285
	vägtrafik	127 369	149 861	112 057
Tillståndsprövning		452 046	446 660	451 749
varav	järnväg	22 601	17 728	25 952
	luftfart	96 628	98 962	78 317
	sjöfart	13 702	13 837	14 722
	vägtrafik	319 115	316 133	332 758
Tillsyn		406 112	406 531	412 102
varav	järnväg	23 525	25 862	22 907
	luftfart	227 943	206 963	209 331
	sjöfart	93 586	93 431	74 407
	vägtrafik	61 058	80 275	105 457
Registerhållning		1 113 332	1 089 180	1 077 118
varav	järnväg	1 966	4 716	5 536
	luftfart	3 753	4 197	4 913
	sjöfart	10 775	11 373	13 945
	vägtrafik	1 096 838	1 068 894	1 052 723
Totalt		2 268 928	2 267 811	2 278 814

Registerhållning

Registerhållningen stod för närmare hälften av Transportstyrelsens totala verksamhetskostnad under 2012. Vägtrafikregistret är det i särklass mest omfattande register som myndigheten förvaltar. Registret används som administrativt stöd för tjänster inom vägtrafikområdet samt för uppbörd av skatter. Under 2012 har Transportstyrelsens bedrivit ett omfattande arbete med att utveckla ett med vägtrafikregistret integrerat nationellt system för hantering av upptag av trängselskatter och infrastrukturavgifter som togs i drift i samband med att trängselskatt började tas ut i Göteborg i januari 2013.

Regelgivning

För att Transportstyrelsen ska kunna utveckla verksamheten inom sina kärnområden, i synnerhet inom regelgivningen är det avgörande att myndigheten har god kunskap om och förståelse för hur de olika marknaderna inom transportområdet fungerar och förändras. I regleringsbrevet för 2012 och 2013 har regeringen därför angett att Transportstyrelsen särskilt ska fokusera på att utveckla sina insatser gällande marknads-

övervakning. Inom ramen för detta arbete har Transportstyrelsen under 2012 presenterat marknadsanalysinriktade rapporter avseende kollektivtrafik, järnvägsföretag, utbildningsmyndigheter inom järnvägen, fordonsbesiktning och infrastrukturförvaltare.

Tillståndsprövning

Tabell 3.17 Antal beslutade tillståndsärenden 2010–2012

	2010	2011	2012
Järnväg	739	821	2 746
Luftfart	18 840	19 916	17 788
Sjöfart	9 485	7 724	8 356
Vägtrafik	535 783	700 895	747 557
Totalt	564 847	729 356	776 447

Det totala antalet beslutade tillståndsärenden har ökat. På järnvägsområdet är det främst antalet utfärdade förarbevis som ökat. Den stora ökningen på vägtrafikområdet beror framför allt på att fler körkortsärenden har beslutats. Det beror i sin tur dels på att ett ovanligt stort antal högre behörigheter ska förnyas under perioden 2011–2015, dels på att myndigheten under hösten 2012 har prioriterat att avsluta äldre körkortsärenden.

De körkortsärenden som är äldre än ett år härstammar indirekt från de problem som uppstod i samband med att Transportstyrelsen i januari 2010 övertog ansvaret för körkortsfrågor från landets 21 länsstyrelser. Dessa problem har föranlett Riksdagens ombudsmän (JO) att rikta kritik mot Transportstyrelsen för att inte tillräckligt ha beaktat de förvaltningsrättsliga krav som kan ställas på tillgänglighet, handläggningstid och hantering av överklaganden.

I Transportstyrelsens regleringsbrev för 2011, 2012 respektive 2013 gav regeringen myndigheten i uppdrag att redovisa och analysera ärendehanteringens inom körkortsverksamheten. Av redovisningarna framgår att förhållandena vad gäller handläggningstider och tillgänglighet har förbättrats avsevärt i förhållande till perioden direkt efter övertagandet. Enligt den senaste redovisningen, som inkom i april 2013 (dnr N2013/2086/TE), var handläggningstiderna under januari–februari 2013 i genomsnitt 4–5 veckor för de stora volymerna enklare ärenden med hög automatiseringsgrad. För ärendetyper som kräver utredning var de genomsnittliga handläggningstiderna avsevärt längre, t.ex. 21 veckor för ärenden om körkortstillstånd efter återkallelse och 42 veckor för ärenden om kör-

kortsingripanden där körkortet inte har omhändertagits i samband med trafikförseelsen.

Mot bakgrund av JO:s kritik och utvecklingen vad gäller handläggningstider har regeringen den 22 augusti 2013 uppdragit åt Statskontoret att utvärdera organisationsförändringen.

Tillsyn

Tabell 3.18 Antal genomförda tillsynsåtgärder 2010–2012

	2010	2011	2012
Järnväg	203	206	246
Luftfart	2 603	2 403	2 607
Sjöfart	5 760	5 128	4 088
Vägtrafik	4 491	7 484	4 579
Totalt	13 057	15 221	11 520

Det totala antalet tillsynsåtgärder har minskat, vilket beror på minskningar inom sjöfarts- och vägtrafikområdena. Kostnaden för tillsynsverksamheten inom vägområdet har samtidigt ökat, vilket främst beror på att tillsynen av kör- och vilotider, utbildningsorganisationer och förarprövning varit under uppbyggnad under 2012.

Ansvaret för företagskontroller av kör- och vilotider för yrkestrafik på väg tog Transportstyrelsen över från polisen i januari 2011. Som tillsynsmyndighet ska Transportstyrelsen varje år kontrollera minst tre procent av arbetsdagarna för förare av fordon som omfattas av regelverket. Detta kvantitativa krav för verksamheten har beräknats till 264 000 kontrollerade arbetsdagar per år. Under 2012 kontrollerades 12 645 arbetsdagar. Vid en avstämning i januari 2013 fanns pågående tillsynsärenden motsvarande ca 200 000 kontrollerade arbetsdagar, vilket visar att myndigheten närmar sig den föreskrivna produktionstakten.

Uppföljning av finansieringsreformen

Sedan 2011 gäller enhetliga principer för finansieringen av Transportstyrelsens verksamhet inom alla trafikslag (prop. 2010/11:30, bet. 2010/11:TU6, rskr. 2010/11:58 och rskr. 2010/11:59). Dessa principer innebär att kostnaderna för tillståndsprövning, tillsyn och registerhållning i huvudsak bör täckas med avgifter som redovisas mot inkomstitel, medan kostnaderna för regelgivning och andra verksamheter som inte är kopplade till någon motprestation från myndighetens sida bör finansieras från skattekollektivet.

Hur omfattande förändringar finansieringsreformen har inneburit, och i vilken takt Transportstyrelsen har genomfört dem, varierar mellan trafikslagen. Enligt Transportstyrelsen innebär 2013 års avgifter att förändringen i huvudsak är genomförd för alla trafikslag utom luftfart. På luftfartsområdet finansieras regelgivningen och delar av den övriga verksamheten fortfarande av en s.k. myndighetsavgift som tas ut per avresande passagerare från svenska flygplatser.

Särskilt om Trafikanalys resultat

Trafikanalys 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 2012 lämnat stöd till Regeringskansliet och publicerat ett antal rapporter vilket bidragit till att arbetet med myndighetsstyrning, uppföljning och utvärdering samt omvärldsanalys förbättrats. Två av rapporterna kan särskilt omnämnas: Trafikanalys årliga uppföljning av de transportpolitiska målen samt nulägesanalysen om transporter av gods, som myndigheten redovisade den 4 juni (dnr N2012/2912/TE). Rapporten bidrar till en uppdaterad bild om godstransporter och dess effektivitet i Sverige samt hur den gränsöverskridande trafiken ser ut. Rapporten är ett viktigt underlag inför kommande åtgärdsplanering.

Särskilt om Luftfartsverkets resultat

Resultatet efter finansiella poster blev 9 (85) miljoner kronor 2012. Resultatförsämringen jämfört med 2011 beror främst på minskade trafikvolym och ökade pensionskostnader. Från och med 2012 började den av EU fastställda prestationsbaserade prissättningen av flygtrafiktjänst en route att gälla. Den nya prissättningen innebär en övergång från en rent kostnadsbaserad prissättning till att avgifterna i förväg fastställs för en hel referensperiod (just nu åren 2012–2014). Kompensation utgår inte längre för ökade kostnader eller lägre intäktsvolym. Det är enbart s.k. okontrollerbara kostnader samt trafikvolymförändringar större än 2 procent som helt eller delvis fortfarande kan regleras via avgiftssystemet. Årets pensionskostnader kan

därmed till stor del finansieras av en route- och terminalavgifter, men den del som faller utanför dessa verksamheter har ändå som engångseffekt påverkat resultatet negativt med ca 70 miljoner kronor. Årets minskning av flygtrafiken med knappt 3 procent och lägre indexuppräkningsändring än den förväntade innebär tillsammans minskade intäkter om 45–50 miljoner kronor. Luftfartsverket har även under 2012 genomfört effektiviseringsåtgärder, vilka bidrog till att begränsa effekterna av ovanstående faktorer.

Rörelsens intäkter

Rörelsens intäkter uppgick 2012 till 3 076 (2 489) miljoner kronor. De viktigaste faktorerna bakom intäktsökningen är genomslaget av pensionskostnadsökningen och intäkter från Nordic Unified Air Traffic Control (NUAC), den gemensamma dansk-svenska organisationen som sedan 1 juli 2012 bedriver en routeverksamheten. Dessa intäkter avser ersättning för personal och övriga tjänster som NUAC köper av Luftfartsverket (Luftfartsverket betalar samtidigt ersättning till NUAC för utförda tjänster). Intäkter från flygtrafiktjänsten en route (undervägsavgifter) är den dominerande intäktsposten i Luftfartsverket och svarar för 63 procent av den totala omsättningen. Ersättningen från NUAC svarar för ca 14 procent av intäkterna. Ersättning för lokal och militär flygtrafiktjänst i form av terminalavgifter samt avtal med flygplatser och försvarsmakten svarar för ca 16 procent av omsättningen. Övriga intäkter, ca 9 procent, utgörs av försäljning av konsulttjänster och uthyrning av personal, intäkter för flygmätning och andra tekniska uppdrag, hyresintäkter samt bidrag för Luftfartsverkets deltagande i internationella utvecklings- och samverkansprojekt.

Rörelsens kostnader

Luftfartsverkets kostnader uppgår till 2 720 (2 258) miljoner kronor. I likhet med intäktsökningen står mellanhavanden med NUAC för en stor del av kostnadsförändringen mellan 2011 och 2012. Köpta tjänster av NUAC har redovisningsmässigt inneburit 322 miljoner kronor högre kostnader under 2012. Löner, sociala avgifter och pensionskostnader dominerar kostnadsbilden inom Luftfartsverket och står (inklusive räntedelen i pensionskostnaderna) för ca två tredjedelar av de totala kostnaderna. Förändringar i lönenivåer och, inte minst, pensionskostnader påverkar kraftigt Luftfartsverkets ekonomi. Det låga ränteläget har lett till att

större belopp har behövt avsättas för att säkra framtida pensionsåtaganden. Under 2012 sänktes den ränta som påverkar pensionskulden från 1,1 procent till 0,4 procent. Detta påverkar Luftfartsverkets totala kostnader 2012 med 391 miljoner kronor, varav räntan svarar för 315 miljoner kronor och personalkostnad i form av löneskatt för 76 miljoner kronor. Förutom personalrelaterade kostnader utgörs rörelsekostnaderna för Luftfartsverket främst av kostnader för att säkerställa drift av tekniska system och annan infrastruktur som behövs för kvalitet och flygsäkerhet. Luftfartsverket deltar också i utvecklingsverksamhet och europeiska samarbeten som ska bidra till bestående kostnadsbesparingar.

Luftfartsverket bedriver sedan några år tillbaka ett effektiviseringsarbete vars syfte är att varaktigt anpassa kostnadsbilden till de förutsättningar som det prestationsbaserade prissystemet för en route innebär samt för att vara konkurrenskraftiga på den konkurrensutsatta marknaden för lokal flygtrafiktjänst. Åtgärderna har under 2012 inneburit att kostnaderna, med undantag för köpta tjänster av NUAC och pensionsrelaterade kostnader, har minskat.

Finansiellt netto

Summan av finansiella intäkter och kostnader uppgick till -348 (-145) miljoner kronor, och påverkas i hög utsträckning av de ökade avsättningarna till pensionsskulden. Nettot består av ränteintäkter på 51 (47) miljoner kronor och räntekostnader på 399 (193) miljoner kronor. Intäkter avser i första hand ränta på Luftfartsverkets likvida medel, medan kostnaderna nästan uteslutande utgörs av den finansiella delen av pensionskostnaden, varav 315 miljoner kronor är engångseffekt till följd av den sänkta räntan.

Därutöver innehåller finansnettot några mindre poster såsom räntekostnader för leasade 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 20 miljoner kronor 2012 och resultatet efter finansiella poster blev 5 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 BH.

Särskilt om Statens järnvägars resultat 2001–2012

Riksdagen beslutade i enlighet med vårändringsbudgeten för 2012 (prop. 2011/12:99) att överföra kvarvarande uppgifter hos affärsverket Statens järnvägar till andra myndigheter under 2012 så att Statens järnvägar kan avvecklas från 1 januari 2013. Nedan återges en kort beskrivning över den verksamhet som Statens järnvägar bedrivit, tillsammans med en redogörelse för överföringen av uppgifter till andra myndigheter.

Affärsverket Statens järnvägar har verkat i sin nuvarande form sedan 2001 då huvuddelen av den tidigare verksamheten överfördes till de sex nybildade bolagen SJ AB, Green Cargo AB, Jernhusen AB, Euromaint AB, Trafficare AB och Unigrid AB. Viss verksamhet var inte möjlig att föra över vid bolagiseringen, varför affärsverket fick i uppgift att hantera ett antal uppgifter även från 2001. Huvuduppgiften bestod i att förvalta de finansiella leasingavtalen beträffande järnvägsfordon som ingått av SJ under 1990-talet. Majoriteten av samtliga järnvägsfordon som användes av SJ AB och Green Cargo AB var finansierade med leasingavtal med en löptid upp till 2021. Utöver järnvägsfordon har även två färjor omfattats av finansiella leasingavtal. Dessa avtal kunde inte föras över till bolagen, varför Statens järnvägar stod kvar som part i avtalen. Fordonen hyrdes ut från Statens järnvägar till bolagen SJ AB och Green Cargo AB via underuthyrningsavtal och färjorna chartrades ut till ett externt rederi.

Utöver leasingavtalen hanterade affärsverket inledningsvis övertalig personal, miljöfrågor, ett större antal fastigheter, järnvägmuseet och ett antal andra avtal där Statens järnvägar var part.

I samband med att den finansiella ställningen i SJ AB rekonstruerades 2003 fick Statens järnvägar som ytterligare uppgift att förvalta de järnvägsfordon som användes i statens upphandlade trafik. Majoriteten av fordonen används i nattågstrafiken på övre Norrland. Vid övertagandet av fordonen 2004 var underhållet mycket eftersatt. Statens järnvägar har därefter genomfört en omfattande upprustning av fordonsflottan. Fordon som inte använts i den upphandlade trafiken har sålts, eller hyrts ut på den kommersiella mark-

naden. Upphandlingarna av trafiken har hante- rats av Rikstrafiken och Trafikverket och Statens järnvägars fordon har varit tillgängliga för an- budsgivarna till fastställda villkor inför varje upphandling för att ge möjlighet även för järn- vägsföretag utan tillgång till egna fordon att lämna anbud på trafiken.

Myndigheten har drivits i affärsverksform med ett avkastningskrav för fordonsverksam- heten. Den övriga verksamheten har drivits utan krav på ekonomiskt överskott.

Åren 2006–2012 har Statens järnvägar genom- fört förtida lösen av samtliga återstående leasing- avtal. Leasingverksamheten har därmed kunnat upphöra nästan tio år tidigare än enligt ur- sprunglig plan. Avvecklingen av leasingkontrak- ten i förtid har medfört att samtliga juridiska bindningar i de leasade fordonen är upplösta och att fordonen är överförda med full äganderätt till SJ AB och Green Cargo AB enligt intentionerna från bolagiseringen 2001. I förhandlingarna om förtida avslut av leasingkontrakten med de ex- terna leasegivarna har Statens järnvägar säkrat en ekonomisk vinst om totalt ca 95 miljoner kro- nor.

Vid ingången av 2001 hade Statens järnvägar ett negativt eget kapital om –19,5 miljoner kro- nor. I årsbokslutet för 2012 uppgår det egna ka- pitalet till 479 miljoner kronor. Resultatet har uppstått i verksamheten genom vinster från for- donsförvaltningen, realiserade vinster i samband med förtida lösen av leasingavtal och upplösning av riskreserv för befarade förluster i leasingverk- samheten.

Efter riksdagens beslut om avveckling av verk- samheten har regeringen beslutat om överföring av kvarvarande uppgifter enligt följande:

- Fordonsförvaltning, miljöfrågor och avtal med Storstockholms Lokaltrafik AB över- fördes till Trafikverket.
- Obligationer och finansiella instrument överfördes till Riksgäldskontoret.
- Åtaganden för tidigare anställd personal överfördes till Statens tjänstepensionsverk (SPV).
- Ansvar för bolagiseringsavtalen samt ak- tier i finansinstitutet EUROFIMA (Euro- pean Company for the Financing of Rail- road Rolling Stock) överfördes till Regeringskansliet (Näringsdepartementet).

Regeringen beslutade den 6 december 2012 att uppdra åt Trafikverket att hantera det avveckl-

ingsarbete som kvarstår efter att verksamheterna överförts och Statens järnvägar upphört vid års- skiftet 2012/2013. De fem anställda erbjöds verksamhetsövergång till Trafikverket. Efter att rörelserelaterade skulder och fordringar reglerats ska det egna kapitalet i Statens järnvägar, ca 479 miljoner kronor, levereras in till inkomsttitel.

Verksamhetsgren – Avveckling av verksamhet

Verksamhetsgrenen har under 2012 omfattat hantering av den verksamhet som före utgången av 2000 ingick i Statens järnvägars verksamhet och som inte fördes över till aktiebolag vid års- skiftet 2000/01, eller till myndigheter eller aktie- bolag vid ett senare tillfälle. Detta omfattar:

- Åtaganden avseende tidigare anställd perso- nal.
- Avtal med AB Storstockholms lokaltrafik.
- Miljöansvarsfrågor.
- Obligationsportfölj.
- Bolagiseringsavtal.
- Övriga åtaganden.

Verksamhetsgrenen uppvisade för 2012 ett re- sultat om –53,7 (–32,4) miljoner kronor. Den främsta förklaringen till det negativa resultatet är en avsättning till följd av återgång av köpeskilling enligt bolagiseringsavtalet.

Verksamhetsgren – Statens järnvägars förvaltning av leasingåtaganden

Verksamheten har bestått i att förvalta de lea- singåtaganden avseende rullande materiel som fanns i Statens järnvägar vid bolagiseringen i bör- jan 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, efter det återstod endast ett låneavtal där Statens järnvägar pantsatt sju snabbtåg (X2000) som var uthyrda till SJ AB till oktober 2012 då äganderätten övergick till SJ AB. Vid denna tidpunkt upphörde således lea- singverksamheten inom Statens järnvägar, nästan tio år tidigare än enligt ursprunglig plan.

Verksamhetsgrenen uppvisade för 2012 ett överskott om 247,8 (11,6) miljoner kronor, vil- ket härrör från upplösningen av riskreserven för förluster i leasingverksamheten.

Verksamhetsgren – Statens järnvägars förvaltning av järnvägsfordon som används i statligt upphandlad trafik

Verksamheten har bestått i att på ett affärs-
mässigt och effektivt sätt förvalta och hyra ut
järnvägsfordon till de av Trafikverket upp-
handlade operatörerna. Verksamhetsgrenen har
ett fastställt avkastningskrav formulerat som att
verksamheten över en konjunkturcykel minst
ska visa en räntabilitet på sysselsatt kapital som
motsvarar räntan på femåriga statsobligationer
plus en procentenhet.

Avkastningen på i fordonen bundet kapital var
12,3 procent under 2012. Föregående år var av-
kastningen 12,5 procent. Genomsnittligt för
åren 2006–2012 har avkastningen inklusive reali-
sationsvinster uppgått till 13,5 procent. Under
åren 2006–2012 var den genomsnittliga räntan på
femåriga statsobligationer 2,8 procent. Statens
järnvägar har således överträffat avkastningskrav-
et för verksamhetsgrenen.

De pågående projekten för renovering och
uppgradering av fordonsflottan överfördes till-
sammans med ansvaret för fordonsförvaltningen
till Trafikverket den 1 januari 2013.

Statens järnvägars ekonomiska resultat

Statens järnvägar uppvisade ett positivt resultat
efter finansiella poster på 203,3 (7,1) miljoner
kronor. Resultatet 2012 uppdelat på verksam-
hetsgrenar framgår av tabellen nedan.

Tabell 3.19 Statens järnvägars resultat efter finansnetto

Miljoner kronor

Verksamhetsgren	2012	2011
Avveckling av verksamhet	-53,7	-32,4
Förvaltning av leasingåtaganden	247,8	11,6
Förvaltning av järnvägsfordon	15,6	15,0
Återföring av internt fördelade kapitalkost- nader	3,3	5,8
Externt finansnetto	-9,7	7,1
Resultat	203,3	7,1

3.6 Politikens inriktning

Transportpolitiken bidrar till tillväxt, stärkt konkurrenskraft, livskvalitet och välfärd

Enligt riksdagens beslut (prop. 2008/09:93, bet.
2008/09:TU14, rskr. 2008/09:257) är det över-

gripande målet för transportpolitiken att säker-
ställa en samhällsekonomiskt effektiv och lång-
siktigt hållbar transportförsörjning för medbor-
gare och näringsliv i hela landet. Riksdagen
beslutade då också om ett funktionsmål om till-
gänglighet och ett hänsynsmål om säkerhet,
miljö och hälsa vilka bidrar till att uppfylla det
övergripande transportpolitiska målet. I enlighet
med regeringens förslag i budgetpropositionen
för 2013 justerade riksdagen (prop. 2012/13:1
utg.omr. 22, bet. 2012/13:TU1, rskr.
2012/13:118) hänsynsmålet för att förtydliga
kopplingen till det övergripande generationsmål-
et för miljö.

Transportpolitiken bidrar aktivt till tillväxt,
stärkt konkurrenskraft för näringslivet, livs-
kvalitet och välfärd i samhället. Tillförlitliga och
ändamålsenliga transporter bidrar till tillväxt för
företag samt ett fungerande arbetsliv och en
fungerande vardag och fritid för människor. Till-
förlitliga och ändamålsenliga transporter behöver
robust infrastruktur och tydliga regelverk.

En ändamålsenlig transportpolitik är ett vik-
tigt 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 brukarperspek-
tiv är angeläget i transportpolitiken och när be-
slut 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.

Förutsättningarna för transporter varierar i
landets olika delar. Det är angeläget att finna ef-
fektiva transportlösningar för människor och fö-
retag i landets olika delar, såväl landsbygder som
städer. Kapacitetsbristerna i städerna och längs
de stora stråken är påtagliga. Samtidigt sker det
stora investeringar inom näringslivet runt om i
landet. Den växande besöksnäringen ställer stora
krav på tillgänglighet även i landets mer glest be-
folkade områden. Vissa verksamheter såsom rå-
varuproduktion och bearbetning av dessa inne-
bär tunga transporter med stor volym. Bland
annat gruvnäringen som expanderar ställer stora
krav på effektiva och innovativa transportlös-
ningar.

Transportpolitiken ska även bidra till ett jäm-
ställt samhälle. Transportsystemet ska vara jäm-
ställt, dvs. utformas så att det är likvärdigt och

tillgodoser både kvinnors och mäns resmönster och transportbehov.

Mot bakgrund av resultatredovisningen i avsnitt 3.5, som visar på olika utveckling i olika delar av landet, är bedömningen att det behövs fortsatt utveckling av transportsystemet för att öka tillgänglighet för medborgare och näringsliv inom och mellan regioner, samt mellan Sverige och andra länder. Det finns behov av att öka kvaliteten i näringslivets transporter. Det kvarstår utmaningar vad avser t.ex. punktlighet även om utvecklingen i det fallet bedöms gå i rätt riktning. 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.

De satsningar som regering och riksdag beslutat om bl.a. med anledning av propositionen Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem (prop. 2012/13:25, bet. 2012/13:TU2, rskr. 2012/13:119) syftar till att kraftigt öka ambitionen på transportområdet för att bättre kunna uppfylla de transportpolitiska målen. 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 omfattande upprustning av standarden av det befintliga järnvägssystemet, en höjd ambition för vägunderhållet i hela landet samt ökad kapacitet i transportsystemet. Även stora nyinvesteringar kommer att genomföras, särskilt inom järnvägen, för att öka kapaciteten och förbättra möjligheterna till ett långsiktigt hållbart transportsystem. Förbättringar av flödet och tillförlitligheten sker bl.a. genom ta bort flaskhalsar i transportsystemet.

Det räcker dock inte enbart med satsningar på infrastrukturen för att bättre kunna uppnå de transportpolitiska målen och för att transportpolitiken aktivt ska kunna bidra till tillväxt, stärkt konkurrenskraft, livskvalitet och välfärd i samhället. Det krävs också att regelverken utvecklas och förenklas på transportområdet för att bland annat ge företagen på transportområdet goda förutsättningar att utvecklas.

Det är även angeläget att fortsätta utveckla en transportpolitik som är bättre samordnad och väl integrerad med andra berörda politikområden. Detta kan gälla samordning såväl inom som mellan nationell, regional och lokal nivå i samhället samt internationellt. Det 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.

För att skapa ett 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.

Transporter och regelverk är till stora delar internationella. Trafikregler och villkor för den svenska transportnäringen och fordon följer i stor utsträckning av regler som beslutats av EU och av FN:s transportorgan. Regelutveckling internationellt och inom EU prioriteras därför. EU-kommissionen har redovisat sin framtida politik för transportområdet i en vitbok. Transporterna är bas för ekonomin och samhället och utgör en viktig del i strategin EU 2020. En avgörande strategi för att lyckas kommer att vara att fullborda det gemensamma europeiska transportområdet.

Öka transportsystemets kapacitet, robusthet, tillförlitlighet och användbarhet

Kraftfulla satsningar på ett robust transportsystem

Riksdagen har fattat beslut i enlighet med den ekonomiska planeringsram och inriktning för den fortsatta planeringen av hur transportsystemet ska bevaras, underhållas och utvecklas som regeringen presenterade i propositionen Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem (prop. 2012/13:25, bet. 2012/13:TU2, rskr. 2012/13:119). I propositionen fastställdes ekonomiska ramar för perioden 2014–2025 på totalt 522 miljarder kronor i anslag och lån. Utöver denna ram fastställdes också en planeringsram som får uppgå till 53 miljarder kronor under perioden 2010–2025 för investeringar i vissa väg- och järnvägsprojekt, för de delar där kapitalkostnaden finansieras med inkomster från trängselskatt eller vägavgifter.

Transportsystemet och tillhörande infrastruktur behöver anpassas till de krav som en långsiktigt hållbar utveckling ställer, såväl ekonomiskt, miljömässigt som socialt.

Fyrstegsprincipen ska vara vägledande för den fortsatta planeringen av förvaltningen och utvecklingen av transportsystemet. Fyrstegsprin-

cipen 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.

Regeringen anser att användningen av det befintliga transportsystemet bör optimeras före nybyggnation, det vill säga att med utgångspunkt i befintlig infrastruktur hitta den mest effektiva metoden för att få ut mesta möjliga kapacitet och kvalitet. Inriktningen för åtgärdsplaneringen utgår från det övergripande målet för transportpolitiken med de tillhörande funktions- och hänsynsmålen. Viktiga utgångspunkter är också regeringens och riksdagens ställningstaganden exempelvis vad avser propositionerna Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt (prop. 2008/09:35) och Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem (prop. 2012/13:25, bet. 2012/13:TU2, rskr. 2012/13:119). Inriktningen är att skapa förutsättningar för ett kapacitetsstarkt, robust, säkert, tillgängligt och hållbart transportsystem som tillgodoser näringslivets och medborgarnas behov av arbetspendling och av godstransporter i alla delar av landet. Åtgärderna ska inriktas mot de viktigaste stråken för att stärka sträckor som är betydelsefulla för hållbar arbetspendling, viktiga transportleder för näringslivet och gränsöverskridande transporter. En grundläggande tillgänglighet i hela landet måste utvecklas.

Det befintliga transportsystemet ska fortsätta att utvecklas och anpassas till moderna hänsynskrav avseende tillgänglighet, miljö och säkerhet. Miljöåtgärder i befintlig infrastruktur kan behöva intensifieras för att motverka de negativa effekter som uppstår till följd av infrastruktur och trafik. Dessutom kan ökad miljöhänsyn i samband med drift, underhåll och reinvesteringar bidra till förbättrade miljöförhållanden i infrastrukturen.

Den ökning av trafiken som pågått under lång tid har lett till att kapacitetsutnyttjandet i delar av transportsystemet är mycket högt i dag. Under senare år har problemen i järnvägssystemet varit påtagliga och visat på behovet av åtgärder. Nya beräkningar visar att resurserna för drift, underhåll och reinvesteringar inom järnvägs- och vägsystemen behöver öka för att komma tillräta

med de brister och störningar som finns. Regeringen har tidigare temporärt tillfört stora belopp för framförallt drift- och underhållsinsatser 2011–2013 (totalt sett ca 6 miljarder kronor). Regeringens bedömning är att fortsatta kraftfulla insatser inom drift och underhåll behövs för att långsiktigt säkra ett robust transportsystem för näringslivets transporter och för arbetspendling. Kapacitetsbehovet i transportsystemet kan dock inte enbart lösas med ökad robusthet, utan omfattande åtgärder krävs också för att öka kapaciteten genom ytterligare satsningar på ny infrastruktur och då särskilt på järnväg.

Det sker stora investeringar inom näringslivet runt om i landet. Flera inte så tätbefolkade regioner har en stor ekonomisk betydelse för hela landet och en god tillväxt. Att finna samhälls-ekonomiskt effektiva transportlösningar för människor och företag i hela landet är angeläget.

Efter riksdagens beslut med anledning av propositionen Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem (prop. 2012/13:25, bet. 2012/13:TU2, rskr. 2012/13:119) i december 2012, inleddes åtgärdsplaneringen där Trafikverket och planeringsorganen på länsnivå fick i uppdrag att upprätta förslag till hur de ekonomiska ramarna ska disponeras under perioden. Av uppdraget framgår att krisberedskap ingår som en av flera förutsättningar för åtgärdsplaneringen. Trafikverkets förslag till nationell transportslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet för perioden 2014–2025 har skickats på remiss där synpunkterna ska vara Regeringskansliet tillhanda senast den 1 oktober 2013. Därefter ska förslaget tillsammans med synpunkterna från remitteringen beredas inom Regeringskansliet. Förslagen till trafikslagsövergripande länsplaner för den regionala transportinfrastrukturen ska planeringsorganen på länsnivå redovisa för Regeringskansliet senast den 16 december 2013.

Under våren 2014 kommer regeringen att ta ställning till det samlade underlaget och besluta om den nationella planen och fastslå de definitiva ekonomiska ramarna för länen för perioden 2014–2025. Regeringen återkommer därefter under våren 2014 till riksdagen med en redovisning av de beslutade planerna.

Regeringen tillkallade i februari 2013 en särskild utredare med uppdrag att genomföra en förhandling om infrastrukturen i Stockholms län (dir. 2013:22). Regeringens förhandlingspersoner har under 2013 inlett förhandlingar med be-

rörda kommuner i Stockholms län samt med Stockholms läns landsting om genomförandet av en utbyggnad av tunnelbanan och eventuella anslutande åtgärder i väg- och järnvägsinfrastrukturen. Syftet är att åstadkomma en påtaglig förbättring av trafiksituationen i Stockholmsregionen och möjliggöra ett kraftigt ökat bostadsbyggande. I regeringens direktiv till Stockholmsförhandlingen anges att höjda och bredare intäkter från trängselskatten utöver det som är reserverat för Förbifart Stockholm m.m. kan användas för finansiering av andra åtgärder i Stockholms läns transportsystem. Nivåerna för trängselskatten bör utformas så att de bidrar till så hög effektivitet i vägsystemet som möjligt.

Regeringens förhandlingspersoner i Stockholmsförhandlingen har i juli 2013 i en framstäl- lan till regeringen lämnat förslag om förändringar av trängselskatten i Stockholm. Förslaget innebär att trängselskatten höjs inom det nuvarande tillämpningsområdet. Därutöver föreslås att trängselskatt införs för Essingeleden och för passage över det s.k. Saltsjö-Mälarsnittet. Förändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2016. Finansdepartementet har i september 2013 remitterat Stockholmsförhandlingens framstäl- lan. I remissen har utredningens förslag kompletterats med ett förslag till författningstext som har tagits fram inom Regeringskansliet (Fi- nansdepartementet). Regeringen bedömer att höjd och breddad trängselskatt är en förutsätt- ning för de infrastrukturinvesteringar som för- handlas inom ramen för Stockholmsförhand- lingen. Om någon av delarna i förslaget inte bedöms kunna genomföras ökar behovet av finansiering från berörda kommuner och Stock- holms läns landsting. Regeringen avvaktar nu remissinstansernas synpunkter och utfallet av förhandlingarna innan slutlig ställning tas till förslaget. Huvuduppdraget ska delredovisas i de- cember 2013 och redovisningen ska då innehålla underlag som regeringen behöver för att kunna fatta beslut om den nationella planen för Sveri- ges transportsystem under våren 2014. Slutredo- visning av uppdraget ska ske i december 2014.

Planering för utveckling av transportsystemet enligt den tidigare nämnda fyrstegsprincipen förväntas bidra till att säkra kostnadseffektiva lösningar som beaktar alla trafikslag och färdme- del liksom alla typer av åtgärder. Detta handlar både om en god resurshushållning och om bi- drag till hållbar samhällsutveckling. Regeringen arbetar för att göra skatterna på energi- och kli-

matområdet mer träffsäkra och ändamålsenliga vilket bland annat resulterat i förändrad beskatt- ning av drivmedel och fordon. Utredningsarbete har genomförts kring trängselskattesystemet och det pågår en utredning beträffande fossilobero- ende fordonsflotta.

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

I enlighet med riksdagens beslut (prop. 2009/10:189, bet. 2009/2010:SkU39, rskr. 2009/2010:294) infördes trängselskatt i de cen- trala delarna av Göteborg från och med den 1 ja- nuari 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 vägtra- fik vid Marieholm.

Under hösten 2013 respektive 2015 planeras de nya broarna över Motalaviken på riksväg 50 respektive Sundsvallsfjärden på väg E4 att öpp- nas för trafik. Investeringarna är delvis finansi- erade med lån från Riksgäldskontoret. Kapital- kostnaderna för dessa lån ska i enlighet med riksdagens beslut (prop. 2009/10:99, bet. 2009/10:FiU21, rskr. 2009/10:348 samt prop. 2012/13:25, bet. 2012/13:TU2, rskr. 2012/13:119) finansieras genom att vägavgifter tas ut för de fordon som trafikerar broarna.

Regeringen avser att under hösten 2013 till riksdagen överlämna en proposition med förslag om ny reglering av infrastrukturavgifter på väg. Avsikten är att det nya regelverket ska tillämpas för uttag av infrastrukturavgifter på de nya bro- arna.

Andra åtgärder för förbättrad kapacitet i transport- systemet

Resenärer och näringsliv är beroende av tillförlit- liga och punktliga transporter inte minst i den internationella konkurrensen. Det transeurope- iska transportnätet (TEN-T), Gröna korridorer och inrättandet av internationella godskorridorer

för ett europeiskt järnvägsnät är några av de åtgärder som regeringen arbetar med för att främja möjligheterna att resa samt stärka svenskt näringslivs konkurrenskraft och långsiktigt hållbara transporter.

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 riktlinjer för TEN-T. 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, Trelleborg–Malmö–Göteborg–Oslo, Malmbanan, Godsstråket genom Bergslagen och Botniska korridoren Stockholm–Sundsvall–Haparanda upptagna i denna bilaga.

Sommaren 2013 nådde rådet och Europaparlamentet överenskommelser om TEN-T-förordningen och om förordningen för Fonden för ett sammanlänkat Europa. Det slutliga antagandet av förordningarna sker under hösten 2013 för att de ska kunna börja gälla från 2014.

Gröna korridorer är ett initiativ från EU-kommissionen som syftar till att minska miljö- och klimatpåverkan samt att öka säkerhet och effektivitet. Gröna korridorer bör utvecklas såväl nationellt som internationellt och är en del av Östersjöstrategin. Två gröna korridorer har tidigare pekats ut av regeringen. Den västliga korridoren med sträckningen Oslo–Göteborg–Malmö–Köpenhamn–Rotterdam invigdes i december 2012. Arbeta pågår med att etablera den östra gröna korridoren mellan Narvik via Stockholm till Neapel.

Enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010 av den 22 september 2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik ska ett antal järnvägskorridorer för godstrafik med tåg inrättas inom EU. Syftet är ytterst att ge järnvägens långväga och internationella godstransporter bättre framkomlighet i Europa. En av de nio godskorridorerna, vilken ska vara i drift 2015, sträcker sig mellan Stockholm och Palermo. Sverige deltar aktivt i arbetet med denna godskorridor. 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. Regeringen bedömer att ett framgångsrikt inrättande av godskorridoren kommer innebära att förutsättningarna för svensk export och import av varor på ett miljömässigt bra sätt förbättras. Regeringen verkar för att även Oslo och Trelleborg ska bli obligatoriska noder i den huvudlinje som fastställs av godskorridorsförordningen.

Enklare, säkrare och mer attraktivt att cykla

Cykeln är ett attraktivt alternativ för hela eller delar av de resor människor företar inte minst i tätortsområden. En stor utmaning är att öka andelen personer som går och cyklar och samtidigt öka säkerheten för dessa trafikanter. En viktig åtgärd för att öka cykelresandet är att åstadkomma en förbättrad infrastruktur för cyklister.

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. Trafikverket har i sin kapacitetsutredning 2012 bl.a. konstaterat att framtida problem i transportsystemet inte går att lösa utan ett ökat resande med kollektivtrafik, gång och cykel.

Effektivisera transportsystemet, dess verksamheter och användningen av resurser

Ekonomisk planering i utveckling

I juni 2012 fattade riksdagen beslut med anledning av proposition gällande förändrade planeringsprocesser för transportinfrastruktur (prop. 2011/12:118, bet. 2011/12:TU13, rskr. 2011/12:257). De lagändringar som riksdagen beslutade 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.

Även den ekonomiska planeringen kommer att förändras i väsentliga avseenden. I tillägg till

det nuvarande systemet med en planering som har en horisont på minst 10 år med revidering ungefär en gång per mandatperiod kommer regeringen med det nya systemet att årligen fatta beslut om vilka åtgärder i den nationella planen som ska byggstartas under de kommande tre åren. Regeringen kommer även att fatta ett årligt beslut om vilka åtgärder i den nationella planen som bedöms kunna byggstarta de därefter 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 nationella planen och den statliga budgetprocessen och därmed även Trafikverkets faktiska byggstartar. Beslut om åtgärder som ska byggstartas 2014–2016 och förberedas för byggstart 2017–2019 avser regeringen att fatta i samband med att den nya nationella planen för perioden 2014–2025 fastställs. Regeringen avser att besluta om direktiv till Trafikverket inför motsvarande beslut 2015–2017 och 2018–2020 inom kort efter det att denna proposition har lämnats till riksdagen.

Ansvar och processerna för de regionala åtgärdsplanerna har inte förändrats.

Förbättrad styrning av drift och underhåll

Järnvägen står inför ett antal stora utmaningar som kräver kraftfulla och uthålliga insatser bl.a. i fråga om drift och underhåll för att säkerställa en tillfredsställande funktion och långsiktig hållbarhet i järnvägssystemet. Resurserna som läggs på drift- och underhåll av vägar är omfattande och måste användas effektivt.

Regeringskansliet (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.

I 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.

I december 2012 slutredovisade Trafikverket uppdraget tillsammans med en plan för implementering och det utvecklingsarbete som kvarstår.

Arbetet med att sätta nivåer på anslagen för drift och underhåll av väg och järnväg bör utvecklas utifrån det styrramverk, som nu håller på att implementeras, med koppling till de transportpolitiska målen. Tidsramen för införandet av styrramverket pekar på att det tidigast kan bli aktuellt med en förbättrad 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 av drift och underhåll på lång sikt utvecklats i enlighet med föreslagen struktur, kommer det finnas anledning att ompröva anslagsnivåerna för drift och underhåll utifrån mer långsiktiga antaganden. Dessa kan då ha en betydligt större säkerhet och vara mer underbyggda.

Regeringens intentioner att fortsätta arbetet med den pågående effektiviseringen av Trafikverkets verksamhet och transportsektorn i stort ligger fast. I regeringens skrivelse till riksdagen (skr. 2012/13:19) beträffande utförande av drift och underhåll av järnväg redovisas grunderna för denna inriktning. De viktigaste utmaningarna för järnvägen gäller tillfredsställande punktlighet, robusthet, säkerhet samt trafikledning och trafikinformation. Utgångspunkten för arbetet har varit att förstärka och samla de verksamheter som svarar för statens kärnuppgifter och samtidigt bolagisera konkurrensutsatt verksamhet som inte bör bedrivas i myndighetsform. Trafikverket har initierat flera samarbeten med framför allt operatörer inom sektorn för förbättringar inom samtliga dessa områden. Det nya styrramverket för drift och underhåll som införs kommer att ge regeringen möjlighet att följa utvecklingen för förbättringsarbetet med järnvägens utmaningar.

Regeringen genomför som redovisats i tidigare avsnitt stora satsningar för att ta igen tidigare försummelser inom järnvägens underhåll och även öka kapaciteten på kritiska järnvägssträckor. För att dessa nödvändiga satsningar ska kunna genomföras så snabbt och effektivt som möjligt är en inriktning präglad av långsiktighet och uthållighet en förutsättning.

Svensk sjöfartsnäring – handlingsplan för förbättrad konkurrenskraft

Omkring 90 procent av Sveriges utrikeshandel transporteras sjövägen. Samtidigt står den svenska sjöfarten inför stora utmaningar när det gäller konkurrenskraft samt miljö- och säkerhetskrav. Regeringen beslutade den 17 januari 2013 om ”Svensk sjöfartsnäring – Handlingsplan för förbättrad konkurrenskraft”. Det är första gången en svensk regering presenterar en samlad handlingsplan för sjöfartsnäringen och målet är att förbättra konkurrenskraften för den svenska sjöfartsnäringen. En mängd åtgärder ska vidtas inom olika områden. Propositioner rörande inlands-sjöfart, utökat sjöfartsstöd, bevakning ombord på fartyg samt tillsyn inom sjöfartsskyddet har presenterats. En utredning har tillsatts som ska analysera möjligheten att införa ett system med tonnageskatt i Sverige. Arbetet med handlingsplanens åtgärder kommer att fortsätta och bl.a. beröra regelförenkling, trafikens kostnadsansvar samt miljöåtgärder.

I handlingsplanen har regeringen även aviserat ett fortsatt arbete med att till 2014 ta fram en maritim strategi. Regeringen arbetar aktivt med den europeiska integrerade havspolitikerna. Havspolitikerna är tvärssektoriell på så sätt att flertalet politikområden är berörda. Europeiska kommissionen presenterade hösten 2012 ett meddelande om s.k. blå tillväxt i syfte att EU:s havspolitik ska bidra till att stärka konkurrenskraften i kust- och havsregioner, öka välfärden och skapa fler arbetstillfällen, men samtidigt göra insatser för en bättre vatten- och havsmiljö. Regeringen avser att använda meddelandet, men också propositionen En sammanhållen svensk havsmiljö (prop. 2008/09:170) i framtagandet av den nämnda maritima strategin under 2014. I arbetet med den kommande maritima strategin kommer ett starkt fokus att läggas på möjligheterna att skapa fler arbetstillfällen inom de maritima näringarna.

Syftet med den maritima strategin ska vara att tydliggöra det fortsatta arbetet för svensk havspolitik och hur den ska kunna bidra till att skapa tillväxt, välfärd och en god havsmiljö. Fokus kommer att vara på samtliga näringar kopplade till haven. Utvecklingen av innovation genom aktörssamverkan i maritima kluster är också en central del i det arbetet. Andra aktuella tvärssektoriella aktiviteter inom den europeiska integrerade havspolitikerna är arbetet med havsplanering,

gemensamma former för datainsamling om havens resurser och sjöövervakning.

Fungerande marknader till ökad nytta för resenärer och näringsliv

Med målsättningen att inrätta en inre järnvägsmarknad, för att på så sätt försöka skapa effektivare och mer kundanpassade transporttjänster, fastställdes redan tidigt i EU-lagstiftningen de grundläggande principerna för att förbättra järnvägarnas effektivitet. Några av medlen är att gradvis öppna marknaderna, inrätta oberoende järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare samt låta dessa omfattas av separata redovisningar. Vidare är teknisk harmonisering av EU:s järnvägsnät av central betydelse. Sedan 1990-talet har dessa principer gradvis omsatts i praktiken, inte minst genom antagandet av tre på varandra följande EU-lagstiftningspaket. I november 2012 antogs Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättandet av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (SERA-direktivet), som reviderar det första järnvägspaketet. Direktivet ska vara införlivat i nationell rätt senast den 16 juni 2015.

Kommissionen offentliggjorde den 30 januari 2013 sitt förslag till det så kallade fjärde järnvägspaketet. I paketet ingår förslag om öppet tillträde till persontrafikmarknaden i alla medlemsstater och ett krav på upphandling genom ett konkurrensutsatt anbudsförfarande när det allmänna anlitar någon för att utföra den offentligt finansierade kollektivtrafiken på järnväg. Vidare föreslår kommissionen att infrastrukturförvaltare ska utföra sina uppgifter oberoende från järnvägsföretag, dvs. att förvaltning av infrastrukturen och bedrivandet av tågtrafiken ska separeras. Paketet innehåller även flera förslag till förändringar i de tekniska och säkerhetsstyrande regelverken. Regeringen välkomnar det fjärde järnvägspaketet. Det gäller särskilt förslaget att öppna de nationella marknaderna för persontransporter på järnväg samt i huvudsak också förslagen som syftar till att åstadkomma mer renodlade roller för aktörerna på järnvägsmarknaderna. Det är nödvändiga förutsättningar för att järnvägen på ett mer ändamålsenligt sätt ska kunna betjäna den inre marknaden och kunna öka sin konkurrenskraft i förhållande till andra trafikslag.

Järnvägen har en stor och betydelsefull roll i det svenska transportsystemet och väl funge-

rande transporttjänster med tåg är viktigt för transportpolitisk måluppfyllelse.

Under det senaste kvartssekklet har politiken på järnvägsområdet resulterat i att stora förändringar genomförts av järnvägens organisation. Två huvudsakliga processer ligger bakom detta. För det första har riksdagen i en mängd olika steg beslutat om att förändra organisationen i syfte att utveckla järnvägens funktionssätt och effektivitet. För det andra har EU:s vision om ett gemensamt europeiskt järnvägsområde inneburit att EU-rätten kommit att ställa allt mer långtgående krav på järnvägens organisation inom unionen.

Efter dessa stora förändringar finns det ett tydligt behov av att låta göra en översyn av hur väl järnvägssystemet är organiserat – såväl i sin helhet som i enskilda delar. Regeringen gav därför i maj 2013 i uppdrag till en särskild utredare att göra en översyn av järnvägens organisation (dir. 2013:46). Regeringen kommer vid ett senare tillfälle att besluta om tilläggsdirektiv där bl.a. tidpunkt för slutredovisning fastställs. Eftersom järnvägen är ett komplext system – där ett flertal funktioner behöver fungera såväl enskilt som i samverkan med varandra – krävs en sådan översyn av järnvägssystemet i dess helhet. Det svenska järnvägssystemet står inför ett antal utmaningar såsom att tillhandahålla infrastrukturkapacitet av tillräcklig omfattning och kvalitet, att få företag att vilja investera i järnvägssektorn, att skapa dynamiska marknader och att åstadkomma nödvändig samverkan mellan berörda aktörer. Regeringen anser att det finns påtagliga behov av att identifiera åtgärder som ytterligare skulle kunna förbättra järnvägens funktionssätt. I samband med en redovisning av ett deluppdrag under slutet av 2013 ska utredningen arrangera ett remissmöte till vilket bland andra riksdagsledamöter kommer att bjudas in.

Transportstyrelsen har en viktig roll i att bevaka och analysera marknaderna inom transportområdet. Myndigheten ansvarar för villkor för marknadstillträde och konkurrensvillkor. Därtill har myndigheten ett särskilt utpekat ansvar när det gäller att övervaka att marknaderna för järnvägstjänster fungerar effektivt ur ett konkurrensperspektiv. I myndighetens marknadsövervakande roll ligger även att följa marknadsutvecklingens effekter på transportpolitikens mål för tillgänglighet, säkerhet, miljö och hälsa.

Resultaten från Transportstyrelsens marknadsövervakningsarbete kan ge viktig kunskap för utveckling av såväl myndighetens egna verktyg i form av regelgivning, tillståndsprövning och tillsyn, som av förslag till regleringsändringar på lag- och förordningsnivå.

Sedan 2010 har flygplatsinnehavare möjlighet att själva eller genom upphandling sköta flygtrafikledning i direkt anslutning till flygplatsen, s.k. lokal flygtrafiktjänst. Marknadsöppningen tillkom efter direkta önskemål, inte minst från mindre lokala flygplatser att få möjlighet att genom egna åtgärder påverka denna del av kostnaderna för den egna verksamheten. Hittills har en flygplats valt att genomföra lokal flygtrafiktjänst i egen regi och flera flygplatser har utnyttjat möjligheten till upphandling. Enligt uppgifter från flygplatserna har detta lett till minskade kostnader för tjänsten. För små flygplatser är flygtrafiktjänsten ofta en stor kostnadspost, vilket ökar betydelsen för dem av möjligheten till minskade kostnader.

Lagregleringen av marknadsöppningen utesluter inte någon flygplatshavare från möjligheten att själv eller genom upphandling sköta flygtrafiktjänst. Det innebär bl.a. att även det statliga bolaget Swedavia AB och Försvarsmaktens flygplatser omfattas. För Försvarsmaktens vidkommande behöver särskilda krav ställas vid upphandling av flygtrafiktjänst, bl.a. avseende beredskapskrav. Detta uppmärksammas i riksdagens tillkännagivande den 5 juni 2013 (bet. 2012/13:TU18, rskr. 2012/13:259) med beslut om uppdrag till regeringen att vidta åtgärder för återreglering i vissa delar. Regeringen analyserar för närvarande hur uppdraget kan omsättas i nya regleringar. Ett problem i sammanhanget är dels frågan om konsekvenser för ingångna avtal och förändringen av förutsättningarna för de aktörer som försökt komma in på marknaden, dels de juridiska förutsättningarna för specifika begränsningar i möjligheten till upphandling. Regeringen anser att det är viktigt att få ett väl fungerande transportsystem i hela landet. Flygtrafiktjänstens utformning och konsekvenserna av denna för de svenska flygplatserna, lokalt och i ett internationellt perspektiv, är en betydelsefull del i förutsättningarna för luftfartens del i transportsystemet och i förlängningen för samhällsökonomi. Regeringen ser det därför som nödvändigt att säkerställa att frågans olika aspekter ges en allsidig belysning innan förslag till genomförande av begränsningarna i marknads-

öppningen lämnas till riksdagen. Regeringen gör bedömningen att ett sådant underlag kan föreligga så att regeringen kan återkomma till riksdagen under 2014.

Regionala luftrum

Inom EU läggs nationella luftrum samman till större regionala enheter kallade funktionella luft-rumsblock, i syfte 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. I syfte att ytterligare effektivisera flygtrafikledningen drivs även samarbete med närliggande funktionella luft-rumsblock.

Regelefterlevnaden inom yrkestrafiken på väg

Regelefterlevnaden inom yrkestrafiken på väg är fortsatt en högt prioriterad fråga. Transportstyrelsen och Rikspolisstyrelsen har på regeringens uppdrag i samråd redovisat en rapport om läget samt förslag på åtgärder som leder till högre regelefterlevnad. Bl.a. föreslås återkommande uppföljning och analys av regelefterlevnaden inom yrkestrafiken på väg. Myndigheterna har utfört tillståndsmätningar av regelefterlevnaden inom yrkestrafiken på väg och lämnat en beskrivning av 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 villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG. Redovisningen innehåller också förslag på åtgärder för att underlätta och effektivisera myndigheternas tillsyn och kontroll av yrkestrafiken på väg.

Riksdagen har riktat två tillkännagivanden till regeringen (bet. 2012/13:TU16, rskr. 2012/13:228) som berör yrkestrafiken, ett om konkurrensvillkoren och ett om illegal verksamhet i åkeribranschen. Som en följd av att Regeringskansliet (Näringsdepartementet) har analyserat ovan nämnda redovisning av uppdraget om regelefterlevnaden inom yrkestrafiken på väg, har regeringen beslutat om ett uppdrag till Transportstyrelsen. Uppdraget innebär att i samråd med berörda myndigheter redovisa fördjupade analyser om konsekvenserna av att införa en möjlighet för polisen att hindra fortsatt färd genom s.k. klampning av fordon. Vidare gäller

uppdraget konkurrensvillkoren inom yrkestrafiken på väg ur ett bredare perspektiv och om det finns specifika problem kopplade till cabotage-transporter, taxiverksamheten som helhet och om pågående och planerade åtgärder kan lösa de samlade problem som förekommer, samt eventuella konsekvenser av införandet av beställarsvar för cabotage-transporter. För samtliga områden ska bedömas om reglerna behöver ändras och vid behov ska förslag till ändringar lämnas. I uppdraget ingår också att inventera exempel på hur andra medlemsländer löst och hanterat frågeställningarna samt lämna de författningsförslag som behövs och att redovisa konsekvenser av föreslagna åtgärder. Transportstyrelsen ska i uppdraget samarbeta med berörda myndigheter och föra en dialog med arbetsmarknadens parter. Uppdraget ska redovisas senast den 1 mars 2014.

Två tillkännagivanden till regeringen från riksdagen (bet. 2012/13:TU16, rskr. 2012/13:228) har också berört taxiverksamheten, dels om redovisningscentraler för taxi och dels om behovet av en bredare och mer fördjupad översyn av taxibranschen. Regeringskansliet (Finansdepartementet) har i mars 2013 utarbetat en departementspromemoria om redovisningscentraler för taxi ska införas för att säkerställa att de ekonomiska kraven på taxiverksamhet uppfylls. Departementspromemorian kommer att remitteras. Beträffande den bredare översynen av taxi ska den behandlas av Transportstyrelsen i uppdraget om fördjupade analyser. Riksdagens tillkännagivanden kommer att beaktas i regeringens fortsatta arbete.

Kollektivtrafik för tillgänglighet i hela landet

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. 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.

Sverige genomgår kraftiga demografiska förändringar. Urbanisering ställer stora krav på bland annat organiserandet av kollektivtrafik. Transportsektorns samlade utmaning är att

kunna möta en kraftigt ökad efterfrågan på transporter och samtidigt kunna utveckla långsiktigt hållbara transportsystem. Kollektivtrafikens positiva egenskaper, särskilt i städer, i form av lägre utsläpp och mindre behov av utrymme är väl kända.

Det bör vara lätt för resenärer att använda sig av kollektivtrafik. En viktig aspekt är att det ska vara enkelt att betala för sin resa. Inom kollektivtrafikbranschen pågår ett arbete med att utveckla de tekniska förutsättningarna för biljett- och betallösningar som används inom lokal och regional kollektivtrafik. Om det finns behov framöver är regeringen beredd att vidta främst reglerande åtgärder för att påskynda utvecklingen på detta område.

För att öka effektiviteten i kollektivtrafiken på väg har ett förslag från Transportstyrelsen remitterats om 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.

Remissyttrandena ska sammanställas och därefter kan beslutas om en eventuell höjning av högsta tillåtna hastighet är lämplig.

Staten har en viktig uppgift att med hjälp av anslaget för trafikavtal minska brister i tillgänglighet med interregional kollektivtrafik. I vissa fall är efterfrågan för låg för att transportpolitiskt motiverad kollektivtrafik ska tillhandahållas och det är viktigt att staten har möjlighet att se till att en sådan trafik uppstår.

Regeringen överväger att införa en ny metod för styrning av anslaget för trafikavtal. Sedan anslaget kom till har anslaget storlek normalt sett varit lika år från år. Regeringen menar att det behövs införas ett utvecklat angreppssätt för att komma fram till storleken på anslaget och hur det bör användas. Den metod som avses införas innebär dels att regeringen ger direktiv till ansvarig myndighet om att ta fram ett förslag till inriktningsbeslut och att regeringen därefter fastställer de kriterier och avgränsningar som ska gälla för anslaget. Inriktningsbeslutet ligger till grund för regeringens förslag till storlek på anslaget för trafikavtal.

Ett av de viktigaste trafikuppläggen av denna art rör linjesjöfarten mellan Gotland och fastlandet. Trafikverket som svarar för statens avtal om linjesjöfart till Gotland planerar att under 2014 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. Med beaktande av trafikens betydelse för Gotland och mot bakgrund av den bristande konkurrensen i tidigare upphandlingar av färjetrafiken beslutade regeringen i juli 2013 att ge Trafikverket i uppdrag att utreda förutsättningarna för statligt ägt tonnage för Gotlandstrafiken samt förbereda en anskaffning av tonnage. I händelse av att Trafikverket inte kan teckna ett trafikavtal i samband med pågående upphandling kommer regeringen att fatta beslut om staten ska anskaffa tonnage.

Även vad gäller flygtrafiken till vissa regionala flygplatser avser Trafikverket ingå avtal under 2014 för den avtalsperiod som startar under hösten 2015.

Tillgängligt transportsystem

Som tidigare beskrivits i avsnitt 3.5.1 beslutade regeringen 2011 om en strategi för genomförande av funktionshinderspolitiken under perioden 2011–2016. Arbetet med den funktionshinderspolitiska 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. Trafikverkets förslag till ny nationell åtgärdsplan för perioden 2014–2025 inkluderar åtgärder om hur det prioriterade nätet av tillgänglig kollektivtrafik för personer med funktionsnedsättning bör utvecklas under planperioden. Som tidigare nämnts avser regeringen våren 2014 fastställa den nationella planen. Regeringen anser att det är viktigt att den statliga transportinfrastrukturen anpassas på ett sätt som gör den användbar för alla.

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

Effektiva verksamheter i myndigheter och bolag

Statens roll och ansvar inom transportområdet behöver fortsatt 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. Effektiviseringsarbetet har sin grund i ett trafikslagsövergripande arbetssätt som syftar till högre intern effektivitet, sänkta kostnader i upphandlade entreprenader och ökad produktivitet i anläggningsbranschen.

Med de ytterligare effektiviseringar för trafikledningen av tåg, som regeringen möjliggör med särskilda satsningar, beräknas Trafikverkets totala effektiviseringar frigöra ca 17 miljarder kronor under perioden 2014–2025. Ett utrymme för ytterligare åtgärder motsvarande detta belopp tillkommer därmed utöver de resursförstärkningar som riksdagen på regeringens förslag beslutade om med anledning av proposition Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem (prop. 2012/13:25, bet. 2012/13:TU2, rskr. 2012/13:119). Detta innebär att fler åtgärder kommer att kunna genomföras inom den ekonomiska ramen för den kommande planperioden 2014–2025 och ger därmed mer infrastruktur för pengarna.

Trafikverket har ansvar för en omfattande kanalisation av fiberoptisk kabel inom främst järnvägs- men även vägområdet. Denna kanalisation är avgörande för Trafikverkets samlade uppdrag inom ramen för de transportpolitiska målen och förvaltning av de statliga väg- och järnvägsnäten, inte minst för att möta framtida behov av effektivisering och utveckling. Regeringen gör därför bedömningen att ett avskiljande av denna del inte är aktuell. Som ett led i effektiviseringsarbetet har Trafikverket i stället omorganiserat sin tidigare it-verksamhet för att tydliggöra fokus på samordningen av interna behov och kompetenser i syfte att möta egna och externa behov.

Genom fastställandet av en nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2010–2021 och därefter bildandet av Trafikverket skapades en trafikslagsövergripande organisations- och planeringsstruktur på transportområdet. För att fullt ut

kunna ta tillvara den potential till ökad effektivitet och optimerad medelsanvändning som denna förändrade struktur möjliggör bör även de anslag Trafikverket disponerar genomsyras av ett trafikslagsövergripande perspektiv.

Regeringen föreslår därför en ny anslagsstruktur från 2014 som innebär att anslag 1:1 *Väghållning* och 1:2 *Banbållning* ersätts med dels ett anslag för investeringar och andra åtgärder för att utveckla transportsystemet, dels ett anslag för åtgärder som syftar till att vidmakthålla den befintliga infrastrukturens funktion. Tidpunkten för inrättande av en ny anslagsstruktur sammanfaller med tidpunkten för när den kommande nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastruktur för perioden 2014–2025 kommer att börja gälla.

Förslaget innebär att riksdagen framöver beslutar om medel för investeringar och andra åtgärder som syftar till att utveckla transportsystemet och om medel som syftar till att vidmakthålla den befintliga infrastrukturens funktion. En ny trafikslagsövergripande anslagsstruktur skulle också kunna vara mer effektiv ur ett samhällsekonomiskt perspektiv och skapa förutsättningar för en mer effektiv medelsanvändning. Projekt som går snabbare än planerat kan utnyttja medel för projekt som går långsammare än planerat oavsett trafikslag. Därmed följer möjligheten att bedriva projekt i den takt som är mest effektiv. Detsamma gäller inom drift- och underhållsverksamheten. Avvägningen mellan åtgärder inom olika trafikslag kommer dock på längre sikt att ske inom de ramar som den nationella planens fördelning mellan trafikslagen ger.

Då kostnadsutvecklingen 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 tillsatte regeringen i oktober 2009 en kommitté, Produktivitetskommittén, med uppdrag att följa upp och analysera de statliga beställarnas åtgärder för att förbättra produktiviteten och innovationsgraden i anläggningsbranschen (dir. 2009:92).

Produktivitetskommittén har i juni 2012 redovisat sina förslag i betänkandet *Vägar till förbättrad produktivitet och innovationsgrad i anläggningsbranschen* (SOU 2012:39). Samman-

fattningsvis 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. Förslagen i produktivitetskommitténs betänkande behandlades genom en hearing i maj 2013 som anordnades av Regeringskansliet (Näringsdepartementet). I september 2013 planeras ett seminarium där diskussionen inriktas på att klarlägga vilka insatser som ska sättas i fokus i det fortsatta arbetet och vad som förväntas av inblandade aktörer.

I enlighet med riksdagens tillkännagivande (bet. 2012/13:TU9, rskr. 2012/13:170) avser regeringen under 2013 ge Trafikverket i uppdrag att bl.a. utveckla ett erfarenhetsåterföringssystem som gäller upphandlingen av vägar och järnvägar. Regeringen avser vidare att ge Trafikanalys uppdrag om att utvärdera Trafikverkets styrmodell för stora investeringsprojekt.

Även Transportstyrelsen arbetar kontinuerligt med att effektivisera verksamheten. Den finansieringsreform som genomfördes 2011 har gett särskilt incitament till prövning och effektivisering av den verksamhet som enligt de nya principerna ska finansieras med avgifter. Transportstyrelsen bedömer att det finns potential för betydande besparingar med i stort sett bibehållen service- och kvalitetsnivå, vilket kommer att avspeglade sig i sänkta avgiftsnivåer på flera av myndighetens verksamhetsområden.

Sjöfartsverket arbetar vidare med det interna effektiviseringsarbetet där särskild fokus under 2012 har legat på ledningsfunktionen. Totalt sett har olika effektiviseringsåtgärder inneburit en positiv effekt på resultatet på cirka femtio miljoner kronor.

Luftfartsverket fortsätter sitt omfattande effektiviseringsarbete. I enlighet med den redan fastställda prestationsplanen vad gäller kostnadsbasen för undervägsavgift pågår t.o.m. 2014 ett arbete med inriktningen att reducera kostnaderna med ca 3,5 procent per år. Luftfartsverket arbetar fortsatt både med omstrukturering och effektivisering av den egna verksamheten och med mer långsikt arbete för att inom ramen för luft- rumssamarbeten i Europa effektivisera luftrummet och teknisk utveckling för verksamheten. Kostnadsnivån för den svenska undervägsavgiften och Eurocontrols ambitioner att minska

kostnaderna för den europeiska flygtrafiktjänsten generellt bedöms dock leda till fortsatt behov av effektiviseringar även i nästa prestationsplan.

Det finns i dag tre myndigheter vars verksamhet bedrivs i affärsverksform. De är Luftfartsverket, Sjöfartsverket och Affärsverket svenska kraftnät. Affärsverksformen medför ett antal skillnader jämfört med förvaltningsmyndighetsformen, främst gällande de finansiella befogenheterna.

En sådan skillnad avser finansieringen och trygghandlet av de förmånsbestämda tjänstepensionerna. Medan övriga myndigheter betalar statliga pensionsavgifter i form av försäkringstekniskt beräknade premier, skuldför affärsverken sina pensionsutfästelser i den egna balansräkningen. Affärsverken betalar en särskild avgift till Statens tjänstepensionsverk (SPV) för administrationen av pensionsförmånerna. Pensionsskuldernas storlek beräknas enligt skuldgrunder som fastställs av SPV. Dessa skuldgrunder har sedan 2008 överensstämmt med Finansinspektionens s.k. trygghandegrunder. Räntan i trygghandegrunderna har en stark koppling till räntan för den längsta realobligationen, och ändras en gång per år.

De senaste årens kraftiga nedgång i räntenivån har medfört att affärsverkens pensionsskuld har ökat i värde, vilket i sin tur påverkat resultatet negativt. På motsvarande sätt skulle en högre räntenivå medföra positiva resultat för affärsverken. De svängningar i affärsverkens resultat som ränteändringar i beräkningsgrunderna ger upphov till är en för myndigheterna opåverkbar post och komplicerar styrningen av affärsverken, vars verksamheter finansieras genom avgifter.

Mot denna bakgrund har SPV på regeringens uppdrag tagit fram underlag om vad affärsverkens pensionskostnader skulle uppgå till om systemet ändras och affärsverken övergår från skuldföring till premiebetalning för sina anställdas tjänstepensioner, och samtidigt löser in upparbetade pensionsskulder genom att betala en engångspremie. Frågan kommer beredas vidare inom Regeringskansliet.

Regeringen har också för avsikt att utreda hur styrning och organisation kan utformas mer effektivt och ändamålsenligt, bl.a. mot bakgrund av Sjöfartsverkets ekonomiska problem.

Ett arbete pågår inom Regeringskansliet med att stärka och vidareutveckla regeringens styrning på transportområdet. Detta mot bakgrund av de betydande samhällsvärden och betydande

årliga anslag som regering och berörda myndigheter såsom bl.a. Trafikverket förvaltar och styr. Regeringen förslår därför att resurser omfördelas för att öka Regeringskansliets resurser med syfte att förbättra styrningen på transportområdet.

Utveckling av analysverktyg och modeller

Samhällsekonomiska analyser är ett viktigt beslutsunderlag inte minst i samband med beslut om investeringar och infrastruktur. De 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.

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

Regeringen har vidare 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.

Regeringen uppdrog hösten 2012 åt Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) att ta fram och uppdatera kunskapsunderlag om trafikens samhällsekonomiska kostnader. Uppdraget omfattar alla trafikslag och såväl gods- som persontransporter. VTI ska redovisa uppdraget till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) senast den 1 november 2014.

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.

Verka för ett modernt, miljöanpassat och säkert transportsystem

Forskning, innovation och teknikutveckling

Ett effektivt, robust och 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. Den tilltagande internationella konkurrensen kräver dessutom mer effektivitet och kvalitet i våra transportsystem. Transportsektorns samlade utmaning är att tillgodose en ökad efterfrågan på effektiva transporter av god kvalitet och samtidigt utveckla ett långsiktigt hållbart transportsystem där stor hänsyn tas till medborgare, näringsliv, miljö och klimat.

Ovanstående utmaningar förutsätter en förnyelse av transportsystemets alla delar i en högre takt än tidigare, vilket i sin tur leder till att behovet av forskning, innovation och teknikutveckling ökar.

Den internationella dimensionen inom transportforskningen blir allt tydligare och värdet av internationellt forskningssamarbete, särskilt inom EU:s forskningsprogram är stor. Det är viktigt att Sverige deltar i samarbetet för att stärka svensk transportforskning och framför allt för att inhämta kunskap för ökad inhemska kompetens för utveckling av den svenska transportsektorn.

Myndigheterna har en viktig roll att spela när det gäller forskning, innovation och teknikutveckling inom transportområdet. Regeringen har därför ändrat instruktionerna för transportmyndigheternas arbete med forskning och innovation fr.o.m. den 1 maj 2013. Trafikverket har fått ett samlat trafikslagsövergripande ansvar för att följa och dokumentera transportområdet. Sjöfartsverket har det samlade ansvaret för att följa och dokumentera sjöfartsområdet. Luftfartsverkets instruktion har förenklats och blivit likalydande med övriga myndigheters instruktioner i nu aktuellt avseende. Förutom att ökad internationalisering kräver en anpassning av regelverken inom transportsektorn, så bör regelverken även utvecklas i takt med tekniken. Transportstyrelsen har som ett led i detta arbete i sin instruktion fått ett ansvar för forskning och innovation (FoI) som motiveras av myndighetens uppgifter.

Urbaniseringen och specialisering av arbetskraften ger stora trafikökningar i storstadsregionerna som tillsammans med ökad trängsel

ger miljöproblem och effektivitetsförluster. Det behövs förbättringar av befintliga transportsystem, men även utveckling av nya mer yt- och kostnadseffektiva samt miljömässigt hållbara transportsystem för att möta ökande krav från resenärer och godskunder. Det kräver utveckling av mer effektiva, miljövänliga och klimateffektiva lösningar för såväl gods- som persontransporter, som även kan bidra till utveckling av attraktiva livsmiljöer med goda möjligheter att förflytta sig till fots, med cykel eller med kollektivtrafik. Utöver teknikutveckling behövs även bättre samordning mellan trafik- och samhällsplanering och verksamheter inom andra samhällsområden i såväl städer som landsbygd. Transportmyndigheterna bör, i för dem relevanta delar, i samverkan med andra aktörer verka för detta.

Arbetet med att åstadkomma Intelligent transport system (ITS) är fortsatt viktigt. ITS-lösningar ses i dag som ett av flera instrument för att lösa transportsystemets problem och utnyttjas för att öka effektiviteten och kvaliteten i transportsystemet.

EU antog 2010 ett ramdirektiv för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag. Direktivet har genomförts genom lagen (2013:315) om intelligenta transportsystem vid vägtransporter. Kommissionen arbetar nu fram de specifikationer och standarder som behövs för att direktivet ska kunna genomföras. Regeringen arbetar aktivt för att påverka EU-arbetet, bl.a. via en organisation där Regeringskansliet, myndigheter, näringsliv och akademi medverkar. Under våren 2013 antogs EU-förordningen om nödlarmssystemet eCall, vilket innebär att det nu finns en harmoniserad standard för system för nödlarm i fordon inom EU. Kommissionen har även antagit specifikationer för information om trafiksäkerhet och informationstjänster för säkra parkeringsplatser för tunga fordon på TEN-nätet.

Inom ramen för regeringens innovationsstrategi har Trafikverket fått i uppdrag (dnr N2012/1991/TE) att arbeta med innovationsupphandling för att förbättra innovationsklimatet och innovationsförmågan i transportsektorn. Det är viktigt att Trafikverket utvecklar sin förmåga att använda sina upphandlingar till att också stimulera utvecklingen på sina ansvarsområden. Trafikverket redovisade en delrapport i

december 2012 och uppdraget kommer att slutredovisas 2014.

Den 10 januari 2013 uppdrog regeringen åt Trafikverket, Transportstyrelsen, Sjöfartsverket och Luftfartsverket att med utgångspunkt i en samlad beskrivning av respektive myndighets forsknings- och innovationsverksamhet gemensamt redovisa hur myndigheterna på ett effektivare sätt ska bidra till förnyelse av transportsystemet. I den rapport (TRV rapport 2013:101: Utredning och samlad redovisning av transportmyndigheternas forsknings- och innovationsverksamhet) som myndigheterna redovisade den 5 juni 2013 har de redogjort för sin egen FoI-verksamhet samt identifierat ett antal områden inom vilka det finns gemensamma behov och möjligheter till FoI-samarbete. Deras avsikt är att samordna sina FoI-planer och program m.m. Rapporten är på remiss till den 1 november 2013.

Av rapporten framgår att det finns stora behov av forsknings, utvecklings- och innovationsinsatser inom samtliga trafikslag.

Den väg- och vägtrafikorierade FoI-verksamheten har länge varit dominerande i Sverige. Enligt rapporten finns det i dag behov av att öka denna verksamhet, på de övriga trafikslagens områden.

Exempel på angelägna FoI-områden är förbättring av järnvägens kapacitet, underhållsstandard och hantering av vinterorienterade problem, men även mer resenärs- och kundnära problem med trafikinformation, biljettfrågor samt stationsutveckling kräver FoI-insatser. Regeringen finner det angeläget att man i den fortsatta FoI-verksamheten på järnvägsområdet även anlägger ett medborgar-, resenärs- och kundperspektiv.

För att klara de utmaningar, som sjöfarten står inför, som krav på ökad effektivitet, kapacitet och trafiksäkerhet samt minskad miljöpåverkan, krävs en förnyelse. Ökat samarbete mellan sjöfartssektorns aktörer, både nationellt och internationellt, vad gäller forsknings-, utvecklings-, innovations- och demonstrationsverksamhet krävs för att uppnå denna förnyelse. Utvecklingen av samarbetsplattformar som Lighthouse spelar här en viktig roll. Sverige har en stark internationell position inom sjöfartsteknisk utveckling, där svenska företag konkurrerar med miljötekniska lösningar av högsta klass.

Forskning, utveckling och innovation har även en avgörande betydelse för arbetet med att

förbättra flygets miljöegenskaper och dess förmåga att hantera ökade trafikvolymerna. En omfattande satsning sker på teknisk utveckling av de europeiska systemen för flygtrafikledning och Luftfartsverket är starkt engagerad i EU:s program SESAR. Utvecklingen inom SESAR ska bidra till en utveckling av flyget i linje med transport- och näringspolitiska mål. Luftfartsverket bör ha en helhetssyn på luftfartsområdet och bör vara central samverkanspartner för övriga aktörer inom luftfarten. Bland konkreta exempel på teknikutveckling är fjärrstyrda torn för lokal flygtrafiktjänst (RTC). En central har färdigställts i Sundsvall som har möjlighet att med avancerad kamerateknik betjäna ett antal flygplatser. Certifiering och validering av tekniken beräknas bli färdig under hösten 2013. Den effektivisering som RTC kan innebära är intressant för inte bara ett antal flygplatser i Sverige utan även i andra länder. När certifiering och validering färdigställts finns goda möjligheter till export av produkter och kunskap om tekniken.

För 2014 avser regeringen att på samma sätt som för 2013 avsätta särskilda medel i Trafikverkets regleringsbrev för sjöfarts- respektive för luftfartsforskning. Den långsiktiga hanteringen för trafikslagsövergripande forskning och innovation återkommer regeringen till inom ramen för beslutet om den nationella åtgärdsplanen.

Fortsatt framåt för fossiloberoende fordonsflotta

Regeringens insatser för en fossiloberoende fordonsflotta fortsätter. I 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. Utredningen ska redovisa sitt uppdrag i december 2013.

Generellt verkande styrmedel som sätter pris på utsläppen utgör grunden för omställningen. Sådana styrmedel behöver kompletteras med mer riktade styrmedel. Nedsättningen av förmånsvärdet för elbilar, laddhybrider och gasbilar har stor betydelse för att styra nybilsförsäljningen mot mer miljöanpassade alternativ. Regeringen föreslår därför att den tidsbegränsade

nedsättningen av förmånsvärdet för vissa miljöanpassade förmånsbilar förlängs med tre år, dvs. till och med 2016. Ett kvotpliktssystem föreslås komma att införas under 2014 för att säkerställa fortsatt låginblandning av biodrivmedel på marknaden. 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.

Elektrifierade vägar kan på sikt bidra till effektivare transporter med mindre miljöpåverkan. Trafikverket har av regeringen fått i uppdrag att föreslå hur en demonstrationsanläggning för elektrifierade vägar skulle kunna byggas upp och finansieras som ett samarbetsprojekt mellan berörda parter inom näringsliv, akademi och myndigheter.

Andra insatser för ett miljöanpassat transportsystem och ökad hälsa

Sverige fortsätter att sträva efter en global överenskommelse genom FN:s luftfartsorgan ICAO för att begränsa den internationella luftfartens klimatpåverkan. Europa arbetar aktivt för att ett beslut om marknadsbaserade styrmedel ska kunna fattas vid ICAO:s generalförsamling i oktober i år. 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.

Överenskommelsen vid IMO:s miljöskyddskommitté (MEPC 65) om en resolution kring tekniksamarbete och tekniköverföring möjliggör att förhandlingarna kring sjöfartens växthusgasutsläpp kan gå in i ett nytt skede.

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. Regeringen avser att vidareutveckla arbetet med uppföljning av de transportpolitiska målen.

För svensk del innebär det att förutsättningarna för att nå miljö kvalitetsmålen Frisk luft och Bara naturlig försurning förbättras kraftigt. Det

innebär även positiva hälsoeffekter för Sverige och övriga Östersjöländer.

För att minska de höga halterna av PM10, dvs. partiklar mindre än 10 mikrometer behöver dubbdäcksanvändningen minska. Regeringen har gett Trafikverket i uppdrag att skapa förutsättningar för ändamålsenliga, trafiksäkra och miljömässigt hållbara däckval. Lägesrapporter ska redovisas 2014 och 2015. En slutrapport ska lämnas 2015.

De skärpta reglerna rörande svavelhalter i marint bränsle kommer att innebära ökade kostnader för sjöfartsnäringen och transportköparna. Bränslekostnaden kan innebära att transporter i viss mån flyttas från sjöfarten till väg och järnväg. De ökade transportkostnaderna kan komma att påverka den svenska basindustrin som konkurrerar på en global marknad. Eftersom beräkningarna om framtida bränslepriser är osäkra är det svårt att i dagsläget förutspå hur stora kostnadsökningar förväntas bli. Därför uppdrog regeringen åt Trafikanalys, i nära dialog med Trafikverket, Transportstyrelsen och Sjöfartsverket, att utföra en ny konsekvensbeskrivning av det reviderade svaveldirektivet. Regeringen avser att noga följa genomförandet av svaveldirektivet och eventuella konsekvenser för berörda näringar. De möjligheter sjöfartsnäringen har att påverka sina ökade kostnader är huvudsakligen att gå över till alternativa bränslen såsom LNG eller metanol.

Förutom detta stödjer regeringen i enlighet med Handlingsplanen för svensk sjöfartsnäring, angelägna ansökningar om EU-bidrag till pilotprojekt med miljöanknytning från redan fastställd budgetram för TEN-T. För att underlätta införandet av de skärpta kraven på svavelhalt i marina bränslen vill regeringen därmed öka och stimulera användningen av alternativa miljövänliga bränslen och andra tekniska lösningar inom sjöfarten, vilket är i linje med riksdagens tillkännagivande beträffande regler om svavelhalter (bet. 2012/13:TU12, rskr. 2012/13:205).

Sverige har under de senaste åren varit drivande för att barlastvattenkonventionen ska kunna träda i kraft, bl.a. rörande tekniska lösningar för barlastvattenreningsinstrument. Sverige kommer även fortsättningsvis prioritera denna fråga i syfte att konventionen kan träda i kraft snarast.

För att minska användningen av blyad flygbensin och därigenom bidra till att uppnå miljö kvalitetsmålet Giftfri miljö föreslås energiskatten

fr.o.m. den 1 januari 2014 sänkas till en nivå som motsvarar den som gäller för bensin som uppfyller krav för miljöklass 2, dvs. 3 kronor och 16 öre per liter (se prop. 2013/14:1, volym 1, avsnitt 6.21 Sänkt energiskatt för blyfri flygbensin). Den föreslagna förändringen avser flygbensin med mycket låga blyhalter, så kallad blyfri flygbensin som används för privat ändamål och som har en blyhalt om högst 0,005 gram per liter. Utsläppen från flygbensin motsvarar i dag ca 16 procent av Sveriges utsläpp av bly till luft.

Trafikslagsövergripande perspektiv i trafiksäkerhetsarbetet

Trafikolyckor förorsakar både lidande och kostnader i samhället. De inträffar inom samtliga trafikslag, varför regeringen vill arbeta för ett trafikslagsövergripande perspektiv inom trafiksäkerhetsområdet.

Den största delen av olyckorna inom transportsektorn svarar vägtrafikolyckor för. Det är även där de största minskningarna av antal döda och allvarligt skadade ägt rum.

Regeringen fortsätter satsningarna för ökad säkerhet och trygghet på vägarna. Det finns en rad områden där Sverige har varit framgångsrikt, exempelvis genom mittseparering av vägsträckor, användning av trafiksäkerhetskameror och justerade hastighetsgränser. Detta arbete kommer att fortsätta. 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. En annan viktig fråga är att ytterligare reducera antalet dödade och allvarligt skadade bland oskyddade vägtrafikanter. Påfallande många av olyckorna rörande oskyddade trafikanter är singelolyckor. Här återstår mycket att göra, både när det gäller faktaupbyggnad kring var och hur olyckorna sker samt vilka åtgärder som kan ge effekt. En stor del av gång och cykling sker inom tätorter, varför flera aktörer och väghållare som både stat och kommun har ett ansvar. Staten bidrar med medfinansiering till kommunala trafiksäkerhetshöjande åtgärder och regeringen har tillsatt en cykelutredning som sett över de regler som påverkar förutsättningarna att cykla. Cyklingsutredningen betänkande Ökad och säkrare cykling – en översyn av regler ur ett

cyklingsperspektiv (SOU 2012:70) bereds för närvarande inom Regeringskansliet. Det är viktigt att ha ett trafikslagsövergripande perspektiv i trafiksäkerhetsarbetet och vidta åtgärder där de gör störst nytta. De åtgärder som vidtas bör vara väl underbyggda och avvägda mot andra målsättningar, så att synergieffekter vad gäller exempelvis trafiksäkerhet, god tillgänglighet och miljö kan uppnås. För att åstadkomma detta krävs insamling av fakta kring olyckor och analyser av dessa återkopplas och kan leda till adekvata åtgärder, som i sin tur utvärderas. I syfte att få till stånd ett underlag vad gäller var och varför olyckor sker har regeringen tillsatt en utredning om myndigheternas undersökningar av olyckor (dir. 2013:65).

Av de omkomna inom vägtrafiken har cirka en fjärdedel varit påverkade av alkohol. Genomförda undersökningar visar att andra droger än alkohol är ett mindre, men inte mindre viktigt, trafiksäkerhetsproblem jämfört med alkohol. Regeringen anser därför att det även fortsättningsvis är viktigt att arbetet bedrivs brett för att minska antalet förare som är påverkade av alkohol eller andra droger på vägarna. 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. Ett exempel på detta är det samarbete som utvecklats mellan myndigheterna för att den som stoppas för rattfylleri snabbt ska kunna få en kontakt med beroendevården. För att optimera detta arbete har regeringen gett Trafikverket ett tidsbegränsat uppdrag att samordna arbetet. Syfte är att de deltagande myndigheterna ska ta fram gemensamma rekommendationer och en plan för hur arbetet ska samordnas och följas upp på lång sikt.

Regeringen stödjer också ett ökat frivilligt införande av alkolås och annan liknande teknik i förebyggande syfte. Billigare och mer användarvänlig framtida teknik bedöms inom några år ytterligare skynda på utvecklingen mot att alkolås och annan teknik som känner av och varnar om föraren är påverkad, eller har nedsatt körförmåga, blir standard. Genom fordonsforskningsprogrammet stödjer staten i samarbete med näringslivet fortsatta forskningsinsatser som syftar till att skapa sådana tekniska lösningar.

Inom fordonsområdet ser regeringen positivt på utvecklingen av teknik som kan stödja föraren i en säker körning. I takt med att fordonsparken

byts ut bidrar nya säkrare fordon i hög grad till att färre trafikanter dör eller skadas.

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. Mot bakgrund av detta samt de uppdragsredovisningar som tidigare inkommit till Regeringskansliet (Näringsdepartementet), överlämnade regeringen i december 2012 skrivelsen Kommunikationsutrustning i fordon (skr. 2012/13:60) till riksdagen. I skrivelsen lämnades en redogörelse av åtgärder för att åstadkomma en mer trafiksäker användning av kommunikationsutrustning vid bilkörning. Riksdagen har därefter återkommit till regeringen med ett tillkännagivande (bet. 2012/13:TU7, rskr. 2012/13:179) att regeringen ska återkomma till riksdagen med ett förslag till lagstiftning mot användning av kommunikationsutrustning vid bilkörning som tar betydande uppmärksamhet från körningen och därmed hotar trafiksäkerheten.

För att minska riskerna med förares trafikfarliga aktiviteter som tar uppmärksamhet från körningen på ett trafikfarligt sätt överväger regeringen vissa skärpningar av reglerna. Det finns i dag ett allmänt aktsamhetskrav för alla som vistas i trafikmiljön, såväl gående och cyklande som bilister. För att inte utgöra en trafikfara bör en förare av ett motorfordon under färd undvika aktiviteter som kan störa förandet av fordonet eller förarens koncentration på trafiken. Denna grundregel gäller alla typer av aktiviteter som kan distrahera föraren på ett trafikfarligt sätt. Därför vill regeringen skärpa bestämmelserna i trafikförordningen (1998:1276).

För att skärpa medvetandenivån om regelverket överväger regeringen vidare att ge Transportstyrelsen i uppdrag att ta fram en långsiktig åtgärdsplan för att minska riskerna med att ägna sig åt aktiviteter som kan störa körningen på ett trafikfarligt sätt.

Olyckor förekommer bland såväl fritidsbåtar som inom allmänflyget, däremot inträffar sällan olyckor inom yrkessjöfarten och civilflyget. Inom fritidsbåtslivet har myndigheter, frivilligorganisationer och övriga aktörer samarbetat för

att få fram fakta om olyckorna för att höja kunskaperna om enkla åtgärder som kan rädda liv.

Att resa med spårbunden trafik är säkert. Många olyckor sker dock utanför tågen i planeringsområden och när människor vistas på spårområdet. Det är därför angeläget att fortsätta arbetet för att öka säkerheten inom bantrafiken genom ett mer systematiskt trafiksäkerhetsarbete. Regeringen anser att det arbete som pågår, där Trafikverket samlar intressenterna inom järnvägsområdet för att följa upp målen är värdefullt. Infrastrukturhållarna har exempelvis stora möjligheter att vidta åtgärder för en säkrare trafik. Analyserna visar att en stor del av dödsfallen sker på en mindre del av bannätet och oftast i eller kring storstäderna.

Kostnaderna för stopp och stillestånd i samband med banolyckor och i vägtrafiken är höga. För att minska de problem som uppkommer vintertid med olyckor, stopp i trafiken och andra trafikstörningar där tunga vägfordon är inblandade, har regeringen tagit initiativ till att införa krav på vinterdäck på tunga fordon (fordon med totalvikt över 3 500 kg) för både svensk- och utlandsregistrerade tunga fordon. Kravet infördes den 1 januari 2013 och regeringen avser att följa resultaten av regeländringen.

Sverige ligger i världstopp när det gäller trafiksäkerhet på väg och har en lång tradition av ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete. Den av Sverige utvecklade Nollvisionen uppfattas i dag som en av grundstenarna i bland annat FN:s och EU:s trafiksäkerhetsarbete. Det internationella trafiksäkerhetsarbetet bedrivs av många olika myndigheter, forskningsinstitutioner och privata företag och olika initiativ har tagits i syfte att driva på och samordna det internationella trafiksäkerhetsarbetet.

Ett gränsöverskridande perspektiv

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

EU:s strategi för Östersjöregionerna (Östersjöstrategin) omfattar de åtta medlemsstaterna runt Östersjön och är den första makroregionala strategin i EU. Östersjöstrategin baseras på tre pelare: Rädda Östersjön, Integrera Östersjöregionen och Öka välbefindandet. Regeringen har tidigare aviserat att man ser ett behov av ett mer systematiskt samarbete mellan länderna i regionen för att kunna länka samman transportsystemen

och ta tillvara regionens potential för konkurrenskraft och livskvalitet. Regeringen har därför prioriterat att bidra med en av två samordnare i arbetet med Östersjöstrategin vad gäller prioriteringsområdet Transport. Regeringen planerar att lämna en skrivelse till riksdagen med en redovisning av det hittillsvarande arbetet i Östersjöstrategin och hur regeringen vill utveckla arbetet.

Utöver samarbetet i Östersjöstrategin deltar Sverige i Nordliga Dimensionens Partnerskap för Transporter och Logistik (NDPTL) som länkar samman EU med Ryssland, Vitryssland och Norge. NDPTL har nyligen startat en fond som kan delfinansiera studier av betydelse för regionen.

Ett ytterligare nordligt samarbete är Barents Euro Arctic Transport Area (BEATA), under Barentsrådet. Inom ramen för BEATA tas en gemensam plan för de nordligaste delarna i Sverige, Norge, Finland och Ryssland fram.

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.

3.7 Budgetförslag

3.7.1 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur

Tabell 3.20 Anslagsutveckling 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur

Tusental kronor

2012	Utfall		Anslags- sparande	0
2013	Anslag	0	Utgifts- prognos	0
2014	Förslag	18 389 167	¹	
2015	Beräknat	21 467 207	²	
2016	Beräknat	23 286 944	³	
2017	Beräknat	24 915 982	⁴	

¹ Nytt anslag.

² Motsvarar 21 317 981 tkr i 2014 års prisnivå.

³ Motsvarar 22 875 191 tkr i 2014 års prisnivå.

⁴ Motsvarar 24 143 393 tkr i 2014 års prisnivå.

Ändamål

Anslaget får användas till utgifter för

- långsiktig infrastrukturplanering för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart,
- investeringar i statliga vägar och järnvägar samt i stora och strategiska farleder och slussar,
- ränta och amortering på upptagna lån för infrastrukturprojekt,
- åtgärder i nationalstadsparken,
- bidrag till anläggningar i anslutning till det kapillära bannätet i enlighet med tidigare riksdagsbeslut,
- statsbidrag till regionala kollektivtrafik-anläggningar (inklusive handikappanpassningsbidrag), särskilda statsbidrag till storstädernas trafiksystem, statsbidrag till byggande av enskilda vägar samt miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder på kommunala vägar,
- forsknings- och innovationsinsatser inom transportområdet,
- informationsinsatser och kunskapshöjande insatser som syftar till uppfyllelse av de transportpolitiska målen,
- viss myndighetsutövning inom transportområdet,

- ärendehantering avseende körkort med villkor om alkohol och försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse,
- eventuella böter till följd av försenat genomförande av EU-direktiv,
- administration av vägavgifter som inte är systemkostnader,
- bidrag till Inlandsbanan enligt avtalet mellan staten och Inlandsbanan AB,
- Trafikverkets avgifter enligt avtalet om Öresundsbroförbindelsen,
- eventuellt infriande av betalningsutfästelser avseende villkorade aktieägartillskott till Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB,
- eventuellt infriande av kapitaltäckningsgarantin till Arlandabanan Infrastructure AB,
- eventuella kreditförluster avseende den obligationsportfölj som härrör från de numera avslutade amerikanska leasingtransaktioner som ingicks av dåvarande Statens järnvägar, samt
- åtgärder förknippade med statens miljöansvar inom transportområdet.

Kompletterande information

Bestämmelser som anknyter till anslaget användning finns i förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m., förordningen (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur, förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur samt i förordningen (1989:891) om statsbidrag till enskild väghållning.

Avgiftsfinansierad verksamhet vid Trafikverket

Verksamheten omfattar uppdragsverksamhet samt offentligrättsliga avgifter inklusive avgift för färd på Svinesundsförbindelsen, bro över Motalaviken på riksväg 50 och den bro som under 2015 planeras öppnas över Sundsvallsfjärden på väg E4. I Trafikverkets uppdragsverksamhet ingår Färjederiet. Utgångspunkten för Färje-

rederiet 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 3.21 Intäkter som Trafikverket disponerar

Tusental kronor (löpande priser)

	2014	2015
Färjerederiet		
Intäkter	72 000	74 000
Kostnader efter finansnetto	71 000	72 000
Resultat efter finansnetto	1 000	2 000
Kostnadstäckning i procent	101	103
Övriga avgifter för uppdragsverksamhet¹		
Intäkter	3 143 000	3 144 000
Kostnader	3 063 000	3 065 000
Resultat	80 000	79 000
Kostnadstäckning i procent	103	103
Svinesundsförbindelsen		
Intäkter	76 000	77 000
Kostnader	76 000	77 000
Resultat	0	0
Kostnadstäckning i procent	100	100
Riksväg 50 Motala		
Intäkter	45 000	45 000
Kostnader	45 000	45 000
Resultat	0	0
Kostnadstäckning i procent	100	100
E4 Sundsvall		
Intäkter	0	16 000
Kostnader	0	16 000
Resultat	0	0
Kostnadstäckning i procent	0	100

Övriga offentligrättsliga avgifter²		
Intäkter	1 603 000	1 763 000
Kostnader	1 571 000	1 739 000
Resultat	32 000	24 000
Kostnadstäckning i procent	102	101
Järnvägsutbildning		
Intäkter	63 000	63 000
Kostnader	62 000	62 000
Resultat	1 000	1 000
Kostnadstäckning i procent	102	102
Förvaltning av järnvägsfordon		
Intäkter	71 000	71 000
Kostnader	56 000	56 000
Resultat	15 000	15 000
Kostnadstäckning i procent	127	127

¹ Övriga avgifter består av bl.a. uthyrning av förarprovsbilar vid prov, information, service och rådgivning, uthyrning av lokaler, uthyrning av reservbroar, tele-tjänster, elförsäljning och fastighetsförvaltning.

² Offentligrättsliga avgifter består av förarprovsavgifter, banavgifter och ansökan om sjöfartsstöd.

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

Tabell 3.22 Intäkter som Trafikverket inte disponerar

Tusental kronor (löpande priser)

	2014	2015
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 fastställts 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. Redovisade belopp för planerade investeringar i nationell plan är preliminära. De baseras på anslagsnivåer som är beräknade utifrån riksdagens beslut om planeringsramar för perioden 2014–2025 och kan komma att förändras med anledning av regeringens beslut om fastställelse av

nationell plan för perioden 2014–2025 som planeras att fattas under våren 2014.

Trafikverket beräknar att under 2014 genomföra investeringar för cirka 21 882 miljoner kronor (tabell 3.23).

Tabell 3.23 Investeringsplan

Miljoner kronor

	Utfall 2012	Prognos 2013	Budget 2014	Beräknat 2015	Beräknat 2016	Beräknat 2017	Totalt
Investeringar i nationell plan¹							
Väg	8 956	9 768	8 487	9 169	9 806	13 409	59 595
Järnväg	10 672	8 803	7 398	8 735	10 686	12 434	58 728
Sjöfart	23	271	124	314	413	227	1 372
Investeringar i regional plan²							
Investeringar med överskott från trängselskatt i Stockholm	550	600	687	635	638	638	3 748
Investeringar med överskott från trängselskatt i Göteborg (väg)		266	608	652	663	584	2 773
Investeringar med överskott från trängselskatt i Göteborg (järnväg)		227	0	106	156	250	739
El- och teleinvesteringar	857	632	558	295	295	295	2 932
Investeringar i anläggningstillgångar (väg)	150	475	495	520	355	200	2 195
Investeringar i anläggningstillgångar (järnväg)	175	575	355	480	295	0	1 880
Summa investeringar	23 686	24 908	21 882	23 705	26 134	30 893	151 208
Anslag	16 402	15 271	15 815	18 870	20 743	22 377	109 478
Lån i Riksgäldskontoret	5 401	4 749	2 703	2 356	3 209	6 366	24 784
Medfinansiering, förskottering m.m.	1 883	4 888	3 364	2 479	2 182	2 150	16 946
Summa finansiering	23 686	24 908	21 882	23 705	26 134	30 893	151 208

¹ Inklusive medfinansiering, däribland TEN-medel

² Inklusive finansiering från förskottering

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2014 för anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 93 100 000 000 kronor 2015–2050.

Skälen för regeringens förslag: Den verksamhet som Trafikverket bedriver förutsätter att myndigheten ingår avtal med externa parter om ekonomiska åtaganden för flera år framåt i tiden. Bemyndigandet bör avse all upphandlad verksamhet och bidrag där fleråriga avtal sluts, som inte faller under 6 kap. 2 § budgetlagen (2011:203). Bemyndigandet ska avse det totalbe-

lopp som regeringen får ha bundit upp i avtal vid budgetårets utgång.

I beräkningarna av bemyndigandet inkluderas framtida räntekostnader på upptagna lån. Vidare har en kalkylränta på 4,5 procent använts i de fall lånen inte är bundna. 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 bemyndigandet. Utan en sådan buffert försämras möjligheterna till att genomföra upphandlingar och därmed också byggandet på ett effektivt sätt. Exempelvis kan det då bli nödvändigt att skjuta upp den avslutande delen av en upphandling för att inte överskrida bemyndi-

gandet vilket försenar och även kan fördyra projektgenomförandet.

Mot bakgrund av att regeringen i denna proposition föreslår att anslagen till Vägghållning och Banhållning ska ersättas med de två nya anslagen 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* och 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* redovisas inte uppgifter för beställningsbemyndiganden 2012 och 2013. Dock överensstämmer ingående åtaganden 2014 på de

nya anslagen med beräknade utestående åtaganden 2013 på de gamla anslagen. Åtagandena på de gamla anslagen förs således över till de nya anslagen.

Regeringen bör därför bemyndigas att under 2014 för anslag 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 93 100 000 000 kronor 2015–2050.

Tabell 3.24 Beställningsbemyndigande för anslaget 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur

Tusental kronor

	Förslag 2014	Beräknat 2015	Beräknat 2016-2050
Ingående åtaganden	92 046 000		
Nya åtaganden	13 754 000		
Infriade åtaganden	-13 047 000	-13 589 000	-79 164 000
Utestående åtaganden	92 753 000		
Erhållet/föreslaget bemyndigande	93 100 000		

Låneram

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att för 2014 ta upp lån i Riksgäldskontoret som inklusive tidigare gjord upplåning uppgår till högst 44 000 000 000 kronor för vissa infrastrukturprojekt.

Skälen för regeringens förslag: Trafikverket har tagit upp lån för att finansiera anläggningstillgångar, broar som ersätter färjor, vissa prioriterade väg- och 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 väg- och järnvägsprojekt där kapitalkostnaderna ska finansieras med inkomster från trängselskatt eller vägavgifter. 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 3.25 (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 driftsmedel från färjetrafiken.

Regeringen undertecknade 2002 ett avtal med den norska regeringen om byggandet av Svinesundsförbindelsen. Investeringsutgifterna är lånefinansierade både i Sverige och i 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 och Rv 49 Skara–Varnhem samt 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 samt länsplan för regional infrastruktur i Stockholms län för perioden 2010–2021 innehåller även ett antal nya investeringar som del-

vis kommer att finansieras med inkomster från trängselskatt eller vägavgifter. Det gäller de objekt som enligt Stockholmsöverenskommelsen respektive Västsvenska infrastrukturpaketet 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 trängsel- eller avgiftsintäkter finansieras genom lån. I detta inkluderas även kostnader för uppbyggnaden av administrationen av systemen. 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 i 2009 års prisnivå. Denna planeringsram inkluderar ovan nämnda projekt och utgör ett komplement till den statliga planeringsram för infrastrukturåtgärder 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). Planeringsramen för investeringar i vissa väg- och järnvägsprojekt, för de delar där kapitalkostnaden finansieras med inkomster från trängselskatt eller vägavgifter uppräknades till 2013 års prisnivå i anslutning till propositionen Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem (prop. 2012/13:25, bet. 2012/13:TU2, rskr. 2012/13:119) och ska uppgå till 53 miljarder kronor för perioden 2010–2025.

Låneramen 2014 för ovan angivna ändamål föreslås sammanlagt uppgå till 44 000 000 000 kronor.

I tabell 3.25 redovisas Trafikverkets nettoupplåning med utgångspunkt från nu fattade beslut och förslag om anslag för amortering.

I tabell 3.26 redovisas den ackumulerade skulden 2012–2021, vilken är en konsekvens av den nettoupplåning som anges i tabell 3.25.

Tabell 3.25 Beräknad nettoupplåning för projekt som med riksdagens godkännande finansieras med lån åren 2012–2021

Miljoner kronor

Objekt	Skuld 2012-12-31	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2021-12-31
Broinvesteringar	75	-12	-8	-8	-8	-8	-7	-6	-2	-2	14
E6 Svinesundsförbindelse	566	-44	-46	-49	-51	-54	-57	-59	-62	-66	78
E6 Svinesundsförbindelse, Tullstation	-72	-72									
Prioriterade vägprojekt	5 023	60	115	-240	-240	-240	-240	-240	-240	-243	3 515
E 4 Sundsvall	678	734	265	200	26	25	23	20	18	16	2 005
Rv 50 Motala–Mjölby	602	201	19	-2	-4	-6	-7	-10	-12	-16	765
Västsvenska infrastrukturpaketet (vägar)	344	16	126	234	50	768	432	409	164	52	2 595
Förbifart Stockholm	0	0	0	519	2 048	5 154	5 337	5 799	5 512	3 412	27 781
Skurubron	0	51	140	168	263	-1	-2	-3	-6	-7	603
Eldriftsanläggningar	2 450	391	338	159	150	141	132	122	113	104	4 100
Teleanläggningar	600	94	61	-34	-35	-36	-38	-39	-40	-43	490
Prioriterade järnvägsprojekt	13 300	1 820	173	-267	-267	-622	-622	-622	-622	-621	11 650
Västsvenska infrastrukturpaketet (bana)	0	15	52	70	13	204	432	955	862	822	3 425
Botniabanan	15 807	-429	-429	-429	-429	-429	-429	-429	-429	-429	11 946
Summa	39 517	2 825	806	321	1 516	4 896	4 954	5 897	5 256	2 979	68 967

Tabell 3.26 Beräknad låneskuld för projekt som med riksdagens godkännande finansieras med lån åren 2012–2021

Miljoner kronor

Objekt	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Broinvesteringar	75	63	55	47	39	31	24	18	16	14
E6 Svinesundsförbindelse	566	522	476	427	376	322	265	206	144	78
E6 Svinesundsförbindelse, Tullstation	72									
Prioriterade vägprojekt	5 023	5 083	5 198	4 958	4 718	4 478	4 238	3 998	3 758	3 515
E 4 Sundsvall	678	1 412	1 677	1 877	1 903	1 928	1 951	1 971	1 989	2 005
Rv 50 Motala–Mjölby	602	803	822	820	816	810	803	793	781	765
Västsvenska infrastrukturpaketet (vägar)	344	360	487	721	771	1 539	1 971	2 380	2 545	2 595
Förfärd Stockholm				519	2 567	7 721	13 058	18 857	24 369	27 781
Skurubron		51	191	359	622	621	619	616	610	603
Eldriftsanläggningar	2 450	2 841	3 179	3 338	3 488	3 629	3 761	3 883	3 996	4 100
Teleanläggningar	600	694	755	721	686	650	612	573	533	490
Prioriterade järnvägsprojekt	13 300	15 120	15 293	15 026	14 759	14 137	13 515	12 893	12 271	11 650
Västsvenska infrastrukturpaketet (bana)	0	15	66	136	149	353	785	1 740	2 603	3 425
Botniabanan	15 807	15 378	14 949	14 520	14 091	13 662	13 233	12 804	12 375	11 946
Summa	39 517	42 342	43 148	43 469	44 985	49 881	54 835	60 732	65 990	68 967

Merparten av de lån som tagits upp ska återbetalas genom att Trafikverkets anslag 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* 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 och

bron över Sundsvallsfjärden och Skurubron som ska återbetalas med avgifter. I tabell 3.27 nedan redovisas det beräknade årliga anslagsbehovet 2012–2021 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 3.27 Anslagsbehov för räntor och återbetalning av lån för vägar åren 2012–2021

Miljoner kronor

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Lån i Riksgäldskontoret										
Räntor vägar	61	105	110	120	135	140	140	140	130	120
Amorteringar vägar	108	287	240	240	240	240	240	240	240	240
Räntor järnvägar	182	429	473	585	581	546	551	532	514	495
Amorteringar järnvägar	100	147	426	437	447	819	829	840	850	861
Räntor Botniabanan	384	395	408	486	545	528	546	529	512	495
Amorteringar Botniabanan	429	429	429	429	429	429	429	429	429	429
Räntor Arlandabanan Villkorslån	30	27	29	33	38	38	40	40	40	40
Teleanläggningar	127	140	140	140	140	140	140	140	140	140
Hyra matarledning	18	20	20	20	20	20	20	20	20	20
Total anslagsbelastning	1 439	1 979	2 275	2 490	2 575	2 900	2 935	2 910	2 875	2 840

Regeringens överväganden

En ny anslagsstruktur för ett trafikslagsövergripande arbetssätt och ökad effektivitet

Ett nytt anslag 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* förs upp på statsbudgeten. I april 2010 inrättades den nya trafikslagsövergripande myndigheten Trafikverket. Den senaste långsiktiga infrastrukturplaneringen kännetecknades av ett tydligt trafikslagsövergripande perspektiv och processen utmynnade i en nationell trafikslagsövergripande nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2010–2021. För att fullt ut kunna ta tillvara den potential till ökad effektivitet och optimerad medelsanvändning som den förändrade och nu transportslagsövergripande organisations- och planeringsstrukturen möjliggör, bör även strukturen för de anslag Trafikverket disponerar genomsyras av ett trafikslagsövergripande perspektiv.

Regeringen föreslår därför en ny anslagsstruktur från 2014 som innebär att anslag 1:1 *Väghållning* och 1:2 *Banhållning* ersätts med dels ett anslag för investeringar och andra åtgärder för att utveckla transportsystemet dels ett anslag för åtgärder som syftar till att vidmakthålla den befintliga infrastrukturens funktion. Två nya anslag förs därmed upp på statsbudgeten från 2014: anslag 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* och anslag 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur*.

Satsningar för ett starkt och hållbart transportsystem

Regeringen föreslog i propositionen *Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem* (prop. 2012/13:25) en ny långsiktig ekonomisk ram för perioden 2014–2025. Riksdagen biföll regeringens förslag (bet. 2012/13:TU2, rskr. 2012/13:119). Med anledning av budgetpropositionen för 2013 (prop. 2012/13:1 utg.omr. 22, bet. 2012/13:TU1, rskr. 2012/13:118) höjdes anslagen för väg- och banhållning beräkningsmässigt med totalt 5 174 miljoner kronor för budgetåret 2014. Av denna satsning avsåg 2 127 miljoner kronor väghållning och 2 128 miljoner kronor banhållning och anslag 1:1 *Väghållning* respektive 1:2 *Banhållning* har i konsekvens med detta höjts med motsvarande belopp. Den nya anslagsstruktur som regeringen i denna proposition föreslår ska införas från 2014 innebär att satsningen på totalt 5 174 miljoner kronor för 2014 som aviserades i budgetpropositionen för

2013 fördelats på anslag 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* som får användas för investeringar i statliga vägar och järnvägar samt i stora och strategiska farleder och slussar respektive 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* som får användas för statliga vägar och järnvägar.

Satsning inom sjöfarten

Regeringen föreslår i denna proposition en satsning på sjöfarten. De föreslagna åtgärderna beräknas stärka den ekonomiska ställningen i Sjöfartsverket och därmed minska behovet av avgiftsökningar på kort sikt, vilket i sin tur är ett led i regeringens ambition att stärka basindustrins konkurrenskraft.

Satsningen finansieras delvis genom att anslagsmedlen till utveckling av statens transportinfrastruktur samt vidmakthållande av statens transportinfrastruktur minskas med sammanlagt 250 miljoner kronor per år 2014–2016. Medlen återförs dock senare under planperioden, vilket innebär att den totala infrastrukturramen på 522 miljarder kronor för 2014–2025 ligger fast. Därför minskas anslag 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* med 100 miljoner kronor per år 2014–2016. Anslag 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* minskas med 150 miljoner kronor per år 2014–2016.

Pågående effektiviseringsarbete

Inom Trafikverket pågår ett omfattande effektiviseringsarbete som inleddes under 2011. Effektiviseringsarbetet har sin grund i ett trafikslagsövergripande arbetssätt som syftar till högre intern effektivitet, sänkta kostnader i upphandlade entreprenader och ökad produktivitet i anläggningsbranschen.

Med de ytterligare effektiviseringar för trafikledningen av tåg, som regeringen möjliggör med särskilda satsningar, beräknas Trafikverkets totala effektiviseringar frigöra ca 17 miljarder kronor under perioden 2014–2025. Ett utrymme för ytterligare åtgärder i infrastrukturen motsvarande detta belopp tillkommer därmed utöver de resursförstärkningar som riksdagen på regeringens förslag beslutade om med anledning av propositionen *Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem* (prop. 2012/13:25, bet. 2012/13:TU2, rskr. 2012/13:119). Detta innebär att fler infrastrukturåtgärder kommer att kunna genomföras inom den ekonomiska ramen för den kommande planperioden 2014–2025.

Åtgärder i nationalstadsparken

I december 2007 inkom dåvarande Vägverket med en reviderad beräkning av totalkostnaden för att bygga Norra länken, delvis beroende på behovet av byggandet av en 155 meter lång jordtunnel vid Bellevueparken i Stockholms kommun. Projektet bedömdes bli avsevärt dyrare än vad som tidigare redovisats. Kostnaderna skulle dock bli ca 800–1 200 miljoner kronor lägre om bygget inte skedde genom rörtryckning utan gennomschaktning från markytan. För att möjliggöra schaktning från markytan infördes en ny bestämmelse i 4 kap. 7 § miljöbalken som gör det möjligt att vidta åtgärder som innebär ett tillfälligt intrång eller en tillfällig skada i en nationalstadspark (prop. 2008/09:110). Genom att bygget kunde ske genom schaktning från markytan gjordes en besparing på ca 1 miljard kronor. Som ett led i arbetet med att stärka arbetet med att bevara och utveckla nationalstadsparken och i samband med den gjorda ändringen i miljöbalken, har regeringen bedömt det som rimligt att medel avsätts för åtgärder i nationalstadsparken. Regeringen bedömer att 100 000 000 kronor är en rimlig summa. Finansiering sker dels genom att anslag 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* belastas med 75 000 000 kronor,

dels genom bidrag från Stockholms stad med 25 000 000 kronor.

Ändrad ansvarsfördelning för föreskrifter om tekniska egenskapskrav

Aktualiserat av förändringar i ansvarsfördelningen för föreskrifter om tekniska egenskapskrav enligt plan- och byggförordningen (2011:338) mellan Trafikverket och Transportstyrelsen föreslår regeringen att 5 000 000 kronor överförs från anslag 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* till anslag 1:12 *Transportstyrelsen*.

Förslag och beräkningar

I december 2012 beslutade riksdagen om den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. under perioden 2014–2025. Beräkningen av anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* utgår från den del av ramen som ska användas till utveckling av transportsystemet. I ramen ingår dock även anslagsmedel till icke statliga flygplatser och vissa utgifter för el- och teleanläggningar i järnvägssystemet och vissa prioriterade projekt som finansieras med lån.

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

Tabell 3.28 Anslag 1.1 Utveckling av statens transportinfrastruktur fördelning på anslagsposter

Tusental kronor

	Utfall 2012 ¹	Budget 2013 ¹	Prognos 2013 ¹	Förslag 2014	Beräknat 2015	Beräknat 2016	Beräknat 2017
Myndighetsutövning	153 036	161 300	161 300	155 300	156 853	158 406	159 959
Lagfartskostnader	0	6 000	6 000	0			
Investeringar i nationell plan	13 437 845	11 089 000	11 306 024	11 649 663	14 577 995	16 359 014	17 949 328
Väg	7 164 436	5 477 000	6 090 780	5 813 913	6 854 997	6 477 777	6 652 264
Järnväg	6 250 409	5 411 000	5 014 244	5 741 750	7 470 998	9 468 237	11 070 064
Sjöfart	23 000	201 000	201 000	94 000	252 000	413 000	227 000
Investeringar i regional plan ¹	2 415 027	2 874 000	2 872 447	2 870 000	2 898 700	2 927 400	2 956 100
Räntor och återbetalning av lån	1 847 826	2 419 000	1 979 000	2 868 000	2 979 000	2 979 000	2 979 000
Väg	168 826	392 000	392 000	424 000	443 000	458 000	458 000
Järnväg	1 679 000	2 027 000	1 587 000	2 444 000	2 536 000	2 521 000	2 521 000
Vissa bidrag till trafiksystem			136 789				
Bidrag till Inlandsbanan och Öresundsbrokonsortiet	397 369	417 000	417 000	417 000	421 170	425 340	429 510
Övriga insatser för effektivisering av transportsystemet ²	409 542	423 000	423 000	427 000	431 270	435 540	439 810
Kammarkollegiets disposition	1 567	2 206	2 206	2 204	2 219	2 244	2 275
Summa	18 662 212	17 391 506	17 303 766	18 389 167	21 467 207	23 286 944	24 915 982

¹ Mot bakgrund av att regeringen i denna proposition föreslår att anslagen till Vaghållning och Banhållning ska ersättas med de två nya anslagen 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* och 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* avser de tre första kolumnerna i tabellen den gamla anslagsstrukturen, medan övriga kolumner avser den nya anslagsstrukturen

Tabell 3.29 Härledning av anslagsnivån 2014–2017, för 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur

Tusental kronor

	2014	2015	2016	2017
Anvisat 2013 ¹	0	0	0	0
Förändring till följd av:				
Pris- och löneomräkning ²	0	0	0	0
Beslut	455 867	3 408 374	5 030 845	6 408 816
Överföring till/från andra anslag	17 933 300	18 058 833	18 256 099	18 507 166
Övrigt				
Förslag/beräknat anslag	18 389 167	21 467 207	23 286 944	24 915 982

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2012 (bet. 2012/13:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2013. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2015–2017 är preliminär.

Regeringen föreslår att 18 389 167 000 kronor anvisas under anslag 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* för 2014. För 2015, 2016 och 2017 beräknas anslaget till 21 467 207 000 kronor, 23 286 944 000 kronor respektive 24 915 982 000 kronor.

3.7.2 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur

Tabell 3.30 Anslagsutveckling 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur

Tusental kronor

	Utfall	Anslags-sparande	
2012			0
2013	Anslag	0	Utgifts-prognos
2014	Förslag	19 572 580 ¹	
2015	Beräknat	19 709 588	²
2016	Beräknat	19 924 887	³
2017	Beräknat	20 353 702	⁴

¹ Nytt anslag.

² Motsvarar 19 572 580 tkr i 2014 års prisnivå.

³ Motsvarar 19 572 581 tkr i 2014 års prisnivå.

⁴ Motsvarar 19 722 579 tkr i 2014 års prisnivå.

Ändamål

Anslaget får användas till utgifter för

- trafikledning, drift, underhåll och bärighetsåtgärder på statliga vägar och järnvägar,
- bidrag till anläggningar i anslutning till det kapillära bannätet i enlighet med tidigare riksdagsbeslut,

- statsbidrag till drift av enskilda vägar,
- ersättning för eftersök av vilt som varit inblandat i sammanstötning med motorfordon eller spårbundna fordon liksom polisens administrations- och fakturahanteringskostnader för detta,
- stakning av vinterled till Holmön,
- eventuella böter till följd av försenat genomförande av EU-direktiv,
- betalning av kvalitetsavgifter till följd av avvikelser från i tågplan och trafikeringsavtal fastställt användande av infrastrukturen som orsakats av Trafikverket.

Kompletterande information

Bestämmelser finns i förordningen (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur och förordningen (1989:891) om statsbidrag till enskild vägghållning. I bilaga 1 till beslut om fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet samt fastställelse av definitiva ekonomiska ramar för trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur för perioden 2010–2021 framgår att kostnader för bärighetshöjande åtgärder på järnväg ska ingå i ramen för drift och underhåll av det statliga järnvägsnätet (dnr N2009/6374/TE, N2008/8869/TE).

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2014 för anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 14 300 000 000 kronor 2015–2019.

Skälen för regeringens förslag: Den verksamhet som Trafikverket bedriver förutsätter att myndigheten ingår avtal med externa parter om ekonomiska åtaganden för flera år framåt i tiden. Bemyndigandet bör avse all upphandlad verksamhet och bidrag där fleråriga avtal sluts, som inte faller under 6 kap. 2 § budgetlagen (2011:203). Bemyndigandet ska avse det totalbelopp som regeringen får ha bundit upp i avtal vid budgetårets utgång.

I beräkningarna av bemyndigandet inkluderas framtida räntekostnader på upptagna lån. Vidare har en kalkylränta på 4,5 procent använts i de fall lånen inte är bundna. 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 bemyndigandet. 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 bemyndigandet vilket försenar och även kan fördyra projektgenomförandet.

Mot bakgrund av att regeringen i denna proposition föreslår att anslagen till Vägghållning och Banhållning ska ersättas med de två nya anslagen 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* och 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* redovisas inte uppgifter för beställningsbemyndiganden 2012 och 2013. Dock överensstämmer ingående åtaganden 2014 på de nya anslagen med beräknade utestående åtaganden 2013 på de gamla anslagen. Åtagandena på de gamla anslagen förs således över till de nya anslagen.

Regeringen bör därför bemyndigas att under 2014 för anslag 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 14 300 000 000 kronor 2015–2019.

Tabell 3.31 Beställningsbemyndigande för anslaget 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur

Tusental kronor

	Förslag 2014	Beräknat 2015	Beräknat 2016-2019
Ingående åtaganden	13 620 000		
Nya åtaganden	6 500 000		
Infriade åtaganden	-6 074 000	-5 820 000	-8 226 000
Utestående åtaganden	14 046 000		
Erhållet/föreslaget bemyndigande	14 300 000		

Regeringens överväganden

En ny anslagsstruktur för ett trafikslagsövergripande arbetsätt och ökad effektivitet

Ett nytt anslag 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* förs upp på statsbudgeten. Den senaste långsiktiga infrastrukturplaneringen kännetecknades av ett tydligt trafikslagsövergripande perspektiv och processen utmynnade i en nationell trafikslagsövergripande nationell plan för utveckling av transportinfrastrukturen för perioden 2010–2021. I april 2010 inrättades vidare den nya myndigheten Trafikverket. För att fullt ut kunna ta tillvara den potential till ökad effektivitet och optimerad medelsanvändning som den förändrade och nu transportslagsövergripande organisations- och planeringsstruktur möjliggör bör även strukturen för de anslag Trafikverket disponerar genomsyras av ett trafikslagsövergripande perspektiv.

Regeringen föreslår därför en ny anslagsstruktur från 2014 som innebär att anslag 1:1 *Väghållning* och 1:2 *Banhållning* ersätts med dels ett anslag för investeringar och andra åtgärder för att utveckla transportsystemet och ett anslag för åtgärder som syftar till att vidmakthålla den befintliga infrastrukturens funktion. Två nya anslag förs därmed upp på statsbudgeten från 2014 anslag 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* och anslag 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur*.

Satsningar för ett starkt och hållbart transportsystem

Regeringen föreslog i propositionen Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem (prop. 2012/13:25) en ny långsiktig ekonomisk ram för perioden 2014–2025. Riksdagen biföll regeringens förslag (bet. TU2, rskr. 2012/13:119). Genom riksdagens beslut med

anledning av budgetpropositionen för 2013 (prop. 2012/13:1 utg.omr. 22, bet. 2012/13:TU1, rskr. 2012/13:118) höjdes anslagen för väg- och banhållning beräkningsmässigt med totalt 5 174 miljoner kronor för budgetåret 2014. Av denna satsning avsåg 2 127 miljoner kronor väghållning och 2 128 miljoner kronor banhållning och anslag 1:1 *Väghållning* respektive 1:2 *Banhållning* har i konsekvens med detta höjts med motsvarande belopp. Den nya anslagsstruktur som regeringen i denna proposition föreslår ska införas från 2014 innebär att satsningen på totalt 5 174 miljoner kronor för 2014 som aviserades i budgetpropositionen för 2013 fördelats på anslag 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* som får användas för investeringar i statliga vägar och järnvägar samt i stora och strategiska farleder och slussar respektive 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* som får användas för statliga vägar och järnvägar.

Satsning inom sjöfarten

Regeringen föreslår i denna proposition en satsning på sjöfarten. De föreslagna åtgärderna beräknas stärka den ekonomiska ställningen i Sjöfartsverket och därmed minska behovet av avgiftsökningar på kort sikt, vilket är ett led i regeringens ambition att stärka basindustrins konkurrenskraft.

Satsningen finansieras delvis genom att anslagsmedlen till utveckling av statens transportinfrastruktur samt vidmakthållande av statens transportinfrastruktur minskas med sammanlagt 250 miljoner kronor per år 2014–2016. Medlen återförs dock senare under planperioden, vilket innebär att den totala infrastrukturramen på 522 miljarder kronor för 2014–2025 ligger fast. Därför minskas anslag 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* med 100 miljoner kronor per år 2014–2016. Anslag

1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* minskas med 150 miljoner kronor per år 2014–2016.

Pågående effektiviseringsarbete

Inom Trafikverket pågår ett omfattande effektiviseringsarbete som inleddes under 2011. Effektiviseringsarbetet har sin grund i ett trafikslagsövergripande arbetssätt som syftar till högre intern effektivitet, sänkta kostnader i upphandlade entreprenader och ökad produktivitet i anläggningsbranschen.

Med de ytterligare effektiviseringar för trafikledningen av tåg, som regeringen möjliggör med särskilda satsningar, beräknas Trafikverkets totala effektiviseringar frigöra ca 17 miljarder kronor under perioden 2014–2025. Ett utrymme för ytterligare åtgärder motsvarande detta belopp tillkommer därmed utöver de resursförstärkningar som riksdagen på regeringens förslag beslutade om med anledning av propositionen *Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem* (prop. 2012/13:25, bet. 2012/13:TU2, rskr. 2012/13:119).

Detta innebär att fler åtgärder kommer att kunna genomföras inom den ekonomiska ramen för den kommande planperioden 2014–2025 och därmed fås mer infrastruktur för pengarna.

Ersättning för eftersök av vilt

I propositionen *Eftersök av vilt vid sammanstötning med spårbundna fordon* (prop. 2011/12:58) föreslogs ändringar i jaktlagen (1987:259) som innebär att bestämmelserna om eftersök av vilt som har varit inblandat i en sammanstötning med motorfordon utvidgas till att avse även vilt som har kolliderat med spårbundna fordon. Ändringarna i jaktlagen trädde i kraft den 1 juli 2012. Regeringen bedömde då att ersättningen för eftersök av vilt som varit inblandat i sammanstötning med

spårbundna fordon liksom polisens ökade administrations- och fakturahanteringskostnader bör finansieras genom anslaget 1:2 *Banhållning* inom utgiftsområde 22 *Kommunikationer*. Regeringen föreslår i denna proposition en förändrad struktur för Trafikverkets anslag. I konsekvens med detta föreslår regeringen att anslag 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* även får användas för ersättning för eftersök av vilt som varit inblandat i sammanstötning med spårbundna fordon liksom polisens ökade administrations- och fakturahanteringskostnader.

Förslag och beräkningar

I december 2012 beslutade riksdagen om den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. under perioden 2014–2025. Beräkningen av anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* utgår från de delar av ramen som ska användas till drift och underhåll av och reinvestering i statliga järnvägar samt till drift och underhåll av statliga vägar. I ramen ingår dock även vissa utgifter för el- och teleanläggningar i järnvägssystemet som finansieras med lån.

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

Tabell 3.32 Anslag 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur

Tusental kronor	Utfall 2012 ¹	Budget 2013 ¹	Prognos 2013 ¹	Förslag 2014	Beräknat 2015	Beräknat 2016	Beräknat 2017
Vidmakthållande väg	11 869 935	12 990 202	12 983 464	12 845 543	12 935 462	13 076 763	13 334 000
Drift och underhåll	9 318 736	10 141 202	10 259 732	10 192 327	10 263 673	10 375 789	10 579 894
Bärlighet och tjälsäkring	1 507 190	1 788 000	1 662 732	1 606 864	1 618 112	1 635 788	1 667 966
Bidrag för drift av enskild väg	1 044 009	1 061 000	1 061 000	1 046 352	1 053 676	1 065 186	1 086 140
Vidmakthållande järnväg	6 628 861	7 012 953	7 744 811	6 727 037	6 774 126	6 848 124	7 019 702
Drift, underhåll och trafikledning	6 628 861	7 012 953	7 744 811	6 727 037	6 774 126	6 848 124	7 019 702
Summa	18 498 796	20 003 155	20 728 275	19 572 580	19 709 588	19 924 887	20 353 702

¹ Mot bakgrund av att regeringen i denna proposition föreslår att anslagen till Vaghållning och Banhållning ska ersättas med de två nya anslagen 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* och 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* avser de tre första kolumnerna i tabellen den gamla anslagsstrukturen, medan övriga kolumner avser den nya anslagsstrukturen.

Tabell 3.33 Härledning av anslagsnivån 2014–2017, för 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur

Tusental kronor	2014	2015	2016	2017
Anvisat 2013 ¹	0	0	0	0
Förändring till följd av:				
Pris- och löneomräkning ²	0	0	0	0
Beslut	-150 000	-151 050	-152 700	
Överföring till/från andra anslag	19 722 580	19 860 638	20 077 586	20 353 703
Övrigt				
Förslag/beräknat anslag	19 572 580	19 709 588	19 924 887	20 353 702

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2012 (bet. 2012/13:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2013. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2015–2017 är preliminär.

Regeringen föreslår att 19 572 580 000 kronor anvisas under anslag 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* för 2014. För 2015, 2016 och 2017 beräknas anslaget till 19 709 588 000 kronor, 19 924 887 000 kronor respektive 20 353 702 000 kronor.

3.7.3 1:3 Trafikverket

Tabell 3.34 Anslagsutveckling 1:3 Trafikverket

Tusental kronor				
2012	Utfall	1 333 893	Anslags-sparande	170 052
2013	Anslag	1 407 092 ¹	Utgifts-prognos	1 329 232
2014	Förslag	1 327 878		
2015	Beräknat	1 323 713 ²		
2016	Beräknat	1 345 389 ³		
2017	Beräknat	1 374 439 ⁴		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2013 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

² Motsvarar 1 307 390 tkr i 2014 års prisnivå.

³ Motsvarar 1 307 390 tkr i 2014 års prisnivå.

⁴ Motsvarar 1 307 391 tkr i 2014 års prisnivå.

Ändamål

Anslaget får användas för Trafikverkets förvaltningsutgifter. Från anslaget finansieras utgifter 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. 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 lång-

siktiga infrastrukturplaneringen och riksintressen inom luftfarten samt administration av drift- och investeringsbidrag till icke statliga flygplatser och administrationen av trafikavtal.

Regeringens överväganden

Trafikverkets effektiviseringsarbete ger mer verksamhet för pengarna

Inom Trafikverket pågår ett omfattande effektiviseringsarbete som inleddes under 2011. Effektiviseringarna inom administrationen innebär för budgetåret 2013 att 60 000 000 kronor kunde överföras från Trafikverkets administrationsanslag till anslagen för väg- och banhållning. Effektiviseringsarbetet har på så sätt mycket tydligt resulterat i mer väg och järnväg för pengarna. Riksdagen har på förslag från regeringen beslutat om en ny långsiktig ekonomisk ram för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen för perioden 2014–2025 (prop. 2012/13:25, bet. 2012/13:TU2, rskr. 2012/13:119). I denna nya ekonomiska ram ingår medel som under samma period beräknas frigöras genom effektiviseringar inom administrationen. Totalt under planperioden beräknas effektiviseringarna inom administrationen att resultera i att åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen för ytterligare ca 2 miljarder kronor kommer att kunna genomföras.

Utgångspunkten bör även för framtiden vara den att de medel som frigörs på Trafikverkets administrationsanslag genom Trafikverkets effektiviseringsarbete ska användas till statens utveckling av transportinfrastrukturen och vidmakthållande av infrastrukturen.

Stärkt styrning

Regeringen föreslår att anslag 1:3 *Trafikverket* minskas med 32 500 000 kronor från 2014 för att finansiera insatser avseende utredningsverksamhet och styrning av de transportpolitiska frågorna under det under utgiftsområdet 1 Rikets styrelse uppförda anslaget 4:1 *Regeringskansliet m.m.*

Förslag och beräkningar 2014–2017

Tabell 3.35 Härledning av anslagsnivån 2014–2017, för 1:3 Trafikverket

Tusental kronor				
	2014	2015	2016	2017
Anvisat 2013¹	1 407 092	1 407 092	1 407 092	1 407 092
<i>Förändring till följd av:</i>				
Pris- och löneomräkning ²	34 296	52 291	76 189	108 216
Beslut	-91 377	-113 261	-115 116	-117 601
Överföring till/från andra anslag	-20 000	-20 250	-20 581	-21 026
Övrigt ³	-2 133	-2 160	-2 195	-2 242
Förslag/beräknat anslag	1 327 878	1 323 713	1 345 389	1 374 439

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2012 (bet. 2012/13:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2013. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2015–2017 är preliminär.

³ I enlighet med förslag i budgetpropositionen för 2011 minskas anslaget fr.o.m. 2014 till följd av beräknade samordningsvinster i samband med e-förvaltningsprojektet som genomförs i statsförvaltningen.

Regeringen föreslår att 1 327 878 000 kronor anvisas under anslaget 1:3 *Trafikverket* för 2014. För 2015, 2016 och 2017 beräknas anslaget till 1 323 713 000 kronor, 1 345 389 000 kronor respektive 1 374 439 000 kronor.

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

Tabell 3.36 Anslagsutveckling 1:4 Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål m.m.

Tusental kronor				
2012	Utfall	143 308	Anslags-sparande	0
2013	Anslag	143 308 ¹	Utgifts-prognos	143 308
2014	Förslag	388 308		
2015	Beräknat	388 308		
2016	Beräknat	388 308		
2017	Beräknat	188 308		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2013 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

Anslaget får användas för utgifter inom Sjöfartsverkets ansvarsområde som inte finansieras via handelssjöfarten, såsom flyg- och sjöräddning,

isbrytningsverksamhet samt fritidsbåtsinfrastruktur.

Regeringens överväganden

Anslaget ökas permanent med 45 miljoner kronor när det gäller sjöräddningsverksamheten samt med 200 miljoner kronor under åren 2014–2016 som får användas till utgifter för isbrytningsverksamhet inom Sjöfartsverket.

Tabell 3.37 Härledning av anslagsnivån 2014–2017, för 1:4 Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål m.m.

Tusental kronor

	2014	2015	2016	2017
Anvisat 2013¹	143 308	143 308	143 308	143 308
<i>Förändring till följd av:</i>				
Beslut	245 000	245 000	245 000	45 000
Överföring till/från andra anslag				
Övrigt				
Förslag/beräknat anslag	388 308	388 308	388 308	188 308

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2012 (bet. 2012/13:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 388 308 000 kronor anvisas under anslaget 1:4 *Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål m.m.* för 2014. För 2015, 2016 och 2017 beräknas anslaget till 388 308 000 kronor, 388 308 000 kronor respektive 188 308 000 kronor.

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

Tabell 3.38 Anslagsutveckling 1:5 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.

Tusental kronor

2012	Utfall	62 284	Anslags-sparande	0
2013	Anslag	62 284 ¹	Utgifts-prognos	62 284
2014	Förslag	162 284		
2015	Beräknat	162 284		
2016	Beräknat	162 284		
2017	Beräknat	62 284		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2013 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

Anslaget får användas för utgifter för statsbidrag för att täcka underskott vid drift av Trollhätte kanal och Säffle kanaler. Anslaget får användas för utgifter för utredningar med anknytning till kanaltrafiken.

Regeringens överväganden

Anslaget ökas med 100 miljoner kronor under åren 2014–2016.

Tabell 3.39 Härledning av anslagsnivån 2014–2017, för 1:5 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.

Tusental kronor

	2014	2015	2016	2017
Anvisat 2013¹	62 284	62 284	62 284	62 284
<i>Förändring till följd av:</i>				
Beslut	100 000	100 000	100 000	
Överföring till/från andra anslag				
Övrigt				
Förslag/beräknat anslag	162 284	162 284	162 284	62 284

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2012 (bet. 2012/13:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 162 284 000 kronor anvisas under anslaget 1:5 *Ersättning till viss kanaltrafik m.m.* för 2014. För 2015, 2016 och 2017 beräknas anslaget till 162 284 000 kronor, 162 284 000 kronor respektive 62 284 000 kronor.

3.7.6 1:6 Driftbidrag till icke statliga flygplatser

Tabell 3.40 Anslagsutveckling 1:6 Driftbidrag till icke statliga flygplatser

Tusental kronor

År	Utfall	Belopp	Anslags-sparande	Utgifts-prognos
2012	Utfall	110 016	-3	
2013	Anslag	70 013 ¹		70 009
2014	Förslag	70 013		
2015	Beräknat	70 013		
2016	Beräknat	70 013		
2017	Beräknat	70 013		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2013 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

Anslaget får användas för utgifter för att finansiera delar av driftunderskott vid kommunala och privata flygplatser som trafikeras av flyglinjer som upphandlas av staten. Anslaget får användas för utgifter för att upprätthålla beredskap för samhällsviktiga transporter på vissa flygplatser.

Kompletterande information

Bestämmelser om fördelning av medel som avser driftunderskott finns i förordningen (2006:1577) om driftbidrag till icke statliga flygplatser.

Regeringens överväganden

Liksom innevarande år avser regeringen 2014 att anvisa 7 000 000 kronor av anslaget till kostnader för att upprätthålla beredskap för samhällsviktiga transporter på vissa flygplatser och 63 000 000 kronor till driftunderskott vid kommunala och privata flygplatser som trafikeras av flyglinjer som upphandlas av staten.

Tabell 3.41 Härledning av anslagsnivån 2014–2017, för 1:6 Driftbidrag till icke statliga flygplatser

Tusental kronor

	2014	2015	2016	2017
Anvisat 2013 ¹	70 013	70 013	70 013	70 013
Beslut				
Överföring till/från andra anslag				
Övrigt				
Förslag/ beräknat anslag	70 013	70 013	70 013	70 013

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2012 (bet. 2012/13:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 70 013 000 kronor anvisas under anslaget 1:6 *Driftbidrag till icke statliga flygplatser* för 2014. För 2015, 2016 och 2017 beräknas anslaget till 70 013 000 kronor, 70 013 000 kronor respektive 70 013 000 kronor.

3.7.7 1:7 Trafikavtal

Tabell 3.42 Anslagsutveckling 1:7 Trafikavtal

Tusental kronor

År	Utfall	Belopp	Anslags-sparande	Utgifts-prognos
2012	Utfall	804 381	26 619	
2013	Anslag	831 000 ¹		811 007
2014	Förslag	831 000		
2015	Beräknat	831 000		
2016	Beräknat	831 000		
2017	Beräknat	831 000		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2013 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

Anslaget får användas för utgifter för statens trafikavtal rörande transportpolitiskt motiverad interregional kollektivtrafik. Anslaget får användas för utgifter för tillfällig juridisk, ekonomisk, eller annan expertis vid ingående av nya avtal samt för förvaltningsutgifter som är direkt hänförliga till trafikavtal. Anslaget får även användas till statligt tonnage för färjetrafiken till och från Gotland.

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2014 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 2015–2027.

Skälen för regeringens förslag: Bemyndigandet föreslås vara något högre än beräknade utestående åtaganden för att ta höjd för den variation och osäkerhet 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. Re-

geringens förslag till bemyndigande tar således hänsyn till denna rörliga komponent.

Riksdagen beslutade med anledning av regeringens förslag i 2013 års budgetproposition (prop. 2012/13:1 utg.omr. 22, bet. 2012/13:TU1, rskr. 2012/13:118) en ökning av bemyndigandet i förhållande till tidigare år mot bakgrund av att Trafikverket, för statens räkning, planerar att teckna ett nytt avtal för perioden 2017–2027 vad avser linjesjöfarten till Gotland. Tecknande av ett sådant avtal kommer eventuellt att fördröjas och ske först under 2014. Det nuvarande avtalet gäller till den 31 januari 2017. Regeringen bör därför bemyndigas att under 2014 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 2015–2027.

Tabell 3.43 Beställningsbemyndigande för anslaget 1:7 Trafikavtal

Tusental kronor

	Utfall 2012	Prognos 2013	Förslag 2014	Beräknat 2015	Beräknat 2016	Beräknat 2016–2027
Ingående åtaganden		2 814 400	2 293 000	7 155 000	6 589 000	6 028 000
Nya åtaganden		130 000	5 500 000			
Infriade åtaganden		-651 400	-638 000	-566 000	-561 000	-6 028 000
Utestående åtaganden	2 814 400	2 293 000	7 155 000	6 589 000	6 028 000	
Erhållet/förslaget bemyndigande	3 500 000	7 500 000	7 500 000			

Investeringsplan

Regeringens förslag: Investeringsplanen för anskaffande av fartyg för Gotlandstrafiken till 2014–2016 godkänns.

Skälen för regeringens förslag: Regeringens förslag utgår från bedömningen att det bör vidtas förebyggande åtgärder för en eventuell alternativ lösning i syfte att säkerställa trafikförsörjningen till och från Gotland. Färjetrafiken är grundläggande för Gotlands transportförsörjning och en förutsättning för Gotlands möjligheter till god välfärd, utveckling och tillväxt. Gotlands-rafiken har sedan 1971 varit föremål för statliga insatser och sedan 1986 har trafiken

upphandlats genom konkurrensutsatta anbuds-förfaranden.

Konkurrensen har i alla genomförda upphandlingar varit svag och 2005 inkom inget anbud alls. Eftersom osäkerheterna som är förknippade med upphandlingen av Gotlandstrafiken är väsentligt större än vad som är fallet i alla andra liknande upphandlingar som staten ansvarar för, finns skäl att vara förberedd på att upphandlingen kan misslyckas.

I maj 2013 inledde Trafikverket upphandling avseende nästa avtalsperiod i vilken anbudsgivarna ska tillhandahålla såväl fartyg som transporttjänster.

I händelse att Trafikverket inte kan teckna ett avtal om Gotlandstrafiken inom ramen för den pågående upphandlingen, bedöms ett statligt engagemang i fartygsförsörjningen för Gotlands-rafiken nödvändigt för att säkerställa färjetrafi-

ken till och från Gotland. Staten bör under sådana omständigheter anskaffa fartyg som ställs till en eller flera transportörers förfogande. Nuvarande avtal om Gotlandstrafiken löper ut den 31 januari 2017. Anskaffade fartyg bör dock finnas tillgängliga i god tid innan detta datum för att medge nödvändiga provturer. Totalt beräknas anskaffande av fartyg uppgå till 4 500 miljoner kronor. Kostnaderna för fartyg avses belasta an-

slaget för trafikavtal, vilket sker redan i dag, och bedöms inte innebära några ytterligare kostnader. Investeringsramens årliga fördelning kan komma att behöva ändras beroende på hur det slutgiltiga avtalet med leverantören blir förhandlat.

Om Trafikverket tecknar trafikavtal till följd av den i maj 2013 inledda upphandlingen kommer ovanstående åtgärder inte att genomföras.

Tabell 3.44 Investeringsplan

Miljoner kronor

	Förslag 2014	Beräknat 2015	Beräknat 2016	Beräknat 2016–2017
Tonnage Gotlandstrafiken	500	1 500	2 500	
Summa investeringar	500	1 500	2 500	
Anslag				
Lån i Riksgäldskontoret	500	1 500	2 500	
Summa finansiering	500	1 500	2 500	

Regeringens överväganden

Regeringen bedömer att nuvarande anslagsnivå kommer att vara tillräcklig för åren 2014–2017, under förutsättning att det inte sker kraftiga avvikelser från de antaganden som regeringen gör gällande framtida oljepriser och valutakurser. Regeringen följer noga utgiftsutvecklingen för anslaget 1:7 *Trafikavtal*.

Regeringen beslutade i 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.

Tabell 3.45 Härledning av anslagsnivån 2014–2017, för 1:7 Trafikavtal

Tusental kronor

	2014	2015	2016	2017
Anvisat 2013¹	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 2012 (bet. 2012/13:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 831 000 000 kronor anvisas under anslaget 1:7 *Trafikavtal* för 2014. För 2015, 2016 och 2017 beräknas anslaget till 831 000 000 kronor, 831 000 000 kronor respektive 831 000 000 kronor.

3.7.8 1:8 Viss internationell verksamhet

Tabell 3.46 Anslagsutveckling 1:8 Viss internationell verksamhet

Tusental kronor

År	Utfall	2013	Anslags-sparande	2012
2012	Utfall	25 085	Anslags-sparande	0
2013	Anslag	25 085 ¹	Utgifts-prognos	24 481
2014	Förslag	25 085		
2015	Beräknat	25 085		
2016	Beräknat	25 085		
2017	Beräknat	25 085		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2013 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

Anslaget får användas för utgifter för Sveriges förpliktelser som värdland för Världssjöfartsuniversitetet (World Maritime University, WMU).

Regeringens överväganden

Tabell 3.47 Härledning av anslagsnivån 2014–2017, för 1:8 Viss internationell verksamhet

Tusental kronor

	2014	2015	2016	2017
Anvisat 2013 ¹	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 2012 (bet. 2012/13:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 25 085 000 kronor anvisas under anslaget 1:8 *Viss internationell verksamhet* för 2014. För 2015, 2016 och 2017 beräknas anslaget till 25 085 000 kronor, 25 085 000 kronor respektive 25 085 000 kronor.

3.7.9 1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut

Tabell 3.48 Anslagsutveckling 1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut

Tusental kronor

År	Utfall	2013	Anslags-sparande	2012
2012	Utfall	45 626	Anslags-sparande	5
2013	Anslag	44 366 ¹	Utgifts-prognos	43 299
2014	Förslag	45 437		
2015	Beräknat	46 010 ²		
2016	Beräknat	46 768 ³		
2017	Beräknat	47 783 ⁴		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2013 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

² Motsvarar 45 436 tkr i 2014 års prisnivå.

³ Motsvarar 45 436 tkr i 2014 års prisnivå.

⁴ Motsvarar 45 437 tkr i 2014 års prisnivå.

Ändamål

Anslaget får användas för utgifter för utredningsverksamhet, kompetensutveckling, lokaler, särskild utrustning, administration och det nationella transportforskningsbiblioteket BIC. Anslaget får användas för medfinansiering av Statens väg- och transportforskningsinstituts deltagande i EU-projekt.

Avgiftsfinansierad verksamhet vid Statens väg- och transportforskningsinstitut

Tabell 3.49 Uppdragsverksamhet i Statens väg- och transportforskningsinstitut

Tusental kronor

Uppdragsverksamhet	Intäkter	Kostnader	Resultat (intäkt – kostnad)
Utfall 2012	144 391	147 747	-3 356
(varav tjänsteexport)	(3 969)	(3 967)	(2)
Prognos 2013	150 800	150 000	800
(varav tjänsteexport)	(4 500)	(4 500)	(0)
Budget 2014	155 000	155 000	0
(varav tjänsteexport)	(4 650)	(4 650)	(0)

Regeringens överväganden

Tabell 3.50 Härledning av anslagsnivån 2014–2017, för 1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut

Tusental kronor

	2014	2015	2016	2017
Anvisat 2013¹	44 366	44 366	44 366	44 366
<i>Förändring till följd av:</i>				
Pris- och löne- omräkning ²	1 130	1 704	2 463	3 479
Beslut				
Överföring till/från andra anslag				
Övrigt ³	-59	-60	-61	-62
Förslag/ beräknat an- slag	45 437	46 010	46 768	47 783

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2012 (bet. 2012/13:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2013. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2015–2017 är preliminär.

³ I enlighet med förslag i budgetpropositionen för 2011 minskas anslaget fr.o.m. 2014 till följd av beräknade samordningsvinster i samband med e-förvaltningsprojektet som genomförs i statsförvaltningen.

Regeringen föreslår att 45 437 000 kronor anvisas under anslaget 1:9 *Statens väg- och transportforskningsinstitut* för 2014. För 2015, 2016 och 2017 beräknas anslaget till 46 010 000 kronor, 46 768 000 kronor respektive 47 783 000 kronor.

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

Tabell 3.51 Anslagsutveckling 1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk

Tusental kronor

År	Slagslag	Belopp	Övrigt	Totalt
2012	Utfall	211 909	Anslags-sparande	308 932
2013	Anslag	348 500 ¹	Utgifts-prognos	419 655
2014	Förslag	348 500		
2015	Beräknat	348 500		
2016	Beräknat	348 500		
2017	Beräknat	348 500		

¹ Inklusiva beslut om ändringar i statens budget 2013 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

Anslaget får användas till utgifter för bidrag som EU beviljar till projekt och studier som ingår i det transeuropeiska transportnätverket (TEN-T) för investeringar i transportinfrastruktur.

Kompletterande information

Bidrag från EU betalas in på statens budgets inkomstsida. Beviljade bidrag utbetalas sedan 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

Riktlinjerna för TEN-T är för närvarande föremål för en omfattande revidering och nya regler kommer att träda i kraft från och med 2014. Dessa beskrivs i avsnitt 3.6.

Tills de nya förordningarna träder i kraft gäller fortsatt de nuvarande TEN-T-riktlinjerna. Regeringen anser att det inom ramen för såväl de gällande som de nya 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.

Kommissionen har under 2012 samt början av 2013 gjort flera utlysningar i både det ettåriga och fleråriga programmet.

Sverige har med anledning av dessa utlysningar ansökt om medel från budgeten. I kommissionens beslut från augusti 2013 beviljas TEN-T bidrag för 21 projekt där svenska aktörer ingår. Enskilda beslut per projekt tas under hösten och de 21 projekten föreslås få sammanlagt över 300 miljoner euro i bidrag.

Det kan noteras att bidrag till järnvägsprojekt föreslås, bland annat till ERTMS (European Rail Traffic Management System) samt flera sjömotorvägsprojekt med miljöprofil.

Förslag och beräkningar 2014–2017

Tabell 3.52 Härledning av anslagsnivån 2014–2017, för 1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk

Tusental kronor

	2014	2015	2016	2017
Anvisat 2013 ¹	348 500	348 500	348 500	348 500
Förändring till följd av:				
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 2012 (bet. 2012/13:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 348 500 000 kronor anvisas under anslaget 1:10 *Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk* för 2014. För 2015, 2016 och 2017 beräknas anslaget till 348 500 000 kronor, 348 500 000 kronor respektive 348 500 000 kronor.

3.7.11 1:11 Trängselskatt i Stockholm

Tabell 3.53 Anslagsutveckling 1:11 Trängselskatt i Stockholm

Tusental kronor

År	Slagslag	Belopp	Utgifts- prognos	Övrigt
2012	Utfall	721 222	Anslags- sparande	933 284
2013	Anslag	850 176 ¹	Utgifts- prognos	756 843
2014	Förslag	873 886		
2015	Beräknat	815 000		
2016	Beräknat	813 000		
2017	Beräknat	813 000		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2013 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

Anslaget får användas till utgifter för investeringar i vägnätet i Stockholmsregionen som finansieras med överskott från trängselskatten. Anslaget får även användas till system- och administrationsutgifter för trängselskatten.

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2014 för anslaget 1:11 *Trängselskatt i Stockholm* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 7 000 000 000 kronor 2015–2048.

Skälen för regeringens förslag: De investeringar i väginfrastrukturen som finansieras från anslaget för trängselskatt i Stockholm förutsätter att Trafikverket 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). Bemyndigandet avser det totalbelopp som regeringen får ha bundit upp i avtal vid budgetårets utgång.

I beräkningarna av bemyndigandet 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. Bemyndigandet föreslås vara något högre än beräknade utestående åtaganden för att svara upp mot den variation som förekommer framför allt i större projekt. Avgörande för när ett åtagande inträffar 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 bemyndigandet. 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 bemyndigandet vilket försenar och fördyrar projektgenomförandet.

I bemyndigandet har Transportstyrelsens ekonomiska åtaganden avseende investeringar i det nya nationella centralsystemet för trängselskatt och infrastrukturavgifter på väg hittills ingått. Därmed har även Transportstyrelsens lån för dessa delar ingått i ramen för s.k. övriga krediter avseende lån för infrastrukturprojekt. Regeringen bedömer att dessa investeringar kan betraktas som investeringar i anläggningstillgångar som används i statens verksamhet och att Trans-

portstyrelsen i stället kan ta upp dessa lån med stöd i 7 kap. 1 § i budgetlagen (2011:203). Transportstyrelsens ekonomiska åtaganden behöver därmed inte ingå i beställningsbemyndigandet. Detta innebär också att ramen för övriga krediter avseende prioriterade vägprojekt m.m. inte längre behöver innefatta Transportstyrelsens lån avseende investeringar i det nya nationella

centralsystemet för trängselskatt och infrastrukturavgifter på väg.

Regeringen bör därför bemyndigas att under 2014 för anslag 1:11 *Trängselskatt i Stockholm* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 7 000 000 000 kronor 2015–2048.

Tabell 3.54 Beställningsbemyndigande för anslaget 1:11 Trängselskatt i Stockholm

Tusental kronor

	Prognos 2013	Förslag 2014	Beräknat 2015	Beräknat 2016–2048
Ingående åtaganden	805 000	3 180 200		
Nya åtaganden	3 099 200	4 330 000		
Infriade åtaganden	-724 000	-820 200	-1 754 000	-4 936 000
Utestående åtaganden	3 180 200	6 690 000		
Erhållet/föreslaget bemyndigande	7 500 000	7 000 000		

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

Låneram

Överskottet från trängselskatten ska i enlighet med den s.k. Stockholmsöverenskommelsen 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 *Utveckling av statens transportinfrastruktur*, tillsammans med övriga lån som Trafikverket tar upp för infrastrukturprojekt, eftersom de ingår i den samlade låneramen för infrastrukturprojekt. Lån tas även upp för räntekostnader. Räntor och amortering av lån beräknas börja återbetalas runt 2025 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 3.55 nedan finns en sammanställning av inbetald trängselskatt, kostnaderna för administration samt avsatta medel till väginvesteringar under perioden 2007–2012. Som framgår av tabellen var den ackumulerade differensen mellan överskott och avsatta medel 65 886 000 kronor vid utgången av 2012. Detta belopp läggs till det beräknade överskottet 2014, se vidare i tabell 3.57. Det belopp som i tabellen redovisas som avsatt till väginvesteringar (på anslagspost i regleringsbrev) 2012 är dock 377 350 000 kronor lägre än det belopp som faktiskt avsattes i regleringsbrev för Trafikverket 2012. Detta beror på att det vid beräkningen av tilldelade medel 2012 gjordes ett redovisningsmässigt avsteg från principen att ackumulerat överskott från väginvesteringar förs över till kommande år som anslagssparande. Bakgrunden var att ett nytt anslag 1:11 *Trängselskatt i Stockholm* fördes upp på statens budget den 1 januari 2011. Detta innebar att medel till väginvesteringar som härrör från trängselskatten i Stockholm inte längre tilldelades under anslag 1:1 *Väghållning* från 2011 utan istället under det nya anslaget. Mot den bakgrunden tillfördes det nya anslaget även det sparande på 377 350 000 kronor som vid utgången av 2010 hade ackumulerats under anslag 1:1 *Väghållning*. Regeringen drog genom beslut in motsvarande belopp under anslag 1:1 *Väghållning*. Konsekvensen av detta är att det belopp som faktiskt avsattes i regleringsbrevet för Trafikverket 2012 är 377 350 000 kronor högre än vad det skulle ha varit utan detta redovisningsmässiga avsteg. För att uppföljning-

en av överskott i förhållande till avsatta medel till väginvesteringar 2012 ska bli korrekt behöver

beloppet i tabell 3.55 därför justeras ner med motsvarande belopp.

Tabell 3.55 Trängselskatt i Stockholm – uppföljning av överskott i förhållande till avsatta medel till väginvesteringar 2007–2012

Tusental kronor

	2007-2009	2010	2011	2012	2007-2012
Intäkter från inbetald trängselskatt	1 784 293	781 388	785 741	797 487	4 148 909
Kostnader för administration	1 117 745	261 700	186 578	171 242	1 737 265
Överskott	666 548	519 688	599 163	626 245	2 411 644
Avsatt till väginvesteringar (på anslagspost i regleringsbrev)	788 700	410 000	558 523	588 535 ¹	2 345 748
Differens mellan överskott och avsatta medel	-122 152	109 688	40 640	37 710	65 886
Akkumulerad differens	-122 152	-12 464	28 176	65 886	

¹ Belopp som faktiskt avsattes i regleringsbrevet för Trafikverket 2012 är 377 350 000 kronor högre än det belopp som redovisas i tabellen ovan. Bakgrunden är att ett nytt anslag 1:11 *Trängselskatt i Stockholm* fördes upp på statens budget den 1 januari 2011 och att investeringsmedlen i och med detta fördes från anslag 1:1 *Väghållning* till den nya anslaget. I konsekvens med detta gjordes ett redovisningsmässigt avsteg från principen att ackumulerat överskott från väginvesteringar förs över till kommande år som anslagssparande. I stället tillfördes anslag 1:11 *Trängselskatt i Stockholm* 2012 ett belopp motsvarande utgående anslagssparande för 2010 på 1:1 *Väghållning* på cirka 377 miljoner kronor.

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 2013 har sammanlagt 974 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 ger 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 3.56 nedan hade ett anslagssparande på cirka 736 miljoner kronor ackumulerats vid utgången av 2012.

Tabell 3.56 Trängselskatt i Stockholm – uppföljning av hur avsatta medel har använts 2008–2012

Tusental kronor

	2008	2009	2010	2011	2012
Avsatt till väginvesteringar (på anslagspost i Vägverket/Trafikverkets regleringsbrev)	222 000	566 700	410 000	558 523	965 885
Ingående anslagssparande		65 681	504 453	0 ¹	319 727
Summa tillgängliga medel	222 000	632 381	914 453	558 523	1 285 612
Användning (kostnader för genomförda väginvesteringar)	156 319	127 928	537 103	238 796	549 979
Utgående anslagssparande	65 681	504 453	377 350	319 727	735 633

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 *Väghållning* 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 inbetald trängselskatt beräknas uppgå till 621 100 000 kronor 2014. I beräkningen av hur stort belopp som ska avsättas till väginvesteringar för 2014 tas hänsyn till den ackumulerade differensen mellan överskott och avsatta medel t.o.m. 2012 på 65 886 000 kronor.

Med beaktande av beräknat överskott för 2014, samt differens mellan överskott och avsatta medel t.o.m. 2012 avser regeringen att avsätta 686 986 000 kronor till väginvesteringar i Trafikverkets regleringsbrev för 2014, se tabell 3.57 nedan.

Tabell 3.57 Trängselskatten i Stockholm – beräkning av medel som avsätts till investeringar 2014–2017

Tusental kronor

	Beräknat 2014	Beräknat 2015	Beräknat 2016	Beräknat 2017
Intäkter från trängselskatt	808 000	815 000	813 000	813 000
Kostnader för administration	186 900	180 150	175 400	175 450
Överskott	621 100	634 850	637 600	637 550
Justering för ackumulerad differens	65 886			
Till väginvesteringar (avsätts på anslagspost i Trafikverkets regleringsbrev)	686 986	634 850	637 600	637 550

Beräkning av anslagsnivån

Som framgått ovan avser regeringen att avsätta 686 986 000 kronor till väginvesteringar 2014. Dessutom avser regeringen att avsätta samman

lagt 186 900 000 kronor för administrationskostnader. Det sammanlagda anslagsbehovet för 2014 blir därmed 873 886 000 kronor.

Tabell 3.58 Anslag 1:11 Trängselskatt i Stockholm – fördelning på anslagsposter

Tusental kronor

	Beräknat 2014	Beräknat 2015	Beräknat 2016	Beräknat 2017
Trafikverket: väginvesteringar	686 986	634 850	637 600	637 550
Trafikverket: administration	40 000	40 000	40 000	40 000
Transportstyrelsen	132 000	125 000	120 000	120 000
Kronofogdemyndigheten	2 200	2 200	2 200	2 200
Sveriges Domstolar	1 100	1 150	1 200	1 250
Skatteverket	11 600	11 800	12 000	12 000
Summa	873 886	815 000	813 000	813 000

*Förslag och beräkningar 2014–2017***Tabell 3.59 Härledning av anslagsnivån 2014–2017, för 1:11 Trängselskatt i Stockholm**

Tusental kronor

	2014	2015	2016	2017
Anvisat 2013¹	850 176	850 176	850 176	850 176
<i>Förändring till följd av:</i>				
Beslut	2 710	-103 176	23 645	23 645
Överföring till/från andra anslag				
Övrigt	21 000	68 000	-60 821	-60 821
Förslag/beräknat anslag	873 886	815 000	813 000	813 000

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2012 (bet. 2012/13:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 873 886 000 kronor anvisas under anslaget 1:11 *Trängselskatt i Stockholm* för 2014. För 2015, 2016 och 2017 beräknas anslaget till 815 000 000 kronor, 813 000 000 kronor respektive 813 000 000 kronor.

3.7.12 1:12 Transportstyrelsen**Tabell 3.60 Anslagsutveckling 1:12 Transportstyrelsen**

Tusental kronor

År	Utfall	Anslags-sparande	Utgifts-prognos
2012	1 864 746	197 866	
2013	1 988 239 ¹		1 865 256
2014	Förslag	2 014 838	
2015	Beräknat	2 038 539 ²	
2016	Beräknat	2 068 190 ³	
2017	Beräknat	2 110 649 ⁴	

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2013 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

² Motsvarar 2 014 838 tkr i 2014 års prisnivå.

³ Motsvarar 2 014 837 tkr i 2014 års prisnivå.

⁴ Motsvarar 2 014 837 tkr i 2014 års prisnivå.

Ändamål

Anslaget får användas för Transportstyrelsens förvaltningsutgifter samt för att betala svenskt medlemskap i internationella organisationer inom transportområdet.

Kompletterande information

Transportstyrelsens förvaltningskostnader för trängselskatt finansieras från anslagen 1:11 *Trängselskatt i Stockholm* och 1:14 *Trängselskatt i Göteborg*.

Avgiftsfinansierad verksamhet vid Transportstyrelsen

Tabell 3.61 Offentligrättslig verksamhet

Tusental kronor

Offentlig-rättslig verksamhet	Intäkter till inkomsttitel (som inte får disponeras)	Intäkter som får disponeras	Kostnader	Resultat (intäkt - kostnad)
Utfall 2012	1 677 913 ¹	30 616	1 457 223	251 306
Prognos 2013	1 650 960	32 475	1 425 370	258 065
Budget 2014	1 553 826	34 652 ²	1 497 643	90 834

¹ Inklusive intäkter om 10 miljoner kronor från de farledsavgifter Sjöfartsverket debiterar handelssjöfarten. Överföringen av medel från Sjöfartsverket till Transportstyrelsen var en konsekvens av tidigare organisering.

² Av intäkterna som disponeras 2014 avser 31 868 tkr tillsyn av flygtrafiktjänst i svenskt luftrum och 2 784 tkr administration av infrastrukturavgifter på väg.

I enlighet med de finansieringsprinciper som gäller för Transportstyrelsens verksamhet tar myndigheten ut avgifter för att täcka kostnader för tillståndsprövning, tillsyn och registerhållning. Intäkterna från dessa redovisas mot inkomsttitel. Detsamma gäller den s.k. myndighetsavgift som tas ut per avresande passagerare från svenska flygplatser och som finansierar regelgivningen och delar av den övriga verksamheten på luftfartsområdet.

Intäkterna som redovisas mot inkomsttitel minskar, vilket huvudsakligen beror på att myndighetens effektiviseringsarbete resulterat i lägre kostnader för verksamheten och att avgiftsnivåerna successivt anpassas till verksamhetens kostnadsnivå. Enligt Transportstyrelsen pågår ett arbete för att fullt ut anpassa avgiftsnivåerna till kostnaderna för verksamheten.

Tabell 3.62 Avgiftsfinansierade transfereringar inom luftfartsområdet

Tusental kronor

Offentlig-rättslig verksamhet	Intäkter till inkomsttitel (som inte får disponeras)	Intäkter som får disponeras	Kostnader	Resultat (intäkt - kostnad)
Utfall 2012	0	848 151	826 273	21 878
Prognos 2013	0	868 876	892 177	-23 301
Budget 2014	0	839 663 ¹	848 675	-9 012

¹ Intäkterna 2014 består av GAS-avgiften (607 749 tkr) samt den del av undervägsavgiften som disponeras för medlemsavgift i Eurocontrol (144 437 tkr) och flygplatsers kostnader för kommunikation, navigation och övervakning (CNS) (87 477 tkr).

När det gäller avgifter som disponeras för särskilda ändamål redovisas i tabell 3.61 den del av intäkterna som motsvaras av verksamhet inom Transportstyrelsen. I tabell 3.62 redovisas den del av intäkterna som är av transfereringskaraktär.

På luftfartsområdet disponerar Transportstyrelsen intäkter från två avgifter, den gemensamma avgiften för säkerhetskontroll (GAS) och den s.k. undervägsavgiften. Intäkterna från GAS-avgiften finansierar Transportstyrelsens bidrag till svenska flygplatsers arbete med säkerhetskontroller. Transportstyrelsens andel av undervägsavgiften ska täcka Transportstyrelsens kostnader för tillsyn av flygtrafiktjänster i svenskt luftrum samt den medlemsavgift som Sverige betalar för medlemskapet i Eurocontrol.

Från 2014 kommer Transportstyrelsen att, för Trafikverkets räkning, ta ut infrastrukturavgifter på den nya vägbron över Motalaviken som disponeras för finansiering av bron inklusive administrationskostnaderna för avgiftsupptaget (se avsnitt 3.7.1). De cirka 2,8 miljoner kronor som Transportstyrelsen under 2014 beräknas disponera för administration av avgiftsupptaget ingår i tabell 3.61.

Tabell 3.63 Offentligrättslig verksamhet 2014 – fördelning av budgeterade kostnader på verksamhetsområden och trafikslag

Tusental kronor

	Väg	Järnväg	Sjöfart	Luftfart	Summa
Regelgivning	0	0	0	67 469	67 469
Tillsyn	134 777	31 271	61 154	137 121	364 323
Tillstånd	253 997	17 672	15 440	86 414	373 523
Registerhållning	670 657	2 563	14 580	4 530	692 329
Summa	1 059 430	51 506	91 174	295 534	1 497 643

Av tabell 3.63 framgår hur de budgeterade kostnaderna i den avgiftsbelagda offentligrättsliga verksamheten inom Transportstyrelsen fördelas mellan de fyra trafikslagen och myndighetens verksamhetsområden.

Tabell 3.64 Uppdragsverksamhet

Tusental kronor

Uppdragsverksamhet	Intäkter	Kostnader	Resultat (intäkt - kostnad)
Utfall 2012	113 803	141 042 ¹	-27 239
Prognos 2013	97 461	85 867	11 594
Budget 2014	98 677	86 938	11 739

¹ Inklusive registerverksamhet om cirka 55 miljoner kronor som kostnadsförts som uppdragsverksamhet.

Den uppdragsverksamhet som Transportstyrelsen bedriver hör i sin helhet till vägtrafikområdet. Den omfattar följande tjänster:

- Informationsuttag ur vägtrafikregistret,
- direktregistrering av t.ex. ägarbyten, försäkringsstatus och besiktningsutfall via terminal för bl.a. bilhandlare, försäkringsbolag och besiktningsföretag,
- personligt utformade registreringsskyltar,
- administration av felparkeringsavgifter åt kommuner och enskilda markägare,
- tillverkning och distribution av intyg om behörighet att frakta farligt gods åt Myndigheten för samhällsskydd och beredskap,
- tillverkning av färdskrivarkort åt Island, samt
- t.o.m. 2013, certifikat för digitala färdskrivarkort åt Norge och Danmark.

Uppdragsverksamheten ger för närvarande ett överskott. Enligt Transportstyrelsen pågår ett arbete inom myndigheten för att anpassa avgiftsnivåerna till verksamhetens kostnader.

Regeringens överväganden

Föreskriftsrätt enligt plan- och byggförordningen

Aktualiserat av förändringar i ansvarsfördelningen för föreskrifter om tekniska egenskapskrav enligt plan- och byggförordningen (2011:338) mellan Trafikverket och Transportstyrelsen föreslår regeringen att 5 000 000 kronor överförs från anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* till anslaget 1:12 *Transportstyrelsen*.

Effektivisering av avgiftsfinansierad verksamhet

Under åren 2011–2013 har anslaget minskat med 52 miljoner kronor per år i 2011 års prisnivå i syfte att kompensera för att myndigheten engångsvis tillfördes medel för att balansera det ackumulerade underskott som fanns vid övergången till redovisning mot inkomsttitel för Transportstyrelsens avgiftsfinansierade verksamhet.

Då Transportstyrelsens effektiviseringsarbete har resulterat i lägre kostnader för den avgiftsfinansierade verksamheten föreslår regeringen att denna tillfälliga anslagsminskning permanentas. Någon ytterligare minskning av anslaget föreslås dock inte, trots att kostnaderna för den avgiftsfinansierade verksamheten budgeteras till ett lägre belopp än i tidigare budgetpropositionen. Regeringen avser att kontinuerligt följa utvecklingen av kostnaderna för verksamheten.

Undantag från finansieringsprinciperna

På luftfartsområdet täcks kostnaderna för regelgivning och delar av den övriga verksamheten fortfarande av myndighetsavgiften som redovisas mot inkomsttitel.

Under 2013 har Transportstyrelsen på regeringens uppdrag analyserat konsekvenserna av att fullt ut tillämpa de nya finansieringsprinciperna (dnr N2013/1368/TE). Transportstyrelsen bedömer att effektiviseringar och kostnadsbesparingar i verksamheten kommer att göra det möjligt att tillämpa självkostnadsbaserade avgifter för tillsyn, tillståndsprövning och registerhållning utan att belastningen på aktörerna inom transportområdet generellt sett blir mer än begränsad. Inom några delområden bedömer Transportstyrelsen dock att det saknas tillräckliga möjligheter till effektiviseringar och att subventioner av avgifterna därför behövs. Det gäller kulturhistorisk verksamhet, medicinska dispenser samt flygoperatörer och verkstäder inom luftfartsområdet.

Trots att nuvarande finansiering av verksamheten på luftfartsområdet inte följer principerna för Transportstyrelsens finansiering anser regeringen att den rådande modellen bör kvarstå tills vidare. Regeringen avser att möjliggöra för Transportstyrelsen att inom några delområden frånga det krav på full kostnadstäckning som gäller för avgifterna för tillsyn, tillståndsprövning och registerhållning.

Fördelning mellan avgiftsfinansierad och skattefinansierad verksamhet

Sedan 2013 är anslaget 1:12 Transportstyrelsen uppdelat i anslagposter för avgiftsfinansierad respektive skattefinansierad verksamhet. Anslagsposten för avgiftsfinansierad verksamhet används till de kostnader som täcks med avgifter

som redovisas mot inkomsttitel. Kostnader för verksamheter för vilken ingen avgift tas ut finansieras från anslagsposten för skattefinansierad verksamhet.

Tabell 3.65 Anslag 1:12 Transportstyrelsen fördelat på anslagposter

Tusental kronor

		2014	2015	2016	2017
Skattefinansierad verksamhet	Beräknat BP 2013 ¹	528 961	535 183	542 968	554 114
	Ej tidigare aviserade förändringar BP 2014	5 000	5 059	5 132	5 238
	Beräknat BP 2014	533 961	540 242	548 100	559 352
Avgiftsbelagd verksamhet	Beräknat BP 2013 ²	1 534 864	1 552 970	1 575 557	1 607 901
	Ej tidigare aviserade förändringar BP 2014	-53 987	-54 673	-55 467	-56 604
	Beräknat BP 2014	1 480 877	1 498 297	1 520 090	1 551 297
Förslag/ beräknat anslag		2 014 838	2 038 539	2 068 190	2 110 649

¹ I budgetpropositionen för 2013 angavs 530 642 tkr för 2014, 538 827 tkr för 2015 och 549 042 tkr för 2016, Skillnaderna i förhållande till angivna belopp här beror på förändrad pris- och löneomräkning.

² I budgetpropositionen för 2013 angavs 1 539 756 tkr för 2014, 1 563 505 tkr för 2015 och 1 593 146 tkr för 2016, Skillnaderna i förhållande till angivna belopp här beror på förändrad pris- och löneomräkning.

Förslag och beräkningar 2014–2017

Beräkningar i tidigare budgetpropositioner påverkar beräknade anslagsramar 2014–2017.

Tabell 3.66 Härledning av anslagsnivån 2014–2017, för 1:12 Transportstyrelsen

Tusental kronor

	2014	2015	2016	2017
Anvisat 2013 ¹	1 988 239	1 988 239	1 988 239	1 988 239
<i>Förändring till följd av:</i>				
Pris- och löneomräkning ²	24 805	48 485	78 110	120 531
Beslut				
Överföring till/från andra anslag	5 000	5 059	5 132	5 238
Övrigt ³	-3 206	-3 244	-3 291	-3 358
Förslag/ beräknat anslag	2 014 838	2 038 539	2 068 190	2 110 649

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2012 (bet. 2012/13:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2013. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2015–2017 är preliminär.

³ I enlighet med förslag i budgetpropositionen för 2011 minskas anslaget fr.o.m. 2014 till följd av beräknade samordningsvinster i samband med e-förvaltningsprojektet som genomförs i statsförvaltningen.

Regeringen föreslår att 2 014 838 000 kronor anvisas under anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* för 2014. För 2015, 2016 och 2017 beräknas anslaget till 2 038 539 000 kronor, 2 068 190 000 kronor respektive 2 110 649 000 kronor.

3.7.13 1:13 Trafikanalys

Tabell 3.67 Anslagsutveckling 1:13 Trafikanalys

Tusental kronor

2012	Utfall	59 597	Anslags-sparande	3 382
2013	Anslag	61 813 ¹	Utgifts-prognos	62 117
2014	Förslag	62 700		
2015	Beräknat	63 464 ²		
2016	Beräknat	64 432 ³		
2017	Beräknat	65 787 ⁴		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2013 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

² Motsvarar 62 700 tkr i 2014 års prisnivå.

³ Motsvarar 62 701 tkr i 2014 års prisnivå.

⁴ Motsvarar 62 701 tkr i 2014 års prisnivå.

Ändamål

Anslaget får användas till Trafikanalys förvaltningsutgifter vilket omfattar statistik-, utvärderings- och analysverksamhet inom transportområdet.

Regeringens överväganden

Tabell 3.68 Härlledning av anslagsnivån 2014–2017, för 1:13 Trafikanalys

Tusental kronor

	2014	2015	2016	2017
Anvisat 2013¹	61 813	61 813	61 813	61 813
<i>Förändring till följd av:</i>				
Pris- och löneomräkning ²	976	1 741	2 710	4 067
Beslut				
Överföring till/från andra anslag				
Övrigt ³	-89	-90	-91	-93
Förslag/beräknat anslag	62 700	63 464	64 432	65 787

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2012 (bet. 2012/13:FIU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2013. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2015–2017 är preliminär.

³ I enlighet med förslag i budgetpropositionen för 2011 minskas anslaget fr.o.m. 2014 till följd av beräknade samordningsvinster i samband med e-förvaltningsprojektet som genomförs i statsförvaltningen.

Regeringen föreslår att 62 700 000 kronor anvisas under anslaget 1:13 *Trafikanalys* för 2014. För 2015, 2016 och 2017 beräknas anslaget till 63 464 000 kronor, 64 432 000 kronor respektive 65 787 000 kronor.

3.7.14 1:14 Trängselskatt i Göteborg

Tabell 3.69 Anslagsutveckling 1:14 Trängselskatt i Göteborg

Tusental kronor

2012	Utfall	Anslags-sparande	0
2013	Anslag	840 000 ¹	589 468
2014	Förslag	817 000	
2015	Beräknat	959 000	
2016	Beräknat	1 006 000	
2017	Beräknat	1 016 000	

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2013 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

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

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2014 för anslaget 1:14 *Trängselskatt i Göteborg* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 4 000 000 000 kronor 2015–2039.

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). Bemyndigandet avser det totalbelopp som regeringen får ha bundit upp i avtal vid budgetårets utgång.

I beräkningarna av bemyndigandet 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 bemyndigandet först då lån upptagits.

Bemyndigandet föreslås vara något högre än beräknade utestående åtaganden för att svara upp mot den variation som förekommer framför allt i de större projekten. Avgörande för när ett åtagande inträffar 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 bemyndigandet. Om sådan saknas försämrars 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 bemyndigandet vilket försenar och fördröjar projektgenomförandet.

När det gäller hanteringen av Transportstyrelsens ekonomiska åtaganden avseende investeringar i det nya nationella centralsystemet för trängselskatt och infrastrukturavgifter bedömer regeringen att samma princip som redovisas under anslag 1:11 *Trängselskatt i Stockholm* kan följas. Det innebär att dessa investeringar kan omfattas av låneramen för investeringar i anläggningstillgångar som används i statens verksam

het. Transportstyrelsens åtaganden behöver därmed inte ingå i beställningsbemyndigandet.

Regeringen bör därför bemyndigas att under 2014 för anslag 1:14 *Trängselskatt i Göteborg* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 4 000 000 000 kronor 2015–2039.

Tabell 3.70 Beställningsbemyndigande för anslaget 1:14 Trängselskatt i Göteborg

Tusental kronor

	Prognos 2013	Förslag 2014	Beräknat 2015	Beräknat 2016-2039
Ingående åtaganden		2 663 200		
Nya åtaganden	2 663 200	1 628 000		
Infriade åtaganden		-591 200	-870 000	-2 830 000
Utestående åtaganden	2 663 00	3 700 000		
Erhållet/förslaget bemyndigande	3 300 000	4 000 000		

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

Låneram

Överskottet från trängselskatten i Göteborg ska 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 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* eftersom de ingår i den samlade låneramen för infrastrukturprojekt. 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

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 avsätts till investeringar ett enskilt år inte används fullt ut överförs det som sparande till kommande år.

Tabell 3.71 Trängselskatt i Göteborg – beräkning av medel som avsätts till investeringar 2014–2017

Tusental kronor

	Beräknat 2014	Beräknat 2015	Beräknat 2016	Beräknat 2017
Intäkter från trängselskatt	817 000	959 000	1 006 000	1 016 000
Kostnader för administration	209 450	201 500	186 550	181 600
Överskott	607 550	757 500	819 450	834 400
Till investeringar (avsätts på anslagspost i Trafikverkets regleringsbrev)	607 550	757 500	819 450	834 400

Beräkning av anslagsnivån

Som framgått ovan avser regeringen att avsätta 607 550 000 kronor till investeringar 2014. Dessutom avser regeringen att avsätta

sammanlagt 209 450 000 kronor för administrationskostnader. Det sammanlagda anslagsbehovet för 2014 blir därmed 817 000 000 kronor.

Tabell 3.72 Anslag 1:14 Trängselskatt i Göteborg – fördelning på anslagsposter

Tusental kronor

	Beräknat 2014	Beräknat 2015	Beräknat 2016	Beräknat 2017
Trafikverket: investeringar	607 550	757 500	819 450	834 400
Trafikverket: administration	32 000	32 000	22 000	22 000
Transportstyrelsen	168 000	160 000	155 000	150 000
Kronofogdemyndigheten	1 650	1 650	1 650	1 650
Sveriges Domstolar	800	850	900	950
Skatteverket	7 000	7 000	7 000	7 000
Summa	817 000	959 000	1 006 000	1 016 000

*Förslag och beräkningar 2014–2017***Tabell 3.73 Härledning av anslagsnivån 2014–2017, för 1:14 Trängselskatt i Göteborg**

Tusental kronor

	2014	2015	2016	2017
Anvisat 2013 ¹	840 000	840 000	840 000	840 000
<i>Förändring till följd av:</i>				
Beslut	-23 000	119 000	166 000	176 000
Överföring till/från andra anslag				
Övrigt				
Förslag/beräknat anslag	817 000	959 000	1 006 000	1 016 000

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2012 (bet. 2012/13:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 817 000 000 kronor anvisas under anslaget 1:14 *Trängselskatt i Göteborg* för 2014. För 2015, 2016 och 2017 beräknas anslaget till 959 000 000 kronor, 1 006 000 000 kronor respektive 1 016 000 000 kronor.

3.7.15 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 negativt av konjunkturläget och av flera stränga vintrar ur ett isbrytarperspektiv. Omvär-

deringar av pensionsskulden har också haft en stor negativ inverkan på resultatet och bidragit till att den ekonomiska ställningen urholkats.

Vid bokslutet 2012/13 var det egna kapitalet negativt och uppgick till -26 miljoner kronor. Soliditeten var således också negativ.

Som restriktion för prisökningar gäller att verkets farledsavgifter får öka med högst nettoprisindex räknat fr.o.m. 2004.

För perioden 2014–2016 prognostiserar Sjöfartsverket i sin treårsplan att resultatet före skattemotsvarighet under perioden utvecklas från ca 1,8 miljoner kronor 2014 till 3,5 miljoner kronor 2016. Soliditeten förväntas vid periodens slut ligga på 3,0 procent.

Regeringen anser att den ekonomiska utvecklingen är bekymmersam och att ett stort fokus måste läggas på att vända den ekonomiska utvecklingen.

Beslutet om skärpta krav för svavelhalten i marint bränsle från 2015 beräknas leda till ökade kostnader för sjöfartsnäringen. I syfte att motverka effekten av de ökade kostnaderna föreslår regeringen en tillfällig ökning av anslagen till Sjöfartsverket under åren 2014–2016. Anslag 1:4 *Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål m.m.* ökas tillfälligt med 200 miljoner kronor som får användas till utgifter för isbrytningsverksamhet. Anslag 1:5 *Ersättning till viss kanaltrafik m.m.* ökas tillfälligt med 100 miljoner kronor som får användas till driften av Trollhätte och Säffle kanaler m.m. En permanent höjning av anslag 1:4 *Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål m.m.* på 45 miljoner kronor genomförs för att få full kostnadstäckning för Sjöfartsverkets sjö- och flygräddningsverksamhet.

De föreslagna åtgärderna beräknas stärka den ekonomiska ställningen i Sjöfartsverket. Därmed minskar behovet av avgiftsökningar som är ett led i regeringens ambition att stärka basindustrins konkurrenskraft. Regeringen avser att noga följa den ekonomiska utvecklingen hos Sjöfartsverket samt att utvärdera den ekonomiska styrningen och organisationen i ett bredare perspektiv.

I dagens läge där det egna kapitalet är negativt är ett räntabilitetskrav på det egna kapitalet inte ett ändamålsenligt mål. På sikt är dock räntabilitetskravet om 3,5 procent räknat på resultatet efter skattemotsvarighet över en konjunkturcykel fortfarande motiverat som ett långsiktigt mål.

Vad avser Sjöfartsverkets soliditet pekar prognosen mot en avsevärd avvikelse mot det långsiktiga målet om 25 procent. Regeringen anser dock att soliditetsmålet är motiverat mot bakgrund av den verksamhet som bedrivs i Sjöfartsverket, och att verket på lång sikt bör nå upp till detta mål.

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

I enlighet med principerna för beskattning av bolag bör ingen skattemotsvarighet tas ut från Sjöfartsverket innan de ackumulerade förlusterna som redovisats i Sjöfartsverket motsvaras av ett lika stort redovisat positivt resultat.

Utdelning och skattemotsvarighet föreslås även fortsättningsvis beslutas av regeringen i samband med bokslutet mot beaktande av dessa principiella synpunkter.

Nedanstående tabell redovisar en aktuell prognos över Sjöfartsverkets resultat med hänsyn tagen till de föreslagna åtgärderna för att förbättra den ekonomiska ställningen. Enligt prognosen förbättras den finansiella ställningen jämfört med treårsplanen.

Tabell 3.74 Prognos för Sjöfartsverkets resultat

Miljoner kronor där inte annat anges

	2013	2014	2015	2016
Resultat efter skattemotsvarighet	-50,1	0,0	0,0	0,0
Räntabilitet på eget kapital efter skattemotsvarighet (%)	Neg.	0	0	0
Soliditet (%)	Neg.	1,0	3,4	5,5
Beräknad skattemotsvarighet	0,0	0,0	0,0	0,0
Beräknad utdelning	0	0,0	0,0	0,0

Sjöfartsverkets finansiella befogenheter

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2014 låta Sjöfartsverket ta upp lån i och utanför Riksgäldskontoret som inklusive tidigare upplåning uppgår till högst 835 000 000 kronor. Regeringen bemyndigas att för 2014 låta Sjöfartsverket placera likvida medel på räntebärande konto i och utanför Riksgäldskontoret.

Regeringen bemyndigas att under 2014 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 finansiera det pågående projektet med anskaffning av sju nya flyg- och sjöräddningshelikoptrar med egna likvida medel samt med lån. Sjöfartsverket har i dag inga upptagna lån. Med anledning av detta är regeringens förslag att Sjöfartsverkets låneram fastställs till 835 miljoner kronor. Vidare föreslår regeringen att Sjöfartsverket, i enlighet med nu gällande ordning, ges möjlighet att sätta in kasamässigt överskott på räntebärande konto i Riksgäldskontoret eller affärsbank.

Sjöfartsverkets investeringsplan

Regeringens förslag: Investeringsplanen för Sjöfartsverket för 2014–2016 godkänns.

Skälen för regeringens förslag: Investeringarna uppgick 2012 till 326 miljoner kronor. Finansieringen skedde helt med egna medel. Likvida medel uppgick vid årets slut till 301 miljoner kronor vilket är en minskning med 136 miljoner kronor jämfört med föregående år.

I enlighet med tabellen nedan så planerar Sjöfartsverket för 803 miljoner kronor för perioden 2014 till 2016.

Investeringarna ska användas främst till nya helikoptrar samt till dammsäkerhetshöjande åtgärder i Trollhätte kanal. Investeringar ska också ske i lotsbåtar, arbetsfartyg, isbrytare, 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 3.75 Investeringsplan för Sjöfartsverket

Miljoner kronor	Totala utgifter under perioden 2014-2016	Utfall 2012	Prognos 2013	Beräknat 2014	Beräknat 2015	Beräknat 2016
Farleder/utmärkning	172,9	17,0	63,7	97,2	44,0	31,7
Isbrytning	68,5	40,8	41,0	48,5	12,0	8,0
Sjötrafikinformation (VTS)	41,6	0,3	1,3	26,1	13,0	2,5
Sjögeografisk information	37,2	4,4	13,9	15,9	11,4	9,9
Lotsning	95,2	4,9	30,6	45,0	29,7	20,5
Flyg- och sjöräddning	370,7	242,1	277,6	350,7	10,0	10,0
Övriga myndighetsuppgifter	0	0	0	0	0	0
Gemensamma funktioner	18,7	15,8	23,4	7,3	4,9	6,5
Summa investeringar	804,8	325,3	451,5	590,7	125,0	89,1
Lån	350,0	0	275,0	350,0	0	0
Egna medel	454,8	325,3	176,5	240,7	125,0	89,1
Summa finansiering	804,8	325,3	451,5	590,7	125,0	89,1

3.7.16 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. Luftfartsverket verkar inom de mål för flygtrafiktjänst som sätts i det europeiska samarbetet, där man med säkerhet som högsta prioritet, arbetar för att reformera och effektivisera Europas flygtrafiktjänstsystem. Den övergripande ambitionen är att skapa ett gemensamt luftrum. Ett steg på vägen är skapandet av ett antal regionala (s.k. funktionella) luftrumsblock med ett ökat samarbete syftande till integrering mellan nationella luftrum. Sverige har ingått avtal med Danmark om det dansk-svenska luftrumsblocket, och har som ett led i implementeringen av detta bildat ett gemensamt handelsbolag, NUAC HB, vilket numera sköter driften av flygtrafiktjänsten under väg åt Luftfartsverket. Det europeiska arbetet med integrering och effektivisering fortsätter dock, bl.a. genom utveckling av tekniskt samarbete mellan de europeiska flygtrafiktjänstleverantörerna. Luftfartsverket är ett viktigt instrument för den svenska utvecklingen av flygtrafik-tjänsten och för att säkerställa ett helhetsperspektiv på flygtrafiktjänsten. Trenden för utvecklingen är fortsatt integrering och detta utgör också grunden för Luftfartsverkets strategiska arbete. Utöver samarbetet med danska Naviar inom ramen för NUAC HB är Luftfartsverket drivande i utvecklingen av tekniska och forskningsinriktade samarbetskonstellationer. Detta arbete är fortsatt viktigt för Luftfartsverket, samtidigt som det behövs ett ökat fokus på att realisera potentialen i dessa samarbeten. I syfte att skapa bättre

förutsättningar för forsknings- och innovationsinsatser ges därför Luftfartsverket numera vissa möjligheter att via Trafikverkets anslag finansiera viss FoI-verksamhet (prop. 2012/13:25, bet. 2012/13:TU2, rskr. 2012/13:119).

Som ett led i arbetet med effektivisering av flygtrafiktjänsten arbetar man på europeisk nivå aktivt med de fyra parametrarna säkerhet, kostnadseffektivitet, kapacitet och miljö. För dessa sätts mål i s.k. prestationsplaner för verksamheten under en referensperiod (nuvarande period omfattar t.o.m. 2014). Dessa mål inkluderar också ekonomiska åtaganden vad gäller avgiften för flygning en route eller under väg (den s.k. en route-avgiften eller undervägsavgiften). Konsekvensen av det nya systemet är att kostnadsökningar i verksamheten inte med självklarhet eller fullt ut kan kompenseras av avgiftshöjning i syfte att få inbyggda effektiviseringsmekanismer. Den kommande referensperioden avses omfatta fem år. För Luftfartsverkets del innebär systemförändringen ett ökat behov av att kunna absorbera fluktuationer.

Flygets utveckling, som är av stor betydelse för Luftfartsverkets intäkter, har under 2011 och 2012 inneburit minskad tillväxt av volymer och sedan mars 2012 en minskning av trafiken. Trafikens utveckling är mycket nära kopplad till konjunkturutvecklingen och trafikvolymerna väntas vända upp först under senare delen av 2013. Den totala trafikvolymen uppgick 2012 till 688 654 en route-rörelser, vilket innebar en minskning med 2,5 procent jämfört med 2011. För 2013 bedöms trafiken öka endast marginellt, enligt nuvarande prognos med ca 1 procent.

De ekonomiska förutsättningarna för Luftfartsverket styrs under de kommande åren i hög grad av prestationsplanen för en route, enligt vilken Luftfartsverkets enhetskostnader i fast pris ska reduceras med 10 procent till 2014. Åtaganden för prestationsplanen under perioden 2015–2019 är ännu inte fastställda och kan därmed inte beaktas. Under planeringsperioden väntas också omfattande upphandlingar av lokal flygtrafiktjänst genomföras, vilket också ställer krav på att reducera kostnaderna för att möta konkurrensen. Dessutom har den starka svenska kronan under året medfört en relativ fördyring för avgifterna från brukarna av svensk luftrum i förhållande till övriga motsvarande avgifter i Europa, vilket riskerar framkalla miljömässigt mindre optimala flygrutter och ge minskade intäkter för Luftfartsverket. I syfte att möta dessa krav och

det besvärliga kostnadsläget för den svenska avgiften genomförs ett fortsatt omfattande effektiviseringsprogram. Luftfartsverket kommer också fortsatt att utnyttja möjligheterna till breddad intäktsbas genom uppdrag utanför Sverige i enlighet med sitt uppdrag. Regeringen avser att återkomma till riksdagen i särskild ordning med förslag vad gäller förutsättningarna för flygtrafiktjänsten med anledning riksdagens tillkännagivande (bet. TU2012/13:TU18, rskr. 2012/13:259) och de effekter detta får för Luftfartsverket och myndighetens verksamhet.

För perioden 2014–2017 prognostiserar Luftfartsverket att resultatet före skattemotsvarighet under perioden utvecklas från 40 miljoner kronor 2014 till 47 miljoner kronor 2017. Soliditeten förväntas vid periodens slut ligga på 11 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. Enligt den prognos som redovisats uppnås alltså bara 11 procent och utvecklingen innebär dessutom en försämring. Regeringen anser dock att det inte är rimligt att minska målet för soliditeten, även om det innebär att målet inte nås fram till 2017.

En viktig förklaring till den försämrade räntabiliteten är att det har funnits ett behov att öka avsättningarna för tjänstepensioner. Behovet har uppstått till följd av allt lägre nivåer för den långa realränta som används när avsättningarna beräknas.

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 3.76 Prognos för Luftfartsverkets resultat

Miljoner kronor där inte annat anges

	2013	2014	2015	2016	2017
Resultat efter skattemotsvarighet	35	40	44	47	47
Räntabilitet på eget kapital efter skattemotsvarighet (%)	5	5	6	6	6
Soliditet (%)	13	12	12	11	11
Beräknad skattemotsvarighet	0	0	0	17	17
Beräknad utdelning	5	5	6	6	6

Luftfartsverkets finansiella befogenheter

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2014 låta Luftfartsverket ta upp lån i och utanför Riksgäldskontoret som inklusive tidigare upplåning uppgår till högst 1 500 000 000 kronor.

Regeringen bemyndigas att för 2014 låta Luftfartsverket placera likvida medel på räntebärande konto i och utanför Riksgäldskontoret.

Regeringen bemyndigas att under 2014 låta Luftfartsverket teckna borgensförbindelser för krediter till förmån för LFV Holding AB inom en ram om högst 100 000 000 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 2013 ett bemyndigande att ta upp lån inom en total ram av 1 500 miljoner kronor. Denna ram föreslår regeringen bör fortsätta gälla även för 2014.

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 AB inom en ram på 150 miljoner kronor. Regeringen föreslår att bemyndigandet att teckna borgensförbindelser för krediter till förmån för dotterbolaget LFV Holding AB ökas från 60 miljoner kronor till 100 miljoner kronor i syfte att ge utrymme för garantiåtaganden i och med kommande nya affärer inom LFV Aviation Consulting AB. Satsningarna inom det exportinriktade dotterbolaget ingår i den affärsplan som ligger till grund för Luftfartsverkets treårsplan och innebär en ökning av omsättningen från 20 miljoner kronor till 165 miljoner kronor.

Luftfartsverket väntas under större delen av 2013 fortsatt ha ett betydande likviditetsöverskott som föranleds av flygplatsbolaget 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.

Liksom övriga affärsverk har Luftfartsverket i dag möjlighet 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 2014–2016 godkänns.

Skälen för regeringens förslag: Luftfartsverkets investeringsplan för perioden 2014–2016 uppgår till 442 miljoner kronor, vilket huvudsakligen är i nivå med föregående års investeringsplan.

För att fullt ut kunna utnyttja flygtrafikledningssystemets (COOPANS, COOPERation between ANS-providers) kapacitet genomför Luftfartsverket fortlöpande uppgraderingar av såväl det tekniska systemet som arbetsmetodiken. COOPANS är ett 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 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 kostnadseffektiv systemuppgradering och medverkar till SES-kraven på harmonisering av tekniska och operativa system. 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 (RTC, Remote Tower Center). Detta 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 LFV svarar för den operativa metodiken. Av central betydelse för fortsättningen av projektet är att man lyckas med säkerhetsbevisning och certifiering.

Det första RTC väntas kunna driftsättas under 2012–2013, för att sedan vid ett positivt resultat inleda en större implementering under planeringsperioden. Om den första driftsättningen i Sundsvall blir lyckosam, kan ytterligare investeringar i fjärr-styrda torn bli aktuella senare under planeringsperioden, vilket inte är beaktat i den framlagda planen.

Däremot har utrymme lagts in för att hantera alternativa anläggningar för kontrollcentralerna i Malmö och Stockholm (contingency) i syfte att säkerställa kapacitet i händelse av att ordinarie anläggningar slås ut, liksom anskaffning av s.k. primärradar (PSR TMA SA, Primary Surveillance Radar Terminal Area Stockholm) som behövs som back-up till den normala radarövervakningen. Nytt objekt är också ett system för hantering av aeronautisk information (ADQ).

Därutöver inkluderas i investeringsplanen ersättningsinvesteringar för modernisering och utbyte av äldre system. Det gäller såväl uppgradering av nuvarande radarstationer (SUPS, Surveillance Upgrade Program Sweden) som utbyte av radiostationer i norra Sverige (VHF) och ersättning av nationellt nätverk för kommunikation mellan olika operativa enheter och anläggningar, såsom radarstationer, radio och navigationsutrustningar (LFV-ATN). Den sistnämnda investeringen är en konsekvens av delningen av Luftfartsverket, då det befintliga nätverket tillfaller Swedavia AB.

Övriga investeringar avser investeringar i byggnader och it, bl.a. it-stöd för NUAC och den med Sjöfartsverket gemensamma servicefunktionen.

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

Tabell 3.77 Investeringsplan för Luftfartsverket

Miljoner kronor

	Totala utgifter under perioden 2014-2016	Utfall 2012	Prognos 2013	Budget 2014	Beräknat 2015	Beräknat 2016
COOPANS	89	28	27	27	27	35
Contingency	50	-	-	-	25	25
SUPS	17	17	14	17	-	-
PSR TMA SA	20	-	20	20	-	-
RTC	-	24	8	-	-	-
VHF	12	2	5	4	4	4
LFV-ATN	18	3	12	12	6	-
ADQ	20	-	10	10	10	-
Övrigt	216	26	44	40	89	87
Summa investeringar	442	100	140	130	161	151
Lån						
Egna medel	442	100	140	130	161	151
Summa finansiering	442	100	140	130	161	151

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 mervärdesskatt. Låneramen är beräknad i januari 2009 års prisnivå och driftskostnaderna ska därför indexjusteras till denna prisnivå.

3.8.2 Öresundsbrokonsortiet

Öresundsbrokonsortiet ägs till lika delar av det svenska bolaget Svedab och det danska bolaget A/S Øresund. Verksamheten i det samägda konsortiet regleras i ett konsortialavtal från januari 1992 och består i att driva och underhålla den fasta förbindelsen mellan Malmö och Köpenhamn samt att idka därmed förenlig verksamhet. Byggandet av den fasta förbindelsen skedde i Öresundsbrokonsortiets regi och finansierades genom upplåning på kapitalmarknaden. Avgifterna från såväl väg- och järnvägstrafiken över förbindelsen används för att täcka konsortiets alla kostnader för drift och underhåll, liksom för kapitalkostnader i form av ränta och amortering på de utestående skulderna. När konsortiet redovisar ett fritt eget kapital ska konsortiet börja lämna utdelning till ägarbolagen så att dessa ska kunna amortera sina utestående lån för respektive landanslutning. Målsättningen för Svedab är att samtliga lån ska vara återbetalda senast 2040.

Avgifterna för vägtrafiken över bron fastställs av konsortiets styrelse utifrån bestämmelserna i konsortieavtalet och tillfaller konsortiet. För järnvägstrafiken betalar Trafikverket och Bandedanmark en årlig avgift till konsortiet som räknas upp med index i enlighet med ett avtal från 2000.

Betalstationerna för vägtrafiken över Öresundsbron återfinns på den svenska sidan. För att underlätta passagen genom betalstationen finns möjlighet att teckna abonnemang för en BroBizz, som är en elektronisk transponder som fästs i bilen och automatiskt registrerar passager genom betalstationen. Frekventa resenärer kan även teckna avtal som ger rabatt på det ordinarie priset. En BroBizz kan även användas i andra betalstationer som ingår i det s.k. EasyGo-samarbetet. EasyGo är ursprungligen ett skandinaviskt samarbete mellan ett antal avgiftsupptagare. I dag deltar betalstationer, betaltvägar, brobolag och färjeoperatörer från Sverige, Norge, Danmark och Tyskland i samarbetet som gör det möjligt att använda en enda transponder i de anslutna betalstationerna i de olika länderna. Kunderna slipper därigenom teckna separata abonnemang och hantera olika betalningssystem, i olika valutor, för varje betalstation.

EU-kommissionen beslutade i oktober 2009 om definitionen av det europeiska systemet för vägtullar (beslut EG nr 750/2009), det s.k. EETS-beslutet. Det syftar till att skapa ett europeiskt system för elektroniska vägtullar där standardiserad utrustning i fordon ska kunna användas för att färdas i alla elektroniska vägtullssystem inom EU. I avvaktan på att en marknad för betalningsförmedlare etableras utifrån EETS-beslutet har Öresundsbrokonsortiet beslutat att tills vidare fortsätta driva avgiftsupptagningen i egen regi och att kvarstå i EasyGo-samarbetet.

3.8.3 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.

I december 2012 startade AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) direkt pendeltågstrafik mellan Tumba/Älvsjö och Uppsala via Arlanda, vilket har medfört ett breddat tågutbud och ett nytt attraktivt alternativ för resa med tåg till Arlanda som ett ytterligare komplement till den befintliga snabbtågspendeln som trafikerar Stockholm–Arlanda utan mellanliggande stopp. Utöver snabbtågspendeln Arlanda Express och SL-trafiken trafikerar Arlanda också av regional- och fjärrtåg.

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).

3.8.4 Ökad samordning av Svedab och Arlandabanan Infrastructure AB

Riksdagen bemyndigade efter regeringens förslag i budgetpropositionen för 2011 regeringen (prop. 2010/11:1 utg.omr 22) att överlåta statens aktier i Arlandabanan Infrastructure AB till Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB i syfte att uppnå en effektivare förvaltning genom fusion av bolagen (prop. 2010/11:1, bet. 2010/11:TU1, rskr. 2010/11:138).

Sedan dess har bolagen vidtagit ett antal åtgärder för ökad effektivitet och lägre kostnader. Den verkställande direktören är nu gemensam för de två bolagen, med huvudanställningen förlagd till Svedab. Samtliga uppgifter inom ekonomiadministration och finansiell rapportering utförs av Svedab för de två bolagens räkning. It-driften är samordnad och säkerhetsnivån i driften har höjts. Syftet med investeringarna är att säkra kritisk kompetens och höja informations-säkerheten 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.

Regeringens bedömning är att bolagen nu integrerat sina verksamheter på ett ändamålsenligt sätt och att en formell fusion av bolagen inte skulle leda till ytterligare effektivitetsvinster. Bemyndigandet från riksdagen återtogs genom riksdagens beslut med anledning av 2013 års budgetproposition (prop. 2012/13:1, utg.omr. 22, bet. 2012/13:TU1, rskr. 2012/13:118) och verksamheten drivs nu vidare i de separata bolagen, med fortsatt samordnade administrativa resurser.

3.8.5 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 ovan nämnda 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 s.k. frivillig likvidation. I samband med likvidationen tog Trafikverket över bolagets skuld för Botniabanan i Riksgäldskontoret och andra åtaganden som bolaget hade. 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 försvinner efter likvidationen.

Likvidationen av Botniabanan AB avslutades formellt i april 2013.

4 Politiken för informationssamhället

4.1 Omfattning

Politiken för informationssamhället omfattar områdena informationsteknik (it), elektronisk förvaltning, elektronisk kommunikation, post samt grundläggande betaltjänster. 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 tillhandahålla ett system för säker elektronisk identifiering, som upphandlande myndigheter kan ansluta sig till efter överenskommelse med nämnden.

4.2 Utgiftsutveckling

Tabell 4.1 Utgiftsutveckling inom politiken för informationssamhället

Miljoner kronor

	Utfall 2012	Budget 2013 ¹	Prognos 2013	Förslag 2014	Beräknat 2015	Beräknat 2016	Beräknat 2017
<i>Politiken för informationssamhället</i>							
2:1 Post- och telestyrelsen	21	21	20	27	28	28	29
2:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade	148	145	140	127	138	140	140
2:3 Grundläggande betaltjänster	37	37	31	37	37	37	37
2:4 Informationsteknik: Telekommunikation m.m.	15	25	24	19	24	17	18
2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	175	260	273	250	120	120	120
2:6 Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse	27	39	38	38	3	0	0
Summa Politiken för informationssamhället	423	526	527	499	350	343	344

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2013 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

År 2012 uppgick de totala utgifterna inom politiken för informationssamhället till 423 miljoner kronor. Prognosen för 2013 avseende de totala utgifterna uppgår till 526 miljoner kronor. Huvudorsaken till ökningen är främst att medel omfördelats till området och anslaget för driftsäker och tillgänglig kommunikation (prop. 2012/13:1, bet. 2012/13:TU1, rskr. 2012/13:118). Regeringens förslag till anslag 2014 för politiken för informationssamhället uppgår till sammanlagt 499 miljoner kronor. För 2015, 2016 och 2017 beräknas anslagen till sammanlagt 350 miljoner kronor, 343 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).

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

It-politik

Målet för it-politiken är att Sverige ska vara bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter (prop. 2011/2012:1, bet. 2011/2012:TU1, rskr. 2011/2012:87). 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. 2009/10:193, 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 området 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

Målet för politiken för de grundläggande betaltjänsterna är att alla i samhället ska ha tillgång till grundläggande betaltjänster till rimliga priser (prop. 2006/07:55, bet. 2006/07:TU16, rskr. 2006/07:205).

Tabell 4.2 Målstruktur för politiken för informationssamhället

Politiken för informationssamhället			
Övergripande mål: 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.			
It-politik Sverige ska vara bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter.	Elektronisk kommunikation Enskilda, företag och myndigheter ska få tillgång till effektiva och säkra elektroniska kommunikationer.	Post 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.	Grundläggande betaltjänster Alla i samhället ska ha tillgång till grundläggande betaltjänster till rimliga priser.
Delmål: Sverige ska ha bredband i världsklass. Alla hushåll och företag bör ha goda möjligheter att använda sig av elektroniska samhällstjänster och service via bredband.			

4.4 Resultatredovisning

Tabell 4.3 Indikatorer på målpuppfyllelse

	2009	2010	2011	2012	Män/ kvinnor ¹
Sverige ska vara bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter (It-politik)					
<i>Individer, andel av befolkningen som:</i>					
under året köpt eller beställt varor och tjänster över internet	63	66	71	74	76 / 72
under året köpt eller beställt varor och tjänster över internet från andra EU-länder	10	13	16	19	22 / 15
under årets första kvartal utträttat bankärenden över internet	71	75	78	79	83 / 75
som under året använt offentliga e-tjänster (e-förvaltning)	65	68	74	78	80 / 76
<i>Företag, andel:</i>					
med minst 10 anställda som beställt varor/tjänster via EDI eller en webbplats	63	69	49	47	
med minst 10 anställda som tagit emot beställning av varor/tjänster via EDI eller en webbplats	22	25	26	32	
med minst 10 anställda som använder internet vid kontakter med myndigheter för att söka information (e-förvaltning)		90	92	93	
med 1-9 anställda som använder internet vid kontakter med myndigheter för att söka information (e-förvaltning)		76	82	84	
med minst 10 anställda som använt internet för att få tillgång till anbuds-handlingar i myndigheters elektroniska upphandlingssystem			27	32	
med minst 10 anställda som skickar e-fakturor som kan processas automatiskt hos mottagaren	15	17	19	i.u.	
Alla hushåll och företag bör ha goda möjligheter att använda sig av elektroniska samhällstjänster och service via bredband. (Bredband)					
Andelen hushåll och företag som har tillgång till bredband om minst 100 Mbit/s		44	49	53	
Antal hushåll och företag som saknar tillgång till bredband om minst 1 Mbit/s	2800	1100	800	500	
<i>Individer, andel av befolkningen som:</i>					
har tillgång till internet i hemmet	89	91	93	94	93 / 94
har tillgång till bredband i hemmet ²	83	85	87	88	90 / 86
använder internet regelbundet (en gång per vecka eller oftare)	86	88	90	91	93 / 89
aldrig använt internet	7	7	5	5	4 / 7
<i>Företag, andel:</i>					
med minst 10 anställda som har tillgång till internet	95	96	96	98	
med 1-9 anställda som har tillgång till internet	83	86	88	90	
De elektroniska kommunikationerna ska ge största möjliga utbyte när det gäller urvalet av överföringstjänster samt deras pris och kvalitet					
<i>Antal tjänsteleverantörer som:</i>					
erbjuder mobil kommunikation	39	39	54	55	
erbjuder fast telefoni	105	109	108	106	
erbjuder bredband	157	169	157	161	
Antal abonnemang för IP-baserad telefoni (tusental)	966	1189	1316	1437	
<i>Prisutveckling (procent)</i>					
Årsutveckling pris abonnemang fast bredband minst 8 Mbit/s, mars-mars	4	-13	0	i.u.	
Årsutveckling lägstapris snittanvändare mobila samtalstjänster, mars-mars	-3	-28	-15	i.u.	

¹ Andelen män respektive kvinnor för år 2012

² Bredband inklusive anslutningar via DSL-uppkoppling (t.ex. ADSL eller VDSL), annan typ av snabb förbindelse (t.ex. via kabel-TV eller lokalt nätverk) samt anslutning via 3Gnätet

Källor: SCB, Eurostat, PTS.

Tabell 4.3 visar utvecklingen i Sverige inom områdena för målen för it-politik inklusive bredband samt elektroniska kommunikationer. Sammantaget kan sägas att utvecklingen går i den riktning som regeringen slagit fast. En mer utförlig resultatredovisning och analys återfinns under respektive områdes rubrik i detta avsnitt.

4.4.1 It-politik

Sverige har en fortsatt stark position vad gäller it-användning och bredband. Digitaliseringens möjligheter utnyttjas av individer och företag i Sverige och användningen för kommunikation, handel och kontakter med myndigheter fortsätter generellt att öka.

Sverige är en av få verkligt kunskapsbaserade ekonomier enligt en internationell jämförelse rapporterad av World Economic Forum (www.weforum.org), men andra länder gör stora satsningar. I World Economic Forums index, Network Readiness Index, har Sverige tappat den förstaplacering som landet haft i tre år till Finland och är nu på tredje plats men behåller sin plats bland de tre främsta för sjunde året i rad. På andra plats återfinns Singapore. Ett nytt sammansatt index, Social Progress Index (www.socialprogressimperative.org), jämför bl.a. tillgång till information och kommunikation i olika länder och där är Sverige på tredje plats.

I EU:s resultattavla för flaggskeppsinitiativet En digital agenda för Europa (KOM[2010] 245), beskrivs hur EU-länder utvecklas i relation till agendans mål. Bland EU-länderna har Sverige den näst högsta andelen regelbundna internetanvändare och den minsta andelen som aldrig använt internet.

Ovan nämnda och andra internationella index och resultattavlor innehåller detaljerade data om hur Sverige presterar och förhåller sig till målet att vara bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter. Medan det är tydligt att Sverige presterar jämförelsevis bra och i flera avseenden bättre än andra, finns dels områden där Sveriges starka position hotas, dels områden där andra redan i dag presterar bättre.

En digital agenda för Sverige

Den 29 september 2011 beslutade regeringen en ny strategi för it-politiken, It i människans tjänst – en digital agenda för Sverige. Den digitala agendan är en bred och sammanhållen strategi

för it-politiken där regeringen presenterar ambitioner och insatser som tillvaratar de möjligheter som digitaliseringen ger. Agendan presenterar regeringens ambitioner, beslutade insatser samt förslag till nya åtgärder inom 22 sakområden.

En viktig faktor för att nå målet är ett strategiskt arbete med digitaliseringsfrågor på regional nivå. Därför erbjuds kommunala samverkansorgan, länsstyrelser och landsting möjlighet att bli signatärer till den digitala agendan. Det innebär att organisationerna ställer sig bakom det it-politiska målet och gör ett frivilligt åtagande att ta fram en regional digital agenda. För att stödja detta arbete fick Länsstyrelsen i Örebro län den 21 februari 2013 ett uppdrag av regeringen att under 2013 främja arbetet med regionala digitala agendor och sprida goda exempel mellan länen.

I april 2013 hade representanter för 18 län signerat en sådan avsiktsförklaring. Många av länen involverar flera olika parter, exempelvis näringslivet, i sitt arbete med agendan. Därtill har närmare 130 företag och organisationer från olika samhällssektorer blivit signatärer, vilket innebär att de ställer sig bakom det it-politiska målet och åtar sig att presentera hur de kan bidra till dess genomförande.

I juni 2012 tillsatte regeringen Digitaliseringskommissionen med 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 målluppfyllelsen.

Digitaliseringskommissionen överlämnade sitt första betänkande i maj 2013, En digital agenda i människans tjänst – Sveriges digitala ekosystem, dess aktörer och drivkrafter (SOU 2013:31). Betänkandet innehåller en överblick över tidigare motsvarande it-kommissioner samt en beskrivning av de viktigaste aktörerna inom den digitala agendans sakområden.

För fem av agendans sakområden: digitalt innanförskap, jämställdhet, skola och undervisning, digital kompetens samt entreprenörskap och företagsutveckling föreslås indikatorer och en uppföljning av insatser och åtgärder. Digitaliseringskommissionen konstaterar att många av de förslag som tidigare it-kommissioner lämnat till stor del har genomförts, t.ex. bättre vidareutnyttjande av offentlig data, åtgärder för att minska det digitala utanförskapet och inrättande av ett användningsforum. (För redovisning av digitaliseringsarbetet inom kulturområdet, se ut-

giftsområde 17 Kultur, medier, trossamfund och fritid).

Innanförskap och miljö

Resultat

Ökat digitalt innanförskap

Genom att en så stor andel som möjligt av Sveriges invånare och företag är digitalt delaktiga ökar möjlighet att nå målet att Sverige ska vara bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter. Alla som vill ska kunna använda de möjligheter som digitaliseringen erbjuder. I internationell jämförelse ligger Sverige bra till när det gäller digital delaktighet. Sverige har lyckats nå ut till den breda befolkningen på ett annat sätt än många andra länder. Den största delen av Sveriges befolkning använder internet regelbundet. Män använder i något större utsträckning än kvinnor internet för att uträtta ärenden samt köpa varor och tjänster. Den del som aldrig använt internet har sjunkit stadigt till ca 5 procent, 4 procent för män och 7 procent för kvinnor. De som kvarstår som icke-användare finns bl.a. i de äldsta grupperna i samhället. Det är i sammanhanget värt att notera att ju lägre andelen är desto mer osäkert blir det statistiska underlaget (se tabell 4.3).

PTS har en viktig roll i arbetet med att öka det digitala innanförskapet. Myndigheten har under 2012 och 2013 fortsatt arbeta med innovations-tävlingar. Vidare har PTS fortsatt upphandla tjänster inom området elektronisk kommunikation och har arbetat med flera regeringsuppdrag som bl.a. syftar till att göra olika media tillgängliga för personer med funktionsnedsättning.

En annan viktig fråga för det digitala innanförskapet är att produkter och tjänster som exempelvis webbplatser är tillgängliga och användbara så att alla som vill kan använda dem. E-delegationen har tagit fram en vägledning för webbutveckling och samarbetar med PTS i syfte att bl.a. främja privata sektorns tillämpning av denna vägledning och att mäta tillgänglighet och användbarhet på privata aktörers webbplatser.

Regeringen uppdrog den 16 juni 2011 åt Svenska Filminstitutet och PTS att ta fram en förstudie om ökad tillgänglighet till film på digitala biografer genom syntolkning. I uppdraget har tre tekniska helhetslösningar utvecklats som

kan göra det möjligt att genomföra reguljära visningar med syntolkning på biografer.

För att följa utvecklingen av digitaliseringen av kulturen uppdrog regeringen den 20 december 2012 åt Statens kulturråd att genomföra en studie om hur scenkonstaktörer använder sig av digitaliseringen för att tillgängliggöra produktioner. Uppdraget rapporterades den 31 maj 2013. Studien visar att en tredjedel av de tillfrågade scenkonstinstitutionerna påbörjat arbetet med digitalisering. Kulturrådet pekar på att en ökad tillgänglighet till scenkonst genom digitaliseringen torde ha goda förutsättningar i ett land som Sverige där många människor är kulturaktiva och befolkningen är förhållandevis tidiga i att ta till sig ny teknik.

Dessutom inrättade regeringen den 29 mars 2012 Användningsforum, vars kansli ligger på Myndigheten för handikappolitisk samordning (Handisam), för att säkerställa att användarperspektivet diskuteras i ett forum mellan offentlig sektor, näringsliv och forskarsamhället. Forumet har identifierat inriktningsområden för att kunna exemplifiera arbetssätt och modeller för att öka tillgängligheten och användbarheten i digitala lösningar.

Regeringen uppdrog även åt Handisam den 29 mars 2012 att utveckla ett system för uppföljning av e-tillgänglighet under 2013 samt en hållbar statistik om tillgång och användning inom it-området. I uppdraget definieras e-tillgänglighet som att digitala lösningar ska kunna användas av alla oavsett funktionsförmåga. Dessutom säkerställs uppföljning av e-tillgänglighet genom att it-statistiken nu även omfattar personer med funktionsnedsättning och personer i åldern 75–85 år samt genom förbättrad mätmetod av webb-tillgänglighet och användarnas upplevelse.

För att få överblick över de många aktörer som arbetar med de digitala delaktighetsfrågorna har regeringen den 17 januari 2013 givit Linnéuniversitet (LNU) i uppdrag att kartlägga hur frivilliga krafter i samhället bidrar till att öka den digitala delaktigheten. Bland annat påpekar LNU den viktiga roll kampanjen Digidel haft för att öka den digitala delaktigheten i samhället. Personer med psykiskt funktionsnedsättning, äldre kvinnor med invandrarbakgrund och gruppen med socialt och ekonomiskt utanförskap nämns som de allra mest utsatta grupperna i sammanhanget.

Jämställd it-utveckling

Andelen kvinnor i it-yrken är fortfarande låg enligt SCB, 20 procent kvinnor och 80 procent män. Andelen kvinnor som utexaminerats från en it-utbildning på universitets- eller högskolenivå är också fortsatt låg enligt siffror från Universitetskanslersämbetet, men andelen har ändå ökat något, från 19 procent kvinnor och 81 procent män läsåret 2010/11 till 22 procent kvinnor och 78 procent män läsåret 2011/12.

Digitaliseringskommissionen har valt jämställdhet som ett av sina första fokusområden. Kommissionen konstaterar i sitt betänkande En digital agenda i människans tjänst att den generella användningen av it i Sverige skiljer sig väldigt lite mellan kvinnor och män. En skillnad är dock att män som grupp är något tidigare än kvinnor med att testa ny teknik.

It och småföretag

Regeringen tillsatte en särskild utredare i juni 2011 i syfte att se över åtgärder för att öka småföretagens it-användning (dir. 2011:54). Utredningen lämnade sitt slutbetänkande i oktober 2012, Små företag – stora möjligheter med it (SOU 2012:63), vilket bereds inom Regeringskansliet.

Även Digitaliseringskommissionen har i sitt betänkande En digital agenda i människans tjänst berört frågan om it och småföretag. Sverige är en av de ledande länderna avseende tillgången till teknik, men landets position är sämre avseende användningen av tekniken. Små företag (färre än tio anställda) använder it och internet generellt sett i mindre utsträckning än större företag.

It för miljön

Enligt Naturvårdsverkets sammanställning av statliga myndigheters miljöledningsarbete, Miljöledning i staten 2012 (dnr M2013/611/S), angav 98 procent av myndigheterna att de använt it för att minska sin energianvändning, vilket är en ökning med fem procent sedan 2011. Den åtgärd flest myndigheter beskriver är att de fortsatt att införskaffa energisnål it-utrustning. Av myndigheterna anger 98 procent att de använt it för att minska antalet tjänsteresor. Detta är en ökning med 3 procent jämfört med föregående år. De flesta myndigheter tillhandahåller teknik för video- och telekonferenser. Flera myndigheter nämnde att de deltar i projektet Resfria möten i myndigheter som Trafikverket driver, i enlighet med ett tidsbegränsat reglerings-

brevsuppdrag, utifrån regeringens agenda It för en grönare förvaltning.

Naturvårdsverket har i oktober 2012 redovisat sitt uppdrag att genomföra pilotstudier av sina förslag till nya indikatorer inom området it för miljön (dnr N2012/5328/ITP). Rapporten bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Statistik från Statistiska centralbyrån (SCB) visar att det bland företag med tio anställda eller fler är något mer förekommande än 2011 att miljöpolicy eller motsvarande innehåller främjande av resfria möten, minskad energiförbrukning vid användning av it samt hänsyn till energiförbrukningen vid val av system och hårdvara. Ungefär hälften av företag med tio anställda eller fler har en miljöpolicy eller motsvarande för att minska pappersförbrukningen vid utskrifter eller kopiering, en variabel som inte mätts specifikt tidigare.

*Analys**Ökat digitalt innanförskap*

Att Sverige ligger bra till i internationella jämförelser kan till stor del bero på att Sverige har en hög andel användare i de äldre åldersgrupperna i förhållande till övriga världen, i enlighet med Digitaliseringskommissionens analys. Sverige har också kommit längre än många andra länder med tillgänglighets- och användarfrågorna utan att lagstifta och har dessutom förbättrat möjligheterna för personer med funktionsnedsättningar att ta tillvara digitaliseringens möjligheter.

Det digitala innanförskapet kan inbegripa många olika frågor. Det kan handla om allt från funktionshinderfrågor, användbarhet för alla, tillgänglighet i form av faktisk tillgång till dator och fasta eller mobila uppkopplingar med tillräcklig kapacitet eller möjlighet att få praktisk hjälp om problem uppstår, kompetensfrågor och digitalisering av t.ex. tidningar, litteratur och scenkonst. Detta innebär en utmaning när det gäller mätning och uppföljning av den digitala delaktigheten. Dessutom är det också en utmaning att få med samtliga grupper i samhället i mätningen och uppföljningen.

Jämställd it-utveckling

Utvecklingen mot en ökad andel kvinnor i it-yrken och inom it-utbildningen går långsamt. Digitaliseringskommissionen menar i sitt betänkande från maj 2013 att det saknas starka och pådrivande aktörer inom området och menar att en ökad mobilisering är angelägen. Regeringen anser att den sneda köns-fördelningen inom it-

området kan vara negativ för it-utvecklingen. Kvinnors potential utnyttjas inte fullt ut, vilket leder till att branschen går miste om värdefull kompetens.

It och småföretag

It-lösningar kan möjliggöra effektivare administration och it-användningen kan även öka företagets konkurrenskraft samt ge tillgång till nya marknader, ett exempel på det sistnämnda är e-handeln.

Enligt Digitaliseringskommissionens analys har forskning visat att de tre största hindren för att småföretag använder sig av it är tidsåtgången för att installera och lära sig nya it-system, avgöra vilka it-lösningar som kan bidra till företagets utveckling samt investerings- och driftskostnader för it. Teknikutvecklingen är snabb och framförallt kommer utvecklingen av olika s.k. molntjänster sannolikt vara av betydelse för småföretagets ökade it-användning. Genom molntjänster kan företagen få tillgång till lämpliga it-system utan att behöva göra stora initiala investeringar i hård- eller mjukvara.

It för miljön

Regeringen kan konstatera att de statliga myndigheterna ytterligare har ökat användningen av it i syfte att minska sin negativa miljöbelastning. Bland företagen har utvecklingen när det gäller innehållet i företagets miljöpolicy inte förändrats i någon större grad.

Elektronisk förvaltning

Resultat

E-förvaltning

Av tabell 4.3 framgår att andelen av befolkningen som använder sig av offentliga e-tjänster har ökat och att den under 2012 uppgick till 78 procent. Män använder sig av offentliga e-tjänster i något högre grad än kvinnor. Likaså har andelen företag som utnyttjar möjligheten till myndigheternas fullständiga elektroniska ärendehantering ökat.

EU:s studie över e-förvaltning i Europa "Digital by default; or by Detour?" visar att Sverige fortsatt har en hög användning av e-tjänster i relation till övriga Europa och att de gemensamma tjänster som finns, t.ex. e-legitimation, är väl använda. När användningen av e-tjänster i Sverige jämförs med övriga Europa utifrån kategorier av

flera sammanhängande tjänster som är relevanta i särskilda skeenden (s.k. livshändelser) blir resultaten mer blandade. Inom kategorin Att starta ett företag hamnar Sverige på tionde plats. Inom kategorin Förlora och hitta ett jobb hamnar Sverige på 24:e plats (av 32). Inom kategorin Studera hamnar Sverige på 15:e plats.

Regeringen fattade den 13 december 2012 beslut om en ny strategi för digital samverkan mellan myndigheter, Med medborgaren i centrum – Regeringens strategi för en digitalt samverkande statsförvaltning. Strategins mål preciserar de övergripande mål och ställningstaganden som finns i den förvaltnings-politiska propositionen Offentlig förvaltning för demokrati, delaktighet och tillväxt (prop. 2009/10:175) och i den digitala agendan. Detta ligger också i linje med de grundläggande principerna för det internationella initiativet Open Government Partnership (OGP) samt den s.k. Malmödeklarationen och EU-kommissionens handlingsplan för e-förvaltning.

Målen och delmålen för digitaliseringsarbetet i statsförvaltningen är:

- en enklare vardag för medborgare,
- digitala tjänster ska utformas efter användarnas behov,
- digitala tjänster ska vara enkla och säkra att använda,
- det ska bli lättare att hitta rätt digital tjänst,
- öppnare förvaltning som stödjer innovation och delaktighet,
- det ska bli lättare att hitta och använda öppna data,
- fler ska kunna tillhandahålla statens digitala tjänster,
- möjligheter till insyn och delaktighet i verksamheten ska öka,
- högre kvalitet och effektivitet i verksamheten,
- statsförvaltningens informationsförsörjning ska bygga på gemensamma standarder,
- statsförvaltningens informationssäkerhet ska förbättras samt
- statsförvaltningens verksamhet ska effektiviseras genom ökad digitalisering.

Delegationen för e-förvaltning (dir. 2009:19) (E-delegationen) ska i nära samverkan med Regeringskansliet koordinera de statliga myndig-

heternas it-baserade utvecklingsprojekt samt följa upp dess effekter för medborgare, företagare och medarbetare. Delegationen koordinerar dessutom vissa it-standardiseringsfrågor samt bistår regeringen i det internationella arbetet på området. Under 2013 tilldelades E-delegationen ytterligare medel för förstudier och projekt, däribland Effektiv informationsförsörjning, e-Arkiv och e-Diarium samt Mina Fullmakter.

Regeringen beslutade den 26 juli 2012 om en ändring i förordningen (2003:770) om statliga myndigheters elektroniska informationsutbyte för att driva på myndigheternas arbete med införandet av elektroniska beställningar. I denna första etapp omfattas ca 50 myndigheter. Ekonomistyrningsverket (ESV) har regeringens uppdrag att leda och samordna införandet av elektronisk handel i staten. ESV arbetar också tillsammans med Kammarkollegiet och Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) med att främja förutsättningarna för elektronisk handel. Detta för att skapa en kostnadseffektivare hantering av inköps- och fakturaprocesserna. Statens servicecenter erbjuder e-beställningar som tjänst åt statliga myndigheter.

Verket för innovationssystem (Vinnova) fick den 26 juli 2012 i uppdrag av regeringen att utveckla öppnadata.se, en teknisk plattform för förmedling av data som tillgängliggjorts elektroniskt för vidareutnyttjande. Målet är att plattformen ska vara enkel att använda, ha tydliga licenser och villkor, ge stöd för att data kan användas till innovationer samt möjliggöra delning av resurser och lösningar.

Regeringen beslutade den 26 juli 2012 att det skulle finnas en myndighetsgemensam infrastruktur för säker meddelandeförmedling – Mina meddelanden. Skatteverket fick genom förordningen i uppdrag att förvalta infrastrukturen.

Regeringen gav 2011 Bolagsverket, Lantmäteriet, Skatteverket och Transportstyrelsen i uppdrag att främja och samordna myndigheternas arbete med e-förvaltning inom var sitt område. I februari 2013 lämnade myndigheterna den tredje rapporten från uppdraget. I samband med den senaste rapporteringen lämnade de fyra myndigheterna även den gemensamma rapporten En finansieringsmodell som går i takt med e-förvaltningens utveckling (dnr N2012/734/ITP). I rapporten lyfter myndigheterna frågan om att avgifter som tas ut mellan myndigheter i samband med hämtning av information hämmar ut-

vecklingen av svensk e-förvaltning. De menar bl.a. att avgifter mellan myndigheter leder till onödigt och kostsam dubbellagring av data eller till att vidareutnyttjande av information för tjänsteutveckling hämmas.

E-delegationens nationella it-standardiseringsråd etablerades under 2013. Rådet utgör regeringens plattform för att hantera standardiseringsfrågor på it-området, även frågor som inte enbart avser e-förvaltning. Rådet samlar företrädare för de viktigaste intressenterna i staten, kommuner och landsting samt i intresseorganisationer och företag. It-standardiseringsrådet bidrar också till att förbättra Sveriges möjligheter att verka och påverka it-standardiseringsarbete på europeisk och global nivå.

(Insatser inom e-förvaltning redovisas även under utgiftsområde 2 Samhällsekonomi och finansförvaltning.)

E-signaturer och e-legitimation

Antalet unika användare av e-legitimation⁵ uppskattades 2012 uppgå till ca 5,6 miljoner. Av alla svenskar äldre än 13 år hade 67 procent en e-legitimation. I en undersökning, utförd av ESV i september 2012, uppgav 71 procent av de tillfrågade att de hade använt sin e-legitimation i någon myndighets e-tjänst.

Riksdagen beslutade i maj 2013 att bifalla förslagen i propositionen Myndigheters tillgång till tjänster för elektronisk identifiering (prop. 2012/13:123, bet. 2012/13:FiU37, rskr. 2012/13:212). En ny lag (2013:311) om valfrihetssystem i fråga om tjänster för elektronisk identifiering trädde därmed i kraft den 1 juli 2013. Lagen gör det möjligt för myndigheter att få tillgång till elektroniska identifieringstjänster från alla leverantörer som lever upp till på förhand uppställda krav. Syftet är att öka tillgängligheten till e-legitimationer och öka valfriheten för användaren.

Lagen innebär att de myndigheter som har behov av e-legitimationstjänster kan besluta att tillämpa valfrihetssystem och ansluta sig till ett system för säker elektronisk identifiering. Ett

⁵ En e-legitimation är en elektronisk identitetshandling som kan användas för att identifiera innehavaren på elektronisk väg. E-legitimationen kan användas av t.ex. enskilda och företrädare för företag vid åtkomst till olika typer av e-tjänster. Genom en elektronisk signatur kan användaren också bekräfta lämnade uppgifter.

sådant system ska tillhandahållas av en särskild myndighet, E-legitimationsnämnden. Nämnden ska ställa upp de regler och krav som ska gälla för aktörerna i systemet. Alla leverantörer som ansöker om att få delta och uppfyller de uppställda kraven ska godkännas för deltagande i systemet. Den enskilde användaren har därefter möjlighet att välja e-legitimation från valfri godkänd leverantör.

Analys

E-förvaltning

Regeringen har genom strategin Med medborgaren i centrum satt mål för det förvaltningsgemensamma arbetet. Det ger en tydligare riktning åt det gemensamma arbetet med att använda it för att utveckla statsförvaltningens verksamhet. För att kunna nå dessa mål krävs att offentlig sektor samverkar. E-delegationens arbete fokuserar på förvaltningsgemensamma tjänster där det naturligen inte finns någon myndighet som ensam kan ta ansvar för att utveckla och tillhandahålla tjänsten. EU:s jämförande studie samt de förstudier som E-delegationen i samverkan med myndigheterna tagit fram visar att det fortsatt finns stor utvecklingspotential för gemensamma digitala tjänster. För att verksamheterna ska kunna anpassas till nya förvaltningsgemensamma tjänster behöver principer och riktlinjer utformas, t.ex. standarder för utbyte och enhetlig användning av information. Utvecklingsmyndigheternas rapport, En finansieringsmodell som går i takt med e-förvaltningens utveckling (dnr N2012/734/ITP), visar på ett behov av att se över dagens finansieringsstruktur för utbyte av information mellan myndigheter.

EU:s studie, E-delegationens och utvecklingsmyndigheternas arbete samt de nu aktuella utvecklingsprojekten, aktualiserar behovet av förbättrad styrning, finansiering, samordning och förvaltning av de gemensamma tjänsterna. Frågan om utvecklad samverkan med kommun- och landstingssektorn aktualiseras också.

Kravet på likvärdig service till dem som inte använder digitala möjligheter ska också beaktas i utvecklingen. Antalet svenskar över 12 år som inte, eller mycket sällan, använder internet är 1,2 miljoner (Svenskarna och internet 2012). Utgångspunkten bör vara en så långt möjlig likvärdig tillgång till service för alla och att alla människor ska kunna kommunicera med myndigheterna och ta del av deras information.

E-signaturer och e-legitimation

Allt fler använder sig av offentliga e-tjänster och utnyttjar möjligheterna med myndigheternas elektroniska ärendehandläggning. Det är i många fall en grundläggande förutsättning att användaren då kan identifieras elektroniskt. E-legitimationer är därför viktiga för att ärenden ska kunna hanteras på ett enkelt och tillförlitligt sätt på elektronisk väg.

Riksdagen har uttalat att "[s]tatens roll bör vara att gynna användningen av e-legitimationer, stimulera konkurrens mellan utfärdare av sådana legitimationer och att undanröja infrastrukturrella, marknadsmässiga och konkurrensmässiga hinder. Likaså bör staten för att säkra en dynamisk utveckling av informationshällets säkerhetslösningar, samt för att gynna konkurrens och kostnadseffektivitet i säkerhetslösningar, verka för att det etableras teknikneutrala standarder för elektroniska signaturer inom offentlig sektor."⁶ Riksdagen har även uttalat att "utnyttjande av it inte får försämra rättssäkerheten eller myndigheters förutsättningar att fungera."⁷

Bakgrunden till den modell för e-legitimationer som föreslogs i propositionen Myndigheters tillgång till tjänster för elektronisk identifiering (2012/13:123) är att få till stånd en mer hållbar och långsiktig lösning för det svenska e-legitimationssystemet och att möta de krav som riksdagen ställt upp. Den hittillsvarande modellen med ramavtalsupphandlingar har skapat svårigheter för nya aktörer att få tillträde till marknaden. Ytterligare ett skäl till att skapa ett nytt system för hantering av e-legitimationer var att i större utsträckning än hittills samordna och styra offentlig sektors inköp av tjänster för elektronisk identifiering.

Den nya modellen skapar möjligheter för flera olika leverantörer att tillhandahålla e-legitimationer. Detta väntas leda till att konkurrensen på området ökar och att utvecklingen av nya tekniska lösningar stimuleras, och i sin tur leda till ökad användarvänlighet och tillgänglighet av e-legitimationer. Genom att fastställa gemensamma krav för myndigheters användning av e-legitimationer skapas en sammanhållen och enhetlig infrastruktur på området vilket främjar

⁶ Trafikskottets betänkande 2005/06:TU4, Från IT-politik för samhället till politik för IT-samhället.

⁷ Ibid

och underlättar myndigheternas hantering av e-legitimationer. Den nya modellen väntas sammantaget i högre grad än tidigare uppfylla de av riksdagen uttalade kraven på rättssäkerhet, tillgänglighet, kostnadseffektivitet och teknikneutralitet.

Bredband och övrig it-infrastruktur

Resultat

Bredband

I regeringens Bredbandsstrategi för Sverige anges att med bredband i världsklass avses att minst 90 procent av alla hushåll och företag bör ha tillgång till bredband om minst 100 Mbit/s senast 2020. Enligt PTS bredbandskartläggning 2012 hade ca 53 procent av alla hushåll och företag i Sverige tillgång till bredband med en teoretisk hastighet om minst 100 Mbit/s i oktober 2012. Det är en ökning med ca fyra procentenheter jämfört med oktober 2011 (se tabell 4.3). Ökningen beror helt på utrullning av fiber i accessnätet. I områden utanför tätort och småort hade ca nio procent av hushållen tillgång till 100 Mbit/s. Andelen hushåll och företag som finns inom 354 meter (statistik utifrån 250 x 250-metersrutor) från en fastighet som är ansluten till ett fibernät har ökat från 60 procent 2011 till 65 procent 2012. Förutsättningarna för att tillgången till höghastighetsbredband ska öka ytterligare under 2013 är därför goda. Den andel av hushållen som kan få 100 Mbit/s och som också väljer abonnemang med denna kapacitet har ökat, från 22 procent i oktober 2011 till 27 procent i oktober 2012.

Utgångspunkten i regeringens bredbandsstrategi är att bredbandsutbyggnaden ska vara marknadsdriven. Enligt PTS har de sammanlagda investeringarna i fasta och mobila bredbandsnät de senaste åren varit i genomsnitt 8,6 miljarder kronor per år. De marknadsmässiga investeringarna sker primärt i tätorter. I områden där marknadens investeringar inte räcker till genomför regeringen satsningar på flera områden för att stimulera en fortsatt bredbandsutbyggnad.

PTS bredbandskartläggning 2012 visar också att tillgången till bredband för hushåll och arbetsställen med 4G (LTE) ökat mycket snabbt under 2012, framför allt utanför tätorter. Ca 93 procent av hushållen och arbetsställena i Sverige hade tillgång till 4G i oktober 2012, vilket kan

jämföras med ca 48 procent året innan. Siffrorna avser 4G-täckning där folk bor och arbetar, dvs. inte yttäckning. Utanför tätort och småort har tillgången till 4G för hushåll och arbetsställen ökat från 10 till 79 procent. Tillgången till bredband via 4G uppskattas dessutom ha ökat ytterligare i områden utanför tätort och småort efter oktober 2012. Anledningen är att operatörerna löpande aktiverar 4G i 800 MHz-bandet, som har goda yttäckningsegenskaper, i hela landet.

Regeringen tillsatte i december 2012 en utredning, Utvärdering av bredbandsstrategin (dir. 2012:123), som har till uppgift att följa upp hur tillgången till bredband har utvecklats i förhållande till målet i regeringens bredbandsstrategi. Utredningen ska vid behov föreslå justeringar av bredbandsstrategin för att uppnå målen samt analysera bredbandsstrategins insatsområde Offentliga aktörer på marknaden. Utredningen har överlämnat ett delbetänkande Effektivare bredbandsstöd (SOU 2013:47).

Bredbandsforum har under 2013 bedrivit arbetsgrupper som fokuserat på frågor om byanät, robusthet samt täckning och kapacitet i de mobila näten (för mer information se www.bredbandivarldsklass.se).

Internet

För att använda internet krävs dels fysiska anslutningar till nät för elektronisk kommunikation, dels en logisk anslutning genom en s.k. internetprotokoll-adress (IP-adress). Europeiska kommissionen och PTS har framhållit vikten av övergång till internetprotokollet IPv6 (KOM[2008] 313). Under 2013 rapporterar PTS resultatet av regeringens uppdrag från den 20 juni 2012 om att genomföra informationsinsatser och uppföljning kring myndigheters införande av IPv6.

Den centrala tilldelningen av domännamn och IP-nummer styrs av Internet Corporation for Assigned Names and Numbers (ICANN) i en modell av samverkan i flerpartsforum där representanter för länder, företag och civilsamhället lämnar råd till ICANN som fattar beslut. Den svenska regeringen deltar genom representation i ICANN:s Governmental Advisory Committé (GAC). Med internets ökade betydelse ökar intresset för internets globala förvaltning och engagerar allt fler länder och aktörer runt om i världen.

Frågan om internets globala förvaltning diskuteras också i möten inom ramen för Internat-

ionella teleunionens (ITU) arbete. Detta har skett under World Conference on International Telecommunications 2012 (WCIT-12), World Telecommunication Policy Forum 2013, och väntas vara aktuellt också under World Telecommunication Development Conference samt ITU:s Fullmäktigekonferens under 2014. Vid WCIT-12 beslutade Sverige, i likhet med övriga EU:s medlemsstater samt bl.a. USA, Kanada och Japan, att inte skriva på konferensens slutakt.

Robusthet

Infrastrukturen för elektronisk kommunikation är samhällskritisk. Regeringen har bl.a. i sin bredbandsstrategi betonat att robusthetsnivån behöver vidmakthållas och utvecklas i takt med teknikutvecklingen och det ökade beroendet av elektronisk kommunikation. Med robusthet avses förmågan att motstå störningar och avbrott samt förmågan att minimera konsekvenserna om de ändå inträffar.

PTS bedriver ett aktivt arbete inom området för robust elektronisk kommunikation och ett säkrare internet. Detta arbete sker fortsatt enligt strategin för robust elektronisk kommunikation 2012–2014 och årligen upprättade risk- och sårbarhetsanalyser. Sedan den 1 april 2012 är operatörerna enligt lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation skyldiga att rapportera större incidenter till PTS. PTS har tagit fram en e-tjänst för operatörernas incidentrapportering. Under 2012 har operatörerna rapporterat 30 störningar där mobiltelefoni, IP-telefoni samt mobilt internet svarar för majoriteten. Mjukvarurelaterade fel är den orsak som föranlett flest rapporter, gett längst störningstid och drabbat flest abonnenter.

Ledningskollen är en webbtjänst (finns även en mobilanpassad version) som underlättar för bl.a. entreprenörer, kommuner och privatpersoner att få kontakt med dem som har nedgrävd infrastruktur. De som planerar att gräva, schakta eller spränga ritar in det aktuella området i Ledningskollens karta. En förfrågan skickas då till alla ledningsinnehavare som har angett att de har intressen i närheten och därmed kan avgrävningar förhindras. Någon officiell statistik kring antalet avgrävningar finns inte, men en samlad bild från flera ledningsägare indikerar att antalet avgrävningar minskat med 60–80 procent sedan Ledningskollen infördes. Flera uppger också att Ledningskollen medfört en effektiviserad administration vid hantering av ledningsärendena.

För att bibehålla och utveckla sektorns krishanteringsförmåga genomförs krisledningsövningar (TelÖ), den senaste 2011. Utvärderingarna utgör underlag för bl.a. risk- och sårbarhetsanalyser (RSA), robusthetsåtgärder och utbildningsinsatser. En särskild utbildnings- och övningsstrategi för sektorn elektronisk kommunikation 2013–2015, har tagits fram i samverkan med sektorns aktörer.

Vardagssäkerhet

Den andel personer i åldern 16–74 som inte har internet hemma på grund av integritets- och säkerhetsskäl har enligt SCB minskat från ca två procent (ca en procent avseende män och ca tre procent avseende kvinnor) av befolkningen 2011 till ca en procent (för båda könen) 2012.

Enligt SCB:s undersökningar från 2010 och 2012 (motsvarande siffror för 2011 föreligger inte) framgår också att den andel och det antal personer i åldern 16–74 som inte har kopplat upp sig mot internet via bärbar dator eller surfplatta eller annan handburen utrustning på grund av integritets- och säkerhetsskäl har minskat från ca sju procent (för båda könen) av befolkningen 2010 till ca två procent (för båda könen) 2012.

Som framgår av statistiken ovan har säkerhets- och integritetsskäl blivit ett allt mindre skäl till varför personer inte är uppkopplade mot internet. Det gäller både om man kopplar upp sig i eller utanför hemmet. Enligt SCB:s undersökningar från 2012 upplevde nästan 50 procent av företagen med 250 anställda eller fler säkerhetsrisker som begränsande eller hindrande faktorer till att använda mobila anslutningar till internet. Detta kan jämföras med 14 procent av företagen med färre än tio anställda.

Det förekommer fortfarande it-incidenter av olika slag. It-attacker genomförs enligt OECD alltjämt i stor skala (jfr. OECD Communications Outlook 2011).

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, trojaner⁸, botnät⁹, spionprogramvara och annan oönskad lagring av skadlig kod. På PTS webbplats finns myndighetens råd och tjänster kring nät- och informationssäkerhet samlade. Där finns bl.a. tjänsten Testa Datorn, som skannar datorn efter säkerhetshål. PTS fick den 20 oktober 2011 i uppdrag av regeringen, i enlighet med intentioner i den digitala agendan för Sverige, att stärka denna möjlighet för internetanvändare att kontrollera sin datorsäkerhet genom att utveckla sin tjänst Testa Datorn på olika sätt. Uppdraget slutredovisades till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) i november 2012 (dnr N2012/6051/ITP).

Utifrån krav i lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation (se SFS 2011:590) har PTS tagit fram föreskrifter om dels obligatorisk rapportering av integritets-incidenter, dels obligatorisk rapportering av driftincidenter. Båda föreskrifterna trädde i kraft den 1 april 2012.

I PTS återrapportering av uppdrag om att redovisa effekterna av lagändringen avseende kakor (på engelska kallat ”cookies”) dras slutsatsen att många webbplatsansvariga är medvetna om den förändrade regleringen men att användningen av kakor i stort sett är oförändrad.

Regeringen har deltagit aktivt i förhandlingarna om ett nytt mandat för den Europeiska Unionens byrå för nät- och informationssäkerhet (Enisa) avsett att stärka och modernisera byrån. EU-förordningen med det nya mandatet antogs av ministerrådet den 13 maj 2013.

Analys

Bredband

Tillgången till bredband har ökat stadigt de senaste åren och är generellt god i Sverige. I storstäder och större tätorter är it-infrastrukturen väl utbyggd och konkurrensen god. Sverige står samtidigt inför en utmaning att öka bredbands-tillgången för att nå målen i bredbandsstrategin.

Hushållen och företagens efterfrågan på bredband med hög överföringshastighet är stor, vilket indikerar att det finns en betalningsvilja för

sådana tjänster. Detta påverkar operatörernas investeringsvilja positivt.

En omständighet som har stor betydelse är att marknadens aktörer ges goda förutsättningar att bygga ut näten. Att allt fler regioner, län och kommuner beslutar om bredbandsstrategier bidrar till förbättrade förutsättningar och underlättar att få bredbandsinfrastrukturen på plats. Den goda utvecklingen på bredbandsområdet har varit beroende av den stora efterfrågan från hushåll och företag samt ett engagemang för bredbandsutbyggnad från olika aktörer, inte minst från byalag som bygger ut bredband med hjälp av statliga och kommunala stödinsatser.

Internet

Sverige ska verka för ett tillgängligt, öppet och robust internet i Sverige och globalt. För att nå det målet är införandet av IPv6 hos svenska myndigheter en viktig del och regeringen angav i Digital agenda för Sverige att alla myndigheter bör ha infört IPv6 senast 2013. PTS har på uppdrag av regeringen tagit fram en vägledning för organisationer som ska införa IPv6 och följer utvecklingen av myndigheters arbete med att göra sina webbplatser tillgängliga för IPv6. PTS undersökning visar att nästan tre av tio myndigheter har infört IPv6 för någon del av sin externa kommunikation och fyra av tio planerar att införa internetprotokollet under 2013.

Konferensen World Summit on the Information Society (WSIS) gav 2005 i uppdrag till FN:s generalsekreterare att samla det internationella samfundet i diskussioner om internets globala förvaltning i Internet Governance Forum (IGF). De stora frågor som diskuteras för närvarande i IGF-sammanhang gäller formerna för arbetet och ett utökat deltagande från låg- och medelinkomstländer. Låg- och medelinkomstländerna har ofta låg representation inom GAC:s diskussioner om internets förvaltning, men har mycket att vinna på ett väl fungerande internet för sina medborgare och företag.

Det svenska engagemanget i ICANN och IGF har bidragit i arbetet med att behålla ett globalt internet som präglas av frihet och öppenhet. Frågor kring internets förvaltning med modellen av flerparsamverkan för beslut i ICANN och tilldelning av namn och nummer diskuteras också i sammanhang där ITU samlar till möten. Sverige har i dessa sammanhang drivit en tydlig linje att modellen med flerparsamverkan ska kvarstå och att ITU:s mandat inte ska

⁸ 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.

⁹ Botnät ger personerna bakom näten kontroll över datorerna och kan användas för att sprida skräppost eller utföra överbelastningsattacker mot webbplatser.

sträckas utanför reglering av telekommunikationer.

ICANN:s sannolikt viktigaste verksamhet 2013 och 2014 är att föra in ett stort antal nya toppdomäner i internets rotkatalog. Det är ett komplicerat förfarande av ansökningar och utvärdering som i vissa fall ifrågasätts och skapar osäkerheter för intressenter, inte minst bland länder som ifrågasätter modellen med flerpartsforum för internets globala förvaltning. ICANN tar dock viktiga steg mot en bredare global närvaro och behöver fortsätta att verka för transparens och att bygga förtroende för organisationen i alla delar av världen.

Robusthet

Den infrastruktur som tillhandahåller elektroniska kommunikationstjänster är mycket komplex och exponerad för en rad sårbarheter. Störningar och avbrott kan uppstå till följd av allt från naturhändelser så som höga flöden och jordskred till kopparstöld, sabotage, terrorhandlingar och enskilda handhavandefel. Majoriteten av de avbrott och störningar som påverkar elektroniska kommunikationstjänster uppstår dock som en konsekvens av fel i logiska system så som exempelvis felaktigt utförda uppdateringar.

Många slutanvändare av elektroniska kommunikationstjänster uppfattar robusthet som en kostnad som endast syftar till att uppnå en godtagbar lägstanivå. Vid t.ex. upphandlingar behöver tillgänglighet och driftsäkerhet beaktas utifrån verksamhetens behov, risker och sårbarheter. Nätägare och operatörer får därigenom konkreta drivkrafter för att utveckla och erbjuda mer anpassade och kanske bättre robusthetslösningar till sina kunder. I förlängningen medför detta även att de som levererar och underhåller fiberinfrastrukturen ges bättre förutsättningar för att tillhandahålla ekonomiskt gångbara robusthetslösningar.

Avgrävda kablar är en av huvudledningarna till störningar i elektronisk kommunikation. Det är därför mycket positivt att Ledningskollen kommit till stånd och utvecklats samt uppnått avsedda goda effekter i form av minskat antal avgrävningar och effektiviserad administration för operatörerna.

Vardagssäkerhet

Av den statistik från SCB som redovisats i avsnitt 4.4.3, Resultat framgår att säkerhets- och integritetsskäl blivit ett allt mindre viktigt skäl

till varför privatpersoner inte är uppkopplade mot internet. Det gäller både om man kopplar upp sig i hemmet eller någon annanstans.

Det kan dock konstateras att oron är en procentenhet högre när man kopplar upp sig mobilt. Detta är tydliga indikationer på att förtroendet för internet har ökat. En bidragande orsak kan vara att it-användningen ökar explosionsartat samtidigt som effekterna för gemene man av de incidenter som inträffar inte upplevs som för allvarliga i förhållande till nyttan med internet. Samtidigt återkommer rapporter via OECD och andra aktörer om att incidenter i form av dels intrång i it-utrustning, dels i form av it-relaterade intrång i den personliga integriteten fortsätter. En slutsats av statistiken från SCB är också att företag verkar vara mer oroliga över att koppla upp sig mot internet än vad privatpersoner är.

PTS internetsäkerhetsundersökning från 2011 visar att det finns en förbättringspotential kring användares medvetande och åtgärder kring internetsäkerhet. Samtidigt är det främjande för it-användningen att de tillfrågade ändå generellt sett upplever sig trygga när de använder internet. Det bör de också kunna göra mot bakgrund av att Europeiska kommissionen i konsekvensanalysen till ett nytt förslag till direktiv om nät- och informationssäkerhet konstaterat att Sverige tillhör de fem bästa EU-länderna på området.

Uppmärksamheten kring den nya regleringen om kakor (jfr. avsnitt 4.4.3 Resultat) har lett till ökad medvetenhet om problematiken med användning av kakor och att informationen som lämnas om kakor har förbättrats.

4.4.2 Elektronisk kommunikation

Resultat

Effektivt fungerande marknader

Enligt OECD:s statistik ligger de svenska priserna för kommunikation generellt sett i den lägsta kvartilen bland medlemsstaterna. Under de senaste tre åren har lägstapriset för en genomsnittlig användare av mobila samtals-tjänster minskat betydligt. Priserna för fasta bredbandsabonnemang med en hastighet på minst 8 Mbit/s har under samma period varit relativt oförändrade. Generellt har dock bredbandshastigheterna ökat. Konkurrenten på slutkundsmarknader är generellt relativt god, men det finns tecken på att kunderna ges förväntningar på användningen av

bl.a. smarta telefoner som inte överensstämmer med det som företagen faktiskt levererar. Flera åtgärder från regeringens och PTS sida fokuserar på att skapa förutsättningar för större kundnöjdhet, exempelvis genom att förbättra möjligheterna att välja och byta leverantör, förbättra informationen till användarna och skapa förutsättningar för bättre mobiltjänster, se vidare längre ned i detta avsnitt.

Den 1 juli 2011 trädde ett antal nya bestämmelser i kraft i lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation. Relativt omfattande förstärkningar har genomförts när det gäller vilket innehåll som måste finnas i konsumentavtal och hur det ska presenteras. PTS har mot bakgrund av detta i februari 2013 remitterat förslag till nya föreskrifter och allmänna råd om vilket innehåll som ska finnas med i konsumentavtal utifrån de nya lagkraven. Villkoren ska innehålla tydlig, heltäckande och lättillgänglig information om vad abonnemang kan användas för samt pris och kvalitet.

PTS redogjorde i rapporten *Transparenta internetaccesser* för de åtgärder myndigheten har vidtagit för att förbättra informationen till konsumenter vad gäller begränsningar i bredbands- och internetuppkopplingar (dnr N2011/7206/ITP). PTS utövar tillsyn över marknadens erbjudanden, t.ex. när det gäller kontraktuella såväl som tekniska begränsningar. PTS redovisar i rapporten att de större operatörerna uppger att de inte kommer blockera IP-telefoni. Ett undantag finns dock och det rör en av operatörernas billigaste abonnemang. PTS redovisar även att man har fått information om att vissa operatörer kommer att begränsa möjligheten att internetdela i vissa abonnemang. Vidare har PTS uppmärksammat att flera operatörer har publicerat information om sin trafikhantering på sina respektive webbplatser.

PTS har under 2012 fört en viktig dialog med företrädare för konsumenter och marknadsaktörer. Vid dialogen framkom att det är särskilt viktigt att konsumentavtal innehåller tydlig information om tjänstekvalitet och begränsningar i tjänsterna. PTS har även genomfört konsumentstudier med fokusgrupper som legat till grund för det vidare arbetet.

Under 2012 utredde Regeringskansliet åtgärder för att underlätta byten av elektroniska kommunikationsleverantörer. Bakgrunden är flera myndighetsrapporter där bl.a. svårigheter med att byta leverantör av bredband, tv och mo-

bila tjänster konstaterats. Detta resulterade i att det inom Regeringskansliet togs fram en promemoria *Lätt byte – Enklare att välja leverantör av elektroniska kommunikationstjänster* (Ds 2013:9) om hur konsumenternas liv kan göras enklare genom bättre förutsättningar för leverantörbyten. Promemorian innehåller två lagförslag. För det första föreslås uppsägningstidens längd för vanliga konsumentabonnemang begränsas till en månad (på mobilmarknaden är den i dag oftast tre månader). För det andra föreslås att s.k. SIM-kortlås, som innebär att mobiltelefonen bara kan användas med en särskild operatör, inte ska få användas när den första abonnemangstiden löpt ut. Promemorian har remitterats under 2013.

Regeringen fattade den 16 maj 2013 tre beslut om uppdrag till PTS inom området mobiltäckning. Uppdragen handlar om att på sikt utvärdera utbyggnaden av mobilnät genom insamling av statistik, granska mobiloperatörernas täckningskartor genom stickprovsmätningar samt att underlätta utbyggnaden av mobilnäten genom att samla berörda lokala och regionala aktörer till dialogmöten. Syftet med dialogmötena är att sammanföra teleoperatörer med lokala aktörer som kan medverka och stödja utbyggnaden. En sådan samverkan ökar möjligheterna för etablering av infrastruktur i kommersiellt mindre attraktiva områden.

PTS redovisade sitt uppdrag om täckningskartor i juni 2013 (dnr N2013/2537/ITP). Undersökningen visade att det finns stora skillnader mellan det som operatörernas täckningskartor utfäster och faktisk täckning. Endast en av de undersökta operatörerna har faktisk täckning på nio av tio undersökta platser. Övriga två har bara faktisk täckning på en av de tio platser där deras täckningskartor visar att det ska finnas täckning. Regeringen beslutade därför den 1 augusti 2013 att ge Konsumentverket och PTS i uppdrag att föreslå hur operatörernas information till konsumenterna om mobiltäckning och mobiltelefoners mottagaregenskaper kan bli tydligare (dnr N2013/3639/ITP).

PTS fattar enligt lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation beslut om fastställande av relevanta marknader, identifiering av operatörer med betydande marknadsinflytande och åläggande av konkurrensfrämjande skyldigheter (SMP-beslut). En operatör med betydande marknadsinflytande kan bl.a. åläggas skyldighet

att tillämpa kostnadsorienterad prissättning för reglerade tjänster, t.ex. samtrafik och tillträde.

Det har varit förhållandevis vanligt att PTS beslut i frågor om prisreglering överklagas. Förvaltningsdomstolarna har också i flera fall upphävt eller ändrat PTS beslut. Det har lett till en debatt om de operatörer som omfattas av respektive drar nytta av regleringen kan lita på att PTS beslut står sig.

Näringsdepartementet har i en promemoria som remitterats i juni 2013 lagt fram förslag till ändringar i lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation. Ändringarna syftar till att bestämmelserna om prisreglering ska fungera bättre och att de skyldigheter som PTS ålägger ska få ett effektivt genomslag på marknaden. Därigenom ska konkurrensen på marknaderna för elektronisk kommunikation fungera bättre, till nytta för slutanvändarna.

Radiofrekvenser

Användningen av bärbara datorer med mobil anslutning, surfplattor och smarta telefoner har ökat mycket kraftigt under senare år. Företag som erbjuder trådlöst internet marknadsför också sina anslutningar som en ersättning för trådbunden internetaccess på slutkundsmarknaden. Efterfrågan på mobilt internet ökar alltså väsentligt och därmed även efterfrågan på täckning.

Radiofrekvenser utnyttjas emellertid också av många andra användare. Som exempel kan nämnas sjöfart, luftfart, satellittjänster och militära system. Utrymmet i radiospektrum är begränsat och omfördelningar av frekvenser måste ta hänsyn till alla påverkade användares behov och förutsättningar.

Radiofrekvenser sprider sig över gränserna och regleringen har därför en stark internationell prägel. Marknaderna för utrustning som använder frekvenser är också i hög grad global. Sverige har därför i praktiken begränsade möjligheter att vidta helt nationella åtgärder för att förändra användningen av frekvenser. Det krävs internationell samordning för att hantera gränsöverskridande störningar och ge industrin möjlighet att ta fram utrustning för stora marknader.

Att omplanera frekvensband och göra dem tillgängliga för andra tjänster är ofta tidskrävande processer. Det beror både på den omfattande internationella samordning som krävs och behovet av att ge befintliga användare tid att t.ex. köpa ny utrustning för andra frekvensband.

ITU anordnar regelbundet Världsradiokonferenser (WRC) där övergripande regler för frekvensanvändning på global nivå tas fram. Vid 2012 års WRC beslutades bl.a. att det s.k. 700 MHz-bandet (ca 694–790 MHz) vid nästa WRC (2015) ska allokeras även för mobila tillämpningar.

PTS har påbörjat arbetet med en spektrumstrategi för Sverige. Myndigheten kommer att systematiskt inventera användningen av alla frekvensband. Syftet är att maximera den samhälls-ekonomiska effektiviteten av olika användningar, utifrån dagens och framtidens behov.

Roamingförordningen

Internationell roaming uppstår när en mobiltelefonkund ringer, sms:ar eller använder datatjänster utanför det egna landet och användningen måste gå över en utländsk operatörs nät. En EU-förordning har sedan 2007 satt pristak för roamingavgifterna i grossist- och slutanvändarledet inom EU.

En omarbetad roamingförordning antogs av rådet och Europaparlamentet i juni 2012, Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 531/2012 av den 13 juni 2012 om roaming i allmänna mobilnät i unionen (omarbeting). Förordningen innehåller bestämmelser om successivt sänkta pristak på grossist- och slutkundsnivå för samtal, sms och dataroaming. Roamingoperatörer får tillträde, på reglerade villkor, till mobilnät för att de ska kunna träda in på marknaden och tillhandahålla roamingtjänster. Därutöver införs en möjlighet för slutanvändaren att välja en annan operatör för roamingtjänsten än för den nationella mobiltjänsten. Denna del av förordningen ska tillämpas från 2014.

Telefoni

Tillgången till telefoni i stadigvarande bostäder och fasta verksamhetsställen är överlag god i hela landet. PTS har i uppdrag att se till att stadigvarande bostäder eller fasta verksamhetsställen som har haft tillgång till telefoni, men som nu saknar detta, får tillgång till telefoni om det begärs. Uppdraget att upphandla telefonitjänster redovisades i mars 2013 (dnr N2013/1803/ITP). Det kan noteras att samtliga hittills 17 upphandlade telefonilösningar har skett som en följd av tvingande förändringar i omvärlden, som i sin tur påverkar telenätet, exempelvis flytt av vägar eller större grävarbeten.

Under 2012 har TeliaSonera AB (TeliaSonera) återupptagit arbetet med det så kallade teknikskiftet, som innebär att bolaget avvecklar delar av det fasta telenätet och ersätter det med en telefonlösning via mobilnätet men där en särskild antenn vid behov monteras för att förbättra mottagningen. Det är kunder hos TeliaSonera eller hos telebolag som hyr in sig i TeliaSoneras nät som har berörts eller kan komma att beröras. TeliaSonera har tidigare meddelat att omställningen kan komma att beröra 50 000 abonnenter och pågå till 2015. TeliaSonera har i en skriftlig utfästelse åtagit sig att de fasta bostäder och företag som påverkas av förändringarna i teknikskiftet kommer att erbjudas telefoni från TeliaSonera även i framtiden.

Under sommaren 2012 konstaterades dock att det fanns ett fortsatt behov av stöd och rådgivning från en oberoende part dit konsumenter kan vända sig med frågor som rör fast telefoni och teknikskiftet. PTS fick därför ett förnyat uppdrag av regeringen att tillhandahålla en upplysningstjänst med möjligheter till individanpassade råd. Uppdraget delredovisades i februari 2013 (dnr N2013/1187/ITP).

Analys

Effektivt fungerande marknader

Konsumenters förståelse av teleoperatörernas avtal och erbjudanden samt möjligheten att kunna byta teleoperatör är centrala delar av en väl fungerande marknad. Frågan om information om bl.a. tjänsternas kvalitet har stor vikt för att konsumenter ska kunna fatta välgrundade beslut om köp av bredbands- och internetjänster. Konsumenter bör framför allt ha god kännedom om eventuella begränsningar i tjänsterna. Regeringens bedömning är att det finns en stor förbättringspotential i de avtal som existerar i dag och att de åtgärder som nu vidtas i form av föreskrifter från PTS kommer att stärka konsumentmakten. Användningen av internetbaserade tjänster genom bl.a. smarta telefoner, surfplattor och smart-tv har utvecklats mycket snabbt de senaste åren. En konsekvens av den mycket positiva utvecklingen är att användarna förväntar sig att kunna använda it-tjänster på samma sätt överallt och när som helst, på den plattform man själv väljer. Detta har också medfört en ökad förväntan även på mobiltäckningen i landet. Kontinuerlig utveckling av nya erbjudanden och affärsmodeller gör det dock särskilt svårt för många konsumenter att jämföra och hitta rätt

information när de ska välja mobil-tv- eller bredbandstjänster. Marknadsundersökningar visar på en klyfta mellan vad konsumenterna förväntar sig och vad de faktiskt får (se bl.a. Ds 2013:9 s. 29–33).

Mobiltäckning är av stor individuell och samhällelig betydelse i områden där människor bor, ofta vistas eller passerar. Bra mobiltäckning är en förutsättning för att människor och företag ska kunna verka och utvecklas i hela landet. Att mobiltäckningen motsvarar användares behov över hela landet är väsentligt för att även glesbygden ska ha förutsättningar att växa. De uppdrag som regeringen har beslutat om är viktiga bidrag till att uppmärksamma och förbättra näringsidkarnas marknadsföring kring utlovad täckning och ytterst till att förstärka mobiltäckningen.

Radiofrekvenser

Näten för mobil datakommunikation behöver kunna möta dagens och framtidens behov. Det sker bl.a. genom en gradvis övergång från den äldre GSM-tekniken till modernare UMTS- (3G) och LTE-teknik (4G).

En förutsättning för att det ska gå att tillhandahålla mobilt internet med den hastighet, kapacitet och täckning som slutkunderna förväntar sig är att det finns tillgång till radio-frekvenser. En prioriterad uppgift är därför att försöka hitta mer utrymme i radiospektrum till mobila bredbandstjänster.

Den spektrumstrategi som PTS utarbetar kan exempelvis komma att visa att vissa frekvensband på sikt bör planeras om för annan användning som bedöms bidra mer till den övergripande samhällsnyttan.

Telefoni

Att tillgången till telefoni i stadigvarande bostäder och fasta verksamhetsställen generellt sett är god i hela landet säkerställs främst genom marknadens försorg och ytterst genom regeringens fortsatta insatser på området i form av upphandlade lösningar.

Genom regeringens insatser får stadigvarande bostäder eller fasta verksamhetsställen som tidigare har haft tillgång till telefoni men som nu saknar detta, tillgång till telefoni om de så begär. PTS har möjlighet att enligt ramavtal med ett visst antal leverantörer upphandla olika tekniska lösningar till abonnenter som inte har tillgång till telefoni.

Ett exempel är en s.k. repeater som placeras på en redan befintlig telefonmast eller annat före-

mål varifrån den sedan fångar upp signalen och skickar denna vidare till abonnentens vanliga mobiltelefon. Några exempel på geografiska platser dit denna teknik upphandlats är Vardofjäll, Vilhelmina kommun, Åre, Krokoms kommun och området Nattavaara i Gällivare kommun. En annan lösning som kan upphandlas enligt ramavtalet är en riktantenn som abonnenten fäster utanpå sin fastighet. Antennen fångar upp signalen och skickar denna sedan in i en fast mobil som är placerad inne i byggnaden. Riktantenn har upphandlats exempelvis till Åbo/Järpen i Åre kommun.

På de platser där förhållandena är sådana att ingen signal alls kan uppmätas, har PTS enligt ramavtal möjlighet att upphandla en satellittelefonlösning. Ett exempel på geografisk plats där det har varit aktuellt är Falträsk i Sorsele kommun.

Genomförandet av TeliaSonera AB:s tekniskifte bevakas noggrant av PTS och regeringen och följs upp vid behov.

4.4.3 Post

Resultat

Post

Från och med den 1 januari 2013 ska alla EU-medlemsstaters postmarknader vara öppna för konkurrens i enlighet med 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). Detta innebär att ingen medlemsstat får upprätthålla ett monopol på någon del av postmarknaden.

Vid utgången av 2012 fanns det 32 postoperatörer med tillstånd att bedriva postverksamhet i Sverige. Fyra nya tillstånd att bedriva postverksamhet meddelades under året och två tillstånd återkallades. Posten AB:s (Posten) marknadsandel mätt i antal befördrade brev har minskat från 87,7 procent 2011 till 87,2 procent 2012 medan Bring Citymail Sweden AB har ökat från 12,1 procent 2011 till 12,5 procent 2012. Övriga postoperatörers marknadsandel har ökat från 0,2 procent 2011 till 0,3 procent 2012.

Posten har genom PTS beslut om tillståndsvillkor utsetts att vara den postoperatör som ska tillhandahålla den samhällsomfattande post-

tjänsten, dvs. daglig service till alla hushåll, företag och organisationer. I maj 2012 avslog Kammarrätten i Stockholm (mål 4041-11) Postens överklagan av tillståndsvillkoren från 2010. Posten har valt att inte överklaga till Högsta förvaltningsdomstolen.

PTS har på regeringens uppdrag under 2012 granskat om Postens prissättning överensstämmer med bestämmelserna i 3 kap. 2 § postlagen (2010:1045) om att prissättningen ska vara öppen för insyn, icke-diskriminerande och kostnadsorienterad. Uppdraget redovisades den 26 september 2012. PTS ser inte att den nuvarande graden av öppenhet är tillräcklig och beslutade därför den 11 september 2012 om nya tillståndsvillkor för Posten där det bl.a. framgår hur årsvolymrabatter ska presenteras på ett tydligare sätt. Posten överklagade dessa nya tillståndsvillkor till Förvaltningsrätten i Stockholm och i oktober 2012 beslutade förvaltningsrätten att vissa delar av de nya tillståndsvillkoren inte ska gälla tills vidare.

Antalet distribuerade försändelser 2012 var 2,6 miljarder. Minskningen mellan 2011 (2,7 miljarder) och 2012 (2,6 miljarder) är något större än föregående år, trots en normaliserad konjunktur. Undantag från daglig utdelning medges för ett mindre antal mottagare. Under 2011 var det ca 1 100 hushåll som hade utdelning färre än fem dagar i veckan.

PTS upphandlar på regeringens uppdrag två tillgänglighetstjänster inom postområdet för att tillgodose behov hos personer med funktionsnedsättning: befördran av punktskriftsförsändelser och posttjänster för äldre (fyllda 80 år) och personer med funktionsnedsättning boende i glesbygd. År 2012 var statens sammanlagda upphandlingskostnad för dessa tjänster 24,0 miljoner kronor jämfört med 24,6 miljoner kronor 2011.

Det europeiska samarbetet på postområdet har stärkts sedan Europeiska kommissionen inrättade European Regulators Group for Postal Services (ERGP) 2010. Under 2012 har PTS generaldirektör varit ordförande i detta samrådsorgan för nationella regleringsmyndigheter.

I september och oktober 2012 deltog Sverige i Världspostföreningens 25:e kongress. Världspostföreningen (Universal Postal Union, UPU) är ett fackorgan inom FN. En av de frågor som den 25:e kongressen beslutade om, och som Sverige länge arbetat för, är reformeringen av systemet för terminalavgift (avgifter mellan nat-

ionellt ansvariga postoperatörer för gränsöverskridande postbefordran).

Analys

Post

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 2012 visar att målen för postservicen i landet är uppfyllda och att samtliga postoperatörer uppfyller kraven på en tillförlitlig postverksamhet, vilket gör att kraven på den samhällsomsorgande posttjänsten är tillgodosedda.

Brevvolymerna i Sverige fortsätter alltjämt att minska, vilket påverkar postmarknaden och dess aktörer. Minskningen beror främst på övergången till elektroniska kommunikationsformer.

Konkurrenssituationen på postmarknaden är i princip oförändrad. De formella hindren för marknadsstillträde på postmarknaden är alltjämt mycket låga men det krävs fortfarande en stor arbetsinsats och stora investeringskostnader för att etablera sig som rikstäckande postoperatör. För rikstäckande befordran av enstaka försändelser är Posten AB (Posten) i praktiken den enda operatören. Inom marknaden för sändningar är dock konkurrensen hård mellan Posten och Bring Citymail Sweden AB.

4.4.4 Grundläggande betaltjänster

Resultat

Grundläggande betaltjänster

I enlighet med riksdagens beslut med anledning av propositionen Statens ansvar för vissa betaltjänster (prop. 2006/07:55, bet. 2006/07:TU16, rskr. 2006/07:205) omfattar statens ansvar för de grundläggande betal-tjänsterna de orter och den landsbygd där behovet av grundläggande betaltjänster inte tillgodoses av marknaden. På regeringens uppdrag upphandlade PTS 2008 grundläggande betaltjänster på 15 orter, kallad Betalservice, och via lantbrevbäringen till äldre och personer med funktionsnedsättning i hela landet samt till samtliga boende i 73 glesbygdsområden, kallad Brevgiro. Den 31 augusti 2012 löpte de upphandlade avtalen ut. Under 2012 har PTS på regeringens uppdrag arbetat intensivt för att i samarbete med länsstyrelserna ha regionalt

framtagna lösningar på plats när avtalen om de tidigare tjänsterna löpte ut. Regeringen följde detta arbete noga för att säkerställa att behovet av grundläggande betaltjänster tillgodosågs. Sedan hösten 2012 finns nu regionalt anpassade lösningar med betaltjänstombud på ett tjugotal orter.

Under en övergångsperiod har PTS tillhandahållit en taxitjänst för att de 18 personer som använt tjänsten Brevgiro och som önskat fortsatt hjälp av myndigheten för att kunna transportera sig till en ort där betaltjänster kan utföras. PTS fick inte in några anbud på sin upphandling av taxitjänsten och tecknade därför avtal med Riksfärdtjänst. PTS har även under en övergångsperiod upphandlat värdetransporter till och från de orter där de nuvarande betaltjänstombuden finns för att in- och utflödet av kontanter på en specifik ort ska fungera.

Landets samtliga länsstyrelser ska enligt bevakningsuppdraget 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). Förberedelsearbetet inför omställningen 2012 gjorde att många länsstyrelser ökade sin bevakning av grundläggande betaltjänster avsevärt. Detta avspeglas även i den rapport som Länsstyrelsen i Dalarnas län lämnade till Regeringskansliet den 30 november 2012. Flertalet länsstyrelser rapporterar att privatpersoners problem med grundläggande betaltjänster i många fall hör samman med svårigheter att använda tekniken för ändamålet. I vissa fall är svårigheterna kopplade till en funktionsnedsättning och i andra fall till hög ålder. Rapporten pekar även på att problem kan förekomma för småföretagare inom handel och turism samt för föreningar i glesbygd och skärgårdsområden. Länsstyrelserna efterfrågar bra it-infrastruktur i hela landet, tillgänglighetsanpassning av ny och befintlig teknik inom området samt tydliga förutsättningar för länsstyrelsernas långsiktiga arbete inom området.

Samtliga länsstyrelser sökte och beviljades stöd från PTS under 2012 för att genomföra bedömningarna av behovet av statliga insatser för att säkerställa det politiska målet för grundläggande betaltjänster. Under 2012 och 2013 har 17 länsstyrelser även beviljats bidrag för regionalt utvecklingsarbete avseende grundläggande betaltjänster. Utvecklingsarbetet syftar till att ut-

forma och genomföra insatser som långsiktigt kan trygga tillgången till grundläggande betaltjänster i dessa län.

Analys

Grundläggande betaltjänster

Marknaden för betaltjänster utvecklas snabbt, men av länsstyrelsernas rapportering för 2012 framgår att möjligheten att använda elektroniska betaltjänster fortfarande varierar i olika delar av landet men även inom ett och samma län. En utbyggnad av it-infrastrukturen underlättar både privatpersoners möjligheter att använda elektroniska kommunikationstjänster, t.ex. för att betala sina räkningar, och näringsidkares möjligheter att på olika sätt ta emot kortbetalningar och på så sätt också minska sina dagskassor. Några grupper av användare med vissa funktionsnedsättningar har fortfarande svårt att använda en del av de tjänster som marknaden i dag erbjuder. Om tillgängligheten och användbarheten av elektroniska kommunikationstjänster förbättrades än mer skulle sannolikt fler välja att t.ex. betala sina räkningar elektroniskt.

Trots ökad kortanvändning ser regeringen fortfarande att allmänheten har ett visst behov av kontanter inom ramen för grundläggande betaltjänster. Den tjänst som var vanligast hos de tidigare, av PTS upphandlade, betalserviceombuden var t.ex. kontantuttag med kort som utgjorde 75 procent av transaktionerna. Länsstyrelserna rapporterar även om problem för främst småföretagare inom handel och turism i glesbygd och skärgårdsområden som ibland har svårt att ta emot kortbetalningar och som ibland får resa långa sträckor för inlämning av dagskassor.

4.5 Politikens inriktning

4.5.1 It-politik

Digitaliseringen påverkar alla delar av samhället och driver fram utveckling av nya lösningar och strukturer. I takt med att ny teknik, nya tjänster, nya digitaliserade arbetssätt och nya användarmönster utvecklas och får spridning, ökar digitaliseringens bidrag till ekonomisk tillväxt, social välfärd och en bättre miljö. Tidigare produktivitet utveckling drevs till 40 procent av it. It-sektorn stod för merparten av denna utveckling,

men senare har även it-utvecklingen inom andra sektorer bidragit till den samlade utvecklingen (www.euklems.net). Trots en svag global ekonomi har digitaliseringen de senaste två åren bidragit med en global ökning i produktionen med 193 miljarder USD och skapat sex miljoner arbetstillfällen (WEF, Global Information Technology Report, 2013).

Enligt samma källa hör Sverige till de världsledande länderna på it-området och utgör ett av världens få verkligt kunskapsbaserade ekonomier. Denna utveckling kan förklaras av satsningar från både företag och regeringen under en lång rad år. Regeringen har prioriterat insatser som syftat till att underlätta marknadens utveckling. Under perioden 2008–2014 har regeringen satsat drygt 1,4 miljarder kronor på bredbandsutbyggnad. Detta innebär att tillsammans med tillgängliga EU-medel har närmare två miljarder kronor satsats. Det är i första hand marknadsaktörernas uppgift att göra investeringar i bredbandsinfrastruktur. I gles- och landsbygder saknas dock i vissa områden incitament för marknaden att göra sådana investeringar. Det finns därför ett fortsatt behov av statliga stödinsatser i dessa områden.

Andra länder satsar nu stort vilket kan leda till att de kommer i fatt och förbi Sverige. För att kunna nå det it-politiska målet och därmed öka Sveriges konkurrenskraft, är det viktigt med ett medvetet och långsiktigt perspektiv för att stärka svenska positioner.

Utvecklingen av offentlig sektor är i dag beroende av projekt där digitala tjänster är en viktig del i den samlade lösningen. Digitala lösningar är en kritisk hävstång för att lyckas med framtida sakpolitiska såväl som förvaltningspolitiska reformer.

Den digitala infrastrukturen är en avgörande förutsättning för att öka it-användningen i samhället och ta tillvara de möjligheter till ökad konkurrens- och innovationskraft som utvecklingen ger. För att det ska vara möjligt att använda och erbjuda digitala tjänster krävs att det finns god tillgång till bredband i hela landet.

För att nå det it-politiska målet att Sverige ska vara bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter och möta de utmaningar som finns både på global och nationell nivå, finns behov av insatser inom flera områden.

Digitaliseringskommissionen har en viktig roll i att verka för att det it-politiska målet nås genom att bl.a. följa upp de insatser och åtgärder

som finns i den digitala agendan och genom att föreslå indikatorer för den digitala agendans olika områden. I sitt nästa betänkande avser Digitaliseringskommissionen att presentera förslag på indikatorer för agendans alla områden. Det kommer att ge förutsättningar för Digitaliseringskommissionen att identifiera möjligheter som stödjer utvecklingen och uppmärksamma eventuella problem som hindrar utvecklingen mot det it-politiska målet.

En viktig del för att nå målet är it-politiskt strategiskt arbete på regional nivå. I många delar av landet pågår arbete med framtagande av regionala digitala agendor, ett arbete som regeringen uppmuntrar. Inom ramen för den digitala agendan för Sverige fortsätter främjandet av regionalt strategisk it-politiskt arbete.

Under perioden 2012 till våren 2014 genomför regeringen kommunikationsplattformen Attraktionskraft Sverige, som syftar till att tillsammans med aktörer på lokal, regional och nationell nivå, tydliggöra och utveckla de frågor som är centrala för lokal och regional attraktivitet. Initiativet bidrar till att ytterligare förstärka de faktorer och det samspel som är en förutsättning för att skapa attraktiva livs- och boendemiljöer.

Människor flyttar till attraktiva platser och regioner, där tillgången på arbete endast är en av flera attraktivitetsskapande faktorer. 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.

Innanförskap och miljö

Ökat digitalt innanförskap

En förutsättning för att möta det it-politiska målet är att alla som vill vara digitalt delaktiga ska ges denna möjlighet oavsett personliga förutsättningar som ålder, funktionsnedsättning och kunskapsnivå eller andra förutsättningar som kan beskrivas som ekonomiska, kulturella eller etniska. Det ska finnas möjlighet för alla att på ett enkelt och tryggt sätt tillgodogöra sig sina rättigheter och uppfylla sina skyldigheter som medborgare samt att kunna delta i samhället i stort.

Internationella index och resultat visar att Sverige presterar jämförelsevis bra när det gäller digitalt innanförskap men det finns områden där

andra länder presterar bättre. För att ytterligare stärka svenska positioner behövs ett medvetet och långsiktigt arbete.

Frågan om digitalt innanförskap spänner över i stort sett alla politikområden och kräver samarbete och dialog mellan myndigheter, privata aktörer, organisationer och företrädare för olika användargrupper. Därför krävs fortsatta insatser. Tillgången till bredband är betydelsefull, likaså behöver produkters och tjänsters användbarhet och tillgänglighet beaktas i ett tidigt skede i utvecklingskedjan och det behöver skapas bättre utvecklingsprocesser för detta. Genom det av regeringen inrättade Användningsforum skapas en plattform för dialog för användbarhets- och tillgänglighetsfrågorna på en strategisk nivå som bör främja utvecklingen på området.

Jämställd it-utveckling

Inriktningen är att jämställdheten inom it-området ska öka. Det handlar om att jämna ut könsfördelningen, dels bland yrkesverksamma inom it-området, dels inom it-relaterade utbildningar inom universitet och högskola. För att lyckas med detta behöver intresset för it och it-relaterade yrken öka bland kvinnor och flickor.

Regeringen ser positivt på det arbete som Digitaliseringskommissionen påbörjat inom området it och jämställdhet.

It för miljön

Inriktningen för området it för miljön är att it ska bidra till ett miljöanpassat samhälle. Det innebär att minska it:s negativa miljöpåverkan, men också att utnyttja it som ett verktyg för att minska miljöbelastningen inom andra områden, t.ex. energi och transporter. För att till fullo kunna utnyttja it:s potential för ett miljöanpassat samhälle behövs dock mer kunskap och dialog mellan den privata och offentliga sektorn.

Det är viktigt att statlig förvaltning fortsätter att arbeta för att utgöra ett gott exempel inom området it för miljön. Regeringen kommer fortsatt följa myndigheternas arbete utifrån regeringens agenda It för en grönare förvaltning – agenda för it för miljön 2010–2015. Det är också önskvärt att privat sektor arbetar aktivt med frågor inom it och miljö.

Grön ekonomi

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, 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 myndigheter liksom mellan myndigheter och den kommunala och regionala nivån. Den nationella och regionala tillväxtpolitiken, närings-, miljö-, it-, innovations- och energipolitiken samt politik för de areella näringarna, landsbygd och livsmedel ska bidra till att skapa en långsiktigt hållbar tillväxt och välfärd, förbättrat miljötillstånd, innovationer och export. Omställningen till en grön ekonomi innebär möjligheter att med hjälp av it utveckla hållbara varor, tjänster och produktionsystem. Därigenom kan miljöpåverkan minska såväl nationellt som globalt samt skapa nya jobb i både stads- och landsbygdsregioner.

It och småföretag

För att öka småföretagens konkurrenskraft och ge dem tillgång till nya marknader är det viktigt att småföretagen kan tillgodogöra sig och använda sig av digitaliseringens möjligheter i större utsträckning. Det är bl.a. viktigt att it-kompetensen hos småföretagare utvecklas och att tekniken utformas på ett sätt som är användarvänligt. Utvecklingen av molntjänster kommer sannolikt vara betydelsefull för småföretagens ökade it-användning eftersom det kräver mindre investeringar i hård- eller mjukvara.

Elektronisk förvaltning

E-förvaltning

Regeringen avser att förstärka styrningen av statsförvaltningens digitalisering genom att utarbeta ett flerårigt utvecklingsprogram – Digitala steget. Programmet ska stimulera digitaliseringen av den svenska offentliga förvaltningen och bygga på regeringens e-förvaltningsstrategi Med medborgaren i centrum, verka för att nå dess mål samt stödja och stimulera andra strategiska digitaliseringsprojekt. Digitaliseringen ska också stödja myndigheternas samverkan med motsvarigheter i andra länder, framför allt inom EU.

Statsförvaltningen ska i större utsträckning tillsammans utveckla och dela digitala lösningar

som skapar en enklare, öppnare och effektivare förvaltning till nytta för medborgare och företag.

Finansiering bör bl.a. ske genom omfördelning av en del av myndigheternas framtida besparingar från digitala tjänster, som leder till realiserbara och spårbara besparingar.

Ekonomistyrningsverket (ESV) ska under 2013 följa upp vilka ekonomiska nyttor som hittills realiserats hos statliga myndigheter till följd av ett antal digitala projekt. Omfördelning ska ske utifrån principen att myndigheterna ska få fortsatt starka incitament att delta i gemensamma utvecklingsprojekt och använda gemensamma lösningar. Utgångspunkten för alla offentliga e-förvaltningsprojekt är att de ska vara väl underbyggda med förstudier som specificerar hur kostnader ska fördelas och hur besparingar och andra nyttor ska uppnås, fördelas och realiseras. I vissa fall krävs investeringar i den mjuka infrastrukturen där nyttor uppstår indirekt.

Regeringen överväger att genom reglering göra det obligatoriskt för myndigheterna att ansluta sig till infrastrukturen för säkra elektroniska försändelser, Mina meddelanden. Vissa myndigheter torde dock behöva undantag från en sådan reglering, t.ex. av säkerhetsskäl. E-delegationens analys av denna tjänst visar att besparingar kan göras hos myndigheterna. En del av de besparingar som myndigheterna skulle kunna göra genom att använda tjänsten omfördelas för förvaltning och nyutveckling av gemensamma tjänster.

Regeringen avser att utreda vilken myndighet som är mest lämpad att sköta driften av tjänsten Mina meddelanden samt reglera transaktionsavgifterna så att kostnaderna för förvaltningen av systemet minimeras.

Regeringen avser att tillsätta en utredning om hur förbättrad styrning av det allmännas digitala information och digitala tjänster kan öka effektiviteten, transparensen och innovationsmöjligheterna inom offentlig sektor.

Regeringen avser att under det kommande året börja bereda frågan om hur arbetet med att digitalisera den offentliga förvaltningen framöver bäst bör samordnas på myndighetsnivå. E-delegationen ska enligt sina direktiv (dir. 2009:19) senast den 31 mars 2014 ge förslag till hur arbetet kan föras vidare i ett längre perspektiv.

Regeringen har slutit ett avtal med Sveriges Kommuner och Landsting om närmare samver-

kan kring digitaliseringsfrågor. Hur denna samverkan ska ske ska gemensamt utredas vidare.

Den 26 juni 2013 presenterade Europeiska kommissionen ett förslag till direktiv om elektronisk fakturering vid offentlig upphandling (KOM[2013] 449 slutlig). Förslaget förutser att en ny europeisk standard för innehållet i e-fakturer, en så kallad semantisk datamodell, ska utarbetas av den Europeiska standardiseringskommittén (CEN). Digitaliseringen skapar möjligheter till effektivisering inom statsförvaltningen och gemensamma standarder och regler inom EU medverkar till att uppnå detta mål. Standarder är en viktig grund för att skapa återanvändbara lösningar och hållbar samverkansförmåga. Digitala tjänster bör i så stor utsträckning som möjligt bygga på öppna standarder och använda programvara som frigör statsförvaltningen från beroendet av enskilda tekniker och lösningar. Standardisering inom e-handelsområdet är en prioriterad fråga för regeringen. I Sverige infördes elektronisk fakturahantering för statliga myndigheter vid halvårsskiftet 2008. Det aktuella förslaget innebär att även kommuner, landsting och sådana juridiska personer som omfattas av upphandlingslagstiftningen måste kunna ta emot e-fakturer som överensstämmer med den nya europeiska standarden. Det är i dagsläget oklart när direktivet kan antas och vilket slutligt innehåll det kommer att få.

Den 26 juni 2013 presenterade Europeiska kommissionen också meddelandet Genomgående e-upphandling för att modernisera offentlig förvaltning (KOM[2013] 453 slutlig) som behandlar genomförande av ”genomgående e-upphandling” och de åtgärder som kommissionen menar att medlemsstaterna bör vidta för att detta ska möjliggöras. Med genomgående e-upphandling avses i detta sammanhang hela den elektroniska inköpsprocessen, inklusive e-fakturering. Meddelandet behandlas närmare under utgiftsområde 2 Samhällsekonomi och finansförvaltning, avsnitt 6 Offentlig upphandling.

E-signaturer och e-legitimation

Lagen (2013:311) om valfrihetssystem i fråga om tjänster för elektronisk identifiering trädde i kraft den 1 juli 2013. Genom den nya lagen vill regeringen att det ska bli lättare för enskilda att få tillgång till e-legitimationer och att dessa ska utformas efter användarens behov.

Den nya modellen för upphandling av e-legitimationer syftar också till att samordna elektronisk identifiering av enskilda i den offentliga förvaltningens e-tjänster. En samordnad infrastruktur för användning av e-legitimationer väntas underlätta och främja utvecklingen av e-tjänster. Ett system för säker elektronisk identifiering kommer att tillhandahållas av E-legitimationsnämnden, som kommer att bistå upphandlande myndigheter vid köp av tjänster för elektronisk identifiering. E-legitimationsnämnden kommer också att överta vissa administrativa och tekniska funktioner från de upphandlande myndigheterna (prop. 2012/13:123). Detta medför fördelar ur samordningssynpunkt och förenklar administrationen för anslutna aktörer. Mot denna bakgrund anser regeringen att det är av stor vikt att de myndigheter som har behov av tjänster för elektronisk identifiering ansluter sig till det nya systemet så snart som möjligt. Regeringen avser att följa utvecklingen för att säkerställa att det sker en kontinuerlig övergång till det nya systemet för e-legitimationer.

Europeiska kommissionen lämnade den 4 juni 2012 ett förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om elektronisk identifiering och betrodda tjänster för elektroniska transaktioner på den inre marknaden (KOM[2012] 238 slutlig). Lagstiftningsförfarandet pågår för närvarande och det är i dagsläget oklart när förordningen kan antas och vilket slutligt innehåll den kommer att få. Regeringens inriktning är dock att förslaget ska bidra till att underlätta gränsöverskridande elektronisk identifiering.

Bredband och övrig it-infrastruktur

Bredband

Sverige ska ha bredband i världsklass. Delmålet för 2015 i regeringens bredbandsstrategi (dnr N2009/831/ITP) är att 40 procent av alla hushåll och företag bör ha tillgång till bredband om minst 100 Mbit/s. Sverige har dock redan kommit längre än så. I dagsläget har ungefär 53 procent av hushåll och företag tillgång till bredband om minst 100 Mbit/s.

I oktober 2012 hade dock knappt nio procent av befolkningen i områden utanför tätort och småort tillgång till bredband om minst 100 Mbit/s. Utmaningen ligger i att öka tillgången till höghastighetsbredband i dessa områden. Ytterligare en utmaning är att nå EU:s mål om att

alla européer bör ha tillgång till bredband med en hastighet om minst 30 Mbit/s.

Tillgången till bredband med hög överföringshastighet förbättrar möjligheterna att bo, arbeta och bedriva verksamhet i hela landet. 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 gles- och landsbygder saknas i vissa områden incitament för marknaden att göra sådana investeringar. Det finns därför ett fortsatt behov av stödinsatser i vissa gles- och landsbygdsområden.

Intresset för bredbandsstöd inom landsbygdsprogrammet och kanalisationsstödet¹⁰, är stort. Regeringens insatser för att stimulera en fortsatt bredbandsutbyggnad och för att göra tillgängliga kommunikationer robusta och driftsäkra fortsätter. Regeringen kommer även fortsättningsvis att satsa på bredbandsutbyggnad inom landsbygdsprogrammet. (se även utgiftsområde 23 Areella näringar, landsbygd och livsmedel). Satsningen görs under förutsättning att bredband ingår som ett prioriterat område i den svenska partnerskapsöverenskommelsen med Europeiska kommissionen.

Det delbetänkande som Utredningen om utvärdering av bredbandsstrategin överlämnat, utgör ett viktigt bidrag till att skapa effektiva former för stöd till bredbandsutbyggnad (se mer i avsnitt 4.4.1, Resultat).

Staten är genom sina verksamheter en stor ägare av bredbandsinfrastruktur och en betydande aktör på bredbandsmarknaden. Regeringen har för avsikt att tillsätta en utredning med uppdrag att utreda hur statens verksamheter på bredbandsområdet och innehav av bredbandsinfrastruktur kan samordnas till stöd för regeringens bredbandsstrategi. Utredningens förslag ska syfta till effektivisering och inte innebära totalt sett ökade utgifter för staten.

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 berörda aktörer hantera de utmaningar som finns på området.

Internet

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 och respekt för mänskliga rättigheter och personlig integritet.

Flerpartssamverkan i olika fora ska stärkas. För att bibehålla ett globalt och robust internet som präglas av frihet och öppenhet behöver det svenska engagemanget i bl.a. Internet Governance Forum (IGF) och Internet Corporation for Assigned Names and Numbers (ICANN) fortgå (se mer i avsnitt 4.4.1, Resultat).

Det är viktigt att fortsatt driva positionen att modellen med flerpartsforum bevaras och att den statliga styrningen av internet inte ökar. Detta 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 förvaltning.

Sverige bör fortsätta engagera sig internationellt, samarbeta med branschen, civilsamhället och med andra länder och därigenom kunna påverka utvecklingen för att internet fortsatt ska vara en öppen decentraliserad plattform för kommunikation. Sverige kommer fortsatt vara aktivt inom relevanta internationella fora. Sverige bör arbeta för att fler länder ansluter sig till GAC och deltar i GAC:s arbete. I sammanhanget är det viktigt att Sverige deltar aktivt i FN-processen för utökad samarbete som startas i Commission on Science and Technology for Development (CSTD) arbetsgrupp för Enhanced Cooperation. (Se även avsnitt 4.4.1, Resultat.)

Alla myndigheter bör använda sig av säkerhetsstandarden DNSSEC och vara nåbara med internetprotokollet IPv6. Arbetet med offentlig sektors utveckling av e-tjänster ska stödja övergången till IPv6. Arbetet med att öka användningen av DNSSEC bland offentliga användare bör också fortsätta.

Robusthet

Den elektroniska kommunikationen ska vara uppbyggd på ett sådant sätt att allvarliga händelser, inklusive otillbörlig påverkan, inte leder till oacceptabla avbrott eller allvarliga störningar. I takt med samhällets ökade beroende av internet

¹⁰ Stöd för anläggning av rör eller liknande som är avsedda för it-infrastruktur.

och telefoni så minskar acceptansen för avbrott. Avbrott i internet- och teletrafiken kan få allt allvarigare följder för samhället.

Åtgärder för att skapa en robust elektronisk kommunikation kräver framförhållning, långsiktighet och kontinuitet. Samtidigt går det inte att på förhand förutse och förebygga alla händelser. Arbete med risk- och sårbarhetsanalyser är därför ett viktigt instrument liksom att bygga upp en krishanteringsförmåga. Övningsverksamhet understödjer detta arbete genom att lyfta fram risker och sårbarheter, samtidigt som förmågan att hantera allvarliga händelser och kriser förbättras.

Ett effektivt arbete med kontinuerligt robusthetshöjande åtgärder kräver fortsatt utveckling och samverkan med marknadens aktörer. Statliga och gemensamma insatser är viktiga där marknaden inte kan agera på egen hand. Denna privattoffentliga samverkan bidrar till framtida minskade kostnader för samhället till följd av färre avbrott och driftsäkrare nät för tele- och internettrafiken.

Samarbete och samverkan inom och mellan sektorer, särskilt i detta sammanhang mellan sektorn för elektronisk kommunikation och el-sektorn, får allt större betydelse i takt med att komplexiteten och beroendeförhållandena ökar.

Vardags säkerhet

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 fortsatt arbete med vardags säkerhet. I detta bör ingå att förstärka säkerheten, tilliten och kunskaperna hos verksamheter och medborgare eftersom den enskildes agerande kan få effekter för säkerheten i samhället i stort. Ansvaret för nät- och informationssäkerhet delas av användare, marknadens aktörer och staten. Alla dessa parter bör därför 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. framåt.

Välinformerade och medvetna it-användare är avgörande för att öka säkerheten i och tilliten till elektronisk kommunikation. 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 t.ex. fortsätta sitt arbete med information och tjänster till konsumenterna och småföretag för att de ska kunna använda internet på ett säkrare sätt.

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 ska bli bättre på att förebygga och hantera hot och risker avseende informationssäkerhet. Detta beskrivs mer omfattande under utgiftsområde 6 Försvar och samhällets krisberedskap.

4.5.2 Elektronisk kommunikation

Effektivt fungerande marknader

Användare efterfrågar i allt högre utsträckning bredbandstjänster med hög bandbredd för att kunna nyttja tjänster bl.a. via internet. Detta ställer krav på att operatörerna kan erbjuda bredbandstjänster med hög kapacitet. Dessutom efterfrågar användare uppkoppling från allt fler platser samt under förflyttning. Detta leder till stor geografisk spridning och en ökad efterfrågan på mobilitet.

Utvecklingen karaktäriseras också av den s.k. ip-fieringen. Den innebär att användningen av internetprotokollet kommer att dominera samtidigt som samma tekniker kan användas för att leverera olika specifika tjänster (s.k. konvergens), t.ex. telefoni, video eller tv. Denna utveckling sker gradvis. Utbudet av tjänster ökar kontinuerligt, även av tjänster och tillämpningar som erbjuds över internet. Tillsammans med den stora mångfalden av tjänster innebär utvecklingen att användare blir mindre låsta till utbudet hos operatören som tillhandahåller själva bredbandsanslutningen.

Information om bl.a. tjänsternas kvalitet är av stor vikt för att konsumenterna ska kunna fatta

välgrundade beslut om köp av bredbands- och internettjänster. Marknaden är dessutom under ständig utveckling. Det är därför viktigt att PTS utövar tillsyn både vad gäller hur avtalen på marknaden ser ut men också att inte användares valfrihet kringskärs. För att konsumenterna också ska få största möjliga nytta av utvecklingen ser regeringen att det måste bli lättare och kunna gå snabbare att välja och byta abonnemang för mobiltelefoni, bredband och tv.

Europeiska kommissionen har aviserat att man under senare delen av 2013 kommer att presentera ett förslag till bestämmelser om nätneutralitet i tre delar. Den första delen handlar om hur konsumentavtal ska vara utformade för att leva upp till lagens numera strängare krav avseende att informationen ska vara tydlig, heltäckande och lättillgänglig. Den andra delen kommer innehålla hur regleringsmyndigheter kan hantera så kallade trafikhanteringsåtgärder som operatörerna vidtar i näten för att optimera sina tjänster och styra trafik. Den tredje delen handlar om hur kundrolligheten på marknaden kan främjas. Rekommendationen som helhet kommer att bli ett viktigt bidrag i arbetet med att skapa framför allt transparens för konsumenterna på marknaden vilket är en förutsättning för att i slutändan säkerställa valfriheten att kunna välja de tjänster och tillämpningar man önskar.

Mobil kommunikation

God tillgång till mobila tjänster, både taltjänster och bredbandstjänster via mobilnät, är av stor individuell och samhällelig betydelse i områden där människor bor, ofta vistas eller passerar.

En prioriterad fråga för regeringen är att information om täckning, t.ex. operatörernas täckningskartor, inte är vilseledande för konsumenter, så att konsumenterna får det de förväntar sig och får all väsentlig information de behöver. Operatörer som tillhandahåller information eller marknadsför sig har ett informationsövertag. För konsumenten är det inte alltid lätt att förstå vad t.ex. operatörernas täckningskartor exakt återspeglar, exempelvis om det rör sig om inomhus- eller utomhustäckning. Täckningsförhållanden kan även variera stort beroende på vilken terminal, dvs. telefoner eller annan liknande utrustning, som används eller hur den hålls. Därför bör operatörer bära ett stort ansvar för att konsumenterna får den information som behövs för att kunna använda tjänsterna och för att kunna fatta välinformerade beslut.

God mobiltäckning är av stor vikt för att kunna bo och verka i alla delar av landet. Det gäller både taltjänster och datatjänster via mobilt bredband vilka också används alltmer från olika platser och under förflyttning. Regeringen har en viktig roll i att skapa goda förutsättningar och underlätta för marknaden att bygga infrastruktur. Den senaste tidens besked från flera mobiloperatörer om stora satsningar på 4G- och 3G-täckning är positivt. Förbättrad täckning kan komma att ta i anspråk ytterligare radiofrekvenser vilket är grundförutsättningen för att åstadkomma mobila tjänster. Mot denna bakgrund kommer regeringen att prioritera att identifiera ytterligare radiofrekvensutrymmen som skulle kunna användas för mobilt bredband.

Radiofrekvenser

Rådet och Europaparlamentet har antagit ett beslut om ett program för radiospektrumpolitik. I programmet anges att tillräckliga mängder kapacitet och spektrum ska göras tillgängliga inom EU, så att unionen kan få den högsta bredbandshastigheten i världen. På grundval av en inventering av frekvensanvändningen mellan 400 MHz–6 GHz ska åtminstone 1 200 MHz radiopektrum identifieras för att möta efterfrågan på trådlös datatrafik. Europeiska kommissionen har under 2012 inlett inventeringen.

I Sverige finns det i dag digitala marksändningar av tv i frekvensbanden 174–230 MHz och 470–790 MHz. Regeringen ska inför den nya tillståndsperioden 2014–2020 för marksänd tv besluta om vilket utrymme som ska avsättas för sändningarna. Myndigheten för radio och tv (MRTV) har avlämnat en rapport, Sändningsutrymme för marksänd tv under tillståndsperioden 2014–2020, där två alternativ utreds. Det ena alternativet är att hela frekvensutrymmet 470–790 MHz används för marksänd tv fram till 2020. Det andra alternativet är att det s.k. 700 MHz-bandet (ca 694–790 MHz) tas i anspråk för annan användning, t.ex. mobilt bredband, någon gång efter Världsradiokonferensen 2015. 700 MHz-bandet har utbredningsegenskaper som gör det mycket väl lämpat för tillhandahållande av trådlösa bredbandstjänster med god täckning. Uppdraget har genomförts i nära dialog med PTS och Konkurrensverket. MRTV:s rapport har remitterats. Regeringen planerar att besluta i frågan under hösten 2013.

Telefoni

Inför de fortsatta förändringarna i och med Teliasonera AB:s tekniskskifte är det angeläget att bolaget har en hög grad av service för berörda abonnenter och noggrant följer upp hur ersättningslösningen fungerar hos kunderna. Det är också viktigt att andra operatörer, vars abonnenter berörs, visar framförhållning och hög servicegrad i god tid inför förändringarna. PTS har en viktig roll för att bevaka att Teliasonera AB:s tekniskskifte genomförs på ett för kunderna tillfredsställande sätt. Regeringen fortsätter att noggrant följa denna utveckling.

För 2014 anslås fortsatt medel för att tillgodose hushållens behov av samhällsomfattande tjänster såsom telefoni och funktionell tillgång till internet för de stadigvarande bostäder eller fasta verksamhetsställen som tidigare haft tillgång men nu saknar det och om det begärs. Medlen används för drift och underhåll av befintliga telefonlösningar samt eventuella nya upphandlingar av telefoni respektive internetanslutning. Därutöver används medlen till informationsinsatser, utvärdering och kartläggning kring samhällsomfattande tjänster. Regeringen avser att återkomma med en bedömning av eventuellt fortsatt behov av nya upphandlingar inom området.

4.5.3 Post

Det är viktigt både för privatpersoner och för företag att det finns en väl fungerande postmarknad i hela landet. Postservicen ska i så stor utsträckning som möjligt tillgodose behoven hos alla hushåll och företag. Regeringen ställer, genom de tillståndsvillkor som PTS utfärdar med stöd av bestämmelserna i postlagen (2010:1045), långtgående krav på den utsedda tillhandahållaren av den samhällsomfattande posttjänsten Posten AB.

Digitaliseringen av samhället har i många fall fört med sig ändrade kommunikationsmönster vilket är en av orsakerna till utveckling med sjunkande brevvolymer på postmarknaden. Expansionen av e-handel kan dock bidra till fler försändelser inom vissa segment. Postmark-

nadens framtida utveckling påverkas även av konkurrenssituationen på postmarknaden, konkurrentutvecklingen i stort, den samhällsomfattande posttjänstens utformning samt av andra faktorer i Sverige och i omvärlden.

Regeringen fortsätter att följa denna utveckling för att säkerställa att det fortsatt kommer finnas en posttjänst av god kvalitet i hela landet.

4.5.4 Grundläggande betaltjänster

Inriktningen för det statliga åtagandet för grundläggande betaltjänster är att det endast omfattar de orter och landsbygder där behovet inte tillgodoses av marknaden.

Statens arbete med att trygga tillgången till grundläggande betaltjänster måste utgå från regionala och lokala förutsättningar och lösningar eftersom behoven och förutsättningarna skiljer sig åt mellan olika delar av landet. PTS ska i samverkan med Länsstyrelsen i Dalarnas län, Tillväxtverket och Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser stödja länsstyrelsernas arbete med att utforma och genomföra regionala stöd- och utvecklingsinsatser för att trygga tillgången till grundläggande betaltjänster. Länsstyrelserna har även ett ansvar att göra en bedömning av hur de grundläggande betaltjänsterna motsvarar samhällets behov. Länsstyrelsernas arbete inom området är en förutsättning för att de regionala och lokala behoven ska kunna tillgodoses på ett så kostnadseffektivt sätt som möjligt. Genom regional anpassning bidrar åtgärderna till lokal och regional utveckling och tillväxt.

Regeringen följer utvecklingen av området för grundläggande betaltjänster och ser att en fortsatt utbyggnad av it-infrastrukturen är en förutsättning för att kunna trygga tillgången till grundläggande betaltjänster. Utvecklingen med nya betaltjänster samt mer användarvänliga tjänster som är anpassade för specifika behov är ytterligare faktorer som påverkar det statliga åtagandet för grundläggande betaltjänster.

4.6 Budgetförslag

4.6.1 2:1 Post- och telestyrelsen

Tabell 4.4 Anslagsutveckling 2:1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter

Tusental kronor

År	Utfall		Anslags-sparande	
2012	Utfall	21 298		-173
2013	Anslag	20 689	¹	Utgifts-prognos 20 022
2014	Förslag	27 300		
2015	Beräknat	27 656	²	
2016	Beräknat	28 129	³	
2017	Beräknat	28 746	⁴	

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2013 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

² Motsvarar 27 300 tkr i 2014 års prisnivå.

³ Motsvarar 27 300 tkr i 2014 års prisnivå.

⁴ Motsvarar 27 299 tkr i 2014 års prisnivå.

Ändamål

Anslaget får användas för PTS förvaltningsutgifter i den mån dessa inte finansieras med avgifter.

Budget för avgiftsbelagd verksamhet

Tabell 4.5 Offentligrättslig verksamhet

Tusental kronor

Offentlig-rättslig verksamhet	Intäkter till inkomsttitel (som inte får disponeras)	Intäkter som får disponeras	Kostnader	Resultat (intäkt - kostnad)
Utfall 2012	75 546	267 449	268 199	-750
Prognos 2013	119 150	278 882	277 325	1 557
Budget 2014	100 500	279 010	279 710	-700

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 279 010 000 kronor för 2014.

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 2014.

Skälen för regeringens förslag: Finansieringen av åtgärder mot allvarliga fredstida hot och påfrestningar som gäller elektronisk kommunikation sker genom att den som bedriver verksamhet som är anmäld enligt lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation betalar en avgift. Åtgärder som finansieras från anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation*, med ett belopp som motsvarar avgiftsuttaget, syftar till att säkra de elektroniska kommunikationernas driftsäkerhet och robusthet.

Regeringens överväganden

Regeringen föreslår att anslag 2:1 *Post- och telestyrelsen*: ökas med 6 000 000 kronor fr.o.m. 2014 i syfte att stärka PTS verksamhet inom funktionshinderområdet. Anslag 2:2 *Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade* minskas därmed med 6 000 000 kronor (se även avsnitt 4.6.2).

Tabell 4.6 Härledning av anslagsnivån 2014–2017, för 2:1 Post- och telestyrelsen

Tusental kronor

	2014	2015	2016	2017
Anvisat 2013¹	20 689	20 689	20 689	20 689
<i>Förändring till följd av:</i>				
Pris- och löne- omräkning ²	641	919	1 289	1 771
Beslut	6 000	6 078	6 182	6 318
Överföring till/från andra anslag				
Övrigt ³	-30	-30	-31	-32
Förslag/ beräknat an- slag	27 300	27 656	28 129	28 746

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2012 (bet. 2012/13:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2013. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2015–2017 är preliminär.

³ Anslaget minskar fr.o.m. 2014 till följd av beräknade samordningsvinster i samband med e-förvaltningsprojekt som genomförs i statsförvaltningen.

Regeringen föreslår att 27 300 000 kronor anvisas under anslaget 2:1 *Post- och telestyrelsen* för 2014. För 2015 beräknas anslaget till 27 656 000 kronor, för 2016 till 28 129 000 kronor och för 2017 till 28 746 000 kronor.

4.6.2 2:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade

Tabell 4.7 Anslagsutveckling 2:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade

Tusental kronor

År	Slagslag	Belopp	Anslags- sparande	Utgifter- prognos
2012	Utfall	148 490		-1 412
2013	Anslag	145 078 ¹		140 210
2014	Förslag	127 278		
2015	Beräknat	138 278		
2016	Beräknat	140 278		
2017	Beräknat	140 278		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2013 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

Anslaget får användas för utgifter för ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning i syfte att trygga behovet av effektiva elektroniska kommunikationer och posttjänster. Anslaget får användas för utgifter för utvecklingsprojekt med inriktning på elektronisk kommunikation och it-användning för personer med funktionsnedsättning, t.ex. tillgänglighet till kommunikation, utbildning och media.

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2014 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 197 000 000 kronor 2015 och 2016.

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 2014 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 197 000 000 kronor 2015 och 2016.

Tabell 4.8 Beställningsbemyndigande för anslaget 2:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade

Tusental kronor

	Utfall 2012	Prognos 2013	Förslag 2014	Beräknat 2015	Beräknat 2016
Ingående åtaganden	132 756	143 305	196 546	196 546	86 546
Nya åtaganden	124 187	150 000	110 000		
Infriade åtaganden	-113 638	-96 759	-110 000	-86 546	
Utestående åtaganden	143 305	196 546	196 546	86 546	
Erhållet/föreslaget bemyndigande	220 000	205 000	197 000		

Regeringens överväganden

Regeringen föreslår att 11 000 000 kronor tillfälligt förs till anslag 2:6 *Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse* för fortsatt arbete med e-förvaltningsutveckling under 2014 (se även avsnitt 4.6.6). Anslag 2:2 *Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade* minskas därmed med 11 000 000 kronor 2014.

Regeringen föreslår vidare att 6 000 000 kronor förs till anslag 2:1 *Post- och telestyrelsen* för arbete inom funktionshindradeområdet (se även avsnitt 4.6.1). Överföringen innebär att medlen blir föremål för pris- och löneomräkning. Anslag 2:2 *Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade* minskas därför med 6 800 000 kronor.

Tabell 4.9 Härledning av anslagsnivån 2014–2017, 2:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade

Tusental kronor

	2014	2015	2016	2017
Anvisat 2013¹	145 078	145 078	145 078	145 078
<i>Förändring till följd av:</i>				
Beslut	-17 800	-6 800	-4 800	-4 800
Överföring till/från andra anslag				
Övrigt				
Förslag/beräknat anslag	127 278	138 278	140 278	140 278

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2012 (bet. 2012/13:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 127 278 000 kronor anvisas under anslaget 2:2 *Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade* för 2014. För 2015 beräknas anslaget till 138 278 000 kronor. För 2016 och 2017 beräknas anslaget till 140 278 000 kronor för respektive år.

4.6.3 2:3 Grundläggande betaltjänster

Tabell 4.10 Anslagsutveckling 2:3 Grundläggande betaltjänster

Tusental kronor

2012	Utfall	36 700	Anslags-sparande	300
2013	Anslag	37 000 ¹	Utgifts-prognos	31 230
2014	Förslag	37 000		
2015	Beräknat	37 000		
2016	Beräknat	37 000		
2017	Beräknat	37 000		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2013 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

Anslaget får användas för utgifter för tillhandahållandet av grundläggande betaltjänster på de orter och den landsbygd där behovet av tjänsterna inte tillgodoses av marknaden. Anslaget får användas för utgifter för tillhandahållande av grundläggande betaltjänster för äldre personer och personer med funktionsnedsättning boende i landsbygd. Detta innebär upphandling av dessa tjänster. Anslaget får användas för utgifter för regionala stöd- och utvecklingsinsatser.

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2014 för anslaget 2:3 *Grundläggande betaltjänster* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 55 000 000 kronor 2015 och 2016.

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 2014 för anslaget 2:3 *Grundläggande betaltjänster* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 55 000 000 kronor 2015 och 2016.

Tabell 4.11 Beställningsbemyndigande för 2:3 Grundläggande betaltjänster

Tusental kronor

	Utfall 2012	Prognos 2013	Förslag 2014	Beräknat 2015	Beräknat 2016
Ingående åtaganden	33 000	2 677	40 000	55 000	20 000
Nya åtaganden	2 677	40 000	40 000		
Infriade åtaganden	-33 000	-2 677	-25 000	-35 000	-20 000
Utestående åtaganden	2 677	40 000	55 000	20 000	
Erhållet/föreslaget bemyndigande	60 000	60 000	55 000		

Regeringens överväganden

Tabell 4.12 Härledning av anslagsnivån 2014–2017, för 2:3 Grundläggande betaltjänster

Tusental kronor

	2014	2015	2016	2017
Anvisat 2013 ¹	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 2012 (bet. 2012/13:FIU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 37 000 000 kronor anvisas under anslaget 2:3 *Grundläggande betaltjänster* för 2014.

För 2015, 2016 och 2017 beräknas anslaget till 37 000 000 kronor för respektive år.

4.6.4 2:4 Informationsteknik: Telekommunikation m.m.

Tabell 4.13 Anslagsutveckling 2:4 Informationsteknik: Telekommunikation m.m.

Tusental kronor

År	Utfall	Anslags- sparande	Utgifts- prognos
2012	14 900		25 109
2013	Anslag	24 760 ¹	24 163
2014	Förslag	19 344	
2015	Beräknat	23 844	
2016	Beräknat	17 094	
2017	Beräknat	17 844	

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2013 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

Anslaget får användas för utgifter för insatser som bidrar till att förverkliga målet för politiken för informationssamhället, liksom uppföljningar och utvärderingar av politiken.

Regeringens överväganden

Regeringen bedömer att de insatser som genomförts under året har bidragit till att förverkliga regeringens politik för informations-samhället. Under 2013 har anslaget bl.a. använts till uppdrag till PTS inom bredband, internetprotokollet IPv6 och mobiltäckning, till Länsstyrelsen i Örebro län och Lantmäteriet samt konsultstudier inom bredband, till Linnéuniversitetet och DigiDel inom digitalt innanförskap, till Statens

kulturråd inom digitalisering av scenkonst, till Digitaliserings-kommissionens verksamhet samt till samverkansavtal mellan regeringen och Sveriges kommuner och landsting för regionala digitala agendor.

Regeringen föreslår att 4 000 000 000 kronor förs till anslag 2:6 *Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse* inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, för fortsatt arbete med e-förvaltningsutveckling 2014 (se även avsnitt 4.6.6).

Regeringen föreslår vidare att 166 000 kronor förs till anslag 2:6 *Ersättning till SOS Alarm Sverige AB för alarmeringstjänst enligt avtal* inom utgiftsområde 6 Försvar och samhällets krisberedskap för SOS Alarm AB:s verksamhet kring det EU-gemensamma journumret för försvunna barn, 116 000, se även propositionen Vårändringsbudget för 2013 (prop. 2012/13:99). Anslag 2:4 *Informationsteknik: Telekommunikation m.m.* minskas därför permanent med 166 000 kronor fr.o.m. 2014.

Anslaget minskas även med 1 500 000 kronor 2014, 1 000 000 kronor 2015 och 750 000 kronor 2016 för delfinansiering av Ekonomistyrningsverkets deltagande i Open Pan European Public Procurement On-Line (OpenPEPPOL) och för uppdraget som PEPPOL-myndighet (dnr S2012/4580/RU [delvis]).

Tabell 4.14 Härledning av anslagsnivån 2014–2017, för 2:4 Informationsteknik: Telekommunikation m.m.

Tusental kronor				
	2014	2015	2016	2017
Anvisat 2013¹	25 010	25 010	25 010	25 010
<i>Förändring till följd av:</i>				
Beslut	-5 666	-16 166	-22 916	-22 166
Överföring till/från andra anslag		15 000	15 000	15 000
Övrigt				
Förslag/beräknat anslag	19 344	23 844	17 094	17 844

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2012 (bet. 2012/13:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 19 344 000 kronor anvisas under anslaget 2:4 *Informationsteknik: Telekommunikation m.m.* för 2014. För 2015 beräknas anslaget till 23 844 000 kronor. För 2016 beräknas anslaget till 17 094 000 kronor. För 2017 beräknas anslaget till 17 844 000 kronor.

4.6.5 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation

Tabell 4.15 Anslagsutveckling 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation

Tusental kronor				
2012	Utfall	174 602	Anslags-sparande	23 502
2013	Anslag	260 000 ¹	Utgifts-prognos	273 264
2014	Förslag	250 000		
2015	Beräknat	120 120		
2016	Beräknat	120 120		
2017	Beräknat	120 120		

¹ Inklusivt beslut om ändringar i statens budget 2013 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

Anslaget får användas för utgifter för åtgärder för driftsäkra och tillgängliga elektroniska kommunikationer. Detta innebär stöd till bredbandsprojekt i områden där utbyggnad inte genomförs på marknadsmässig grund. Anslaget får användas för utgifter 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 får användas för utgifter för administration av åtgärderna.

Kompletterande information

Närmare villkor för vissa stöd till it-infrastrukturprojekt enligt ovan ges i förordning.

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2014 för anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 155 000 000 kronor 2015 och 2016.

Skälen för regeringens förslag: Bemyndigande krävs för att möjliggöra att det för verksamheten kan göras ekonomiska åtaganden som främst avser flerårigt avtalstecknande vid upp-

handling. Bemyndigandet föreslås sänkas med 105 miljoner kronor jämfört med 2013 då den tidigare satsningen på medfinansieringsmedel för bredband inom landsbygdsprogrammet löper ut 2014.

Regeringen bör därför bemyndigas att under 2014 för anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig*

elektronisk kommunikation ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 155 000 000 kronor 2015 och 2016.

Tabell 4.16 Beställningsbemyndigande för 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation

Tusental kronor

	Utfall 2012	Prognos 2013	Förslag 2014	Beräknat 2015	Beräknat 2016
Ingående åtaganden	90 091	90 284	219 200	155 000	20 000
Nya åtaganden	56 023	209 200	135 000		
Infriade åtaganden	-55 830	-80 284	-199 200	-135 000	-20 000
Utestående åtaganden	90 284	219 200	155 000	20 000	
Erhållet/förslaget bemyndigande	170 000	240 000	155 000		

Regeringens överväganden

Regeringen föreslår att 10 000 000 kronor förs till anslag 2:6 *Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse* 2014 för E-legitimationsnämndens verksamhet. Anslag 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* minskas därför med 10 000 000 kronor för 2014.

Tabell 4.17 Härledning av anslagsnivån 2014–2017, för 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation

Tusental kronor

	2014	2015	2016	2017
Anvisat 2013 ¹	260 000	260 000	260 000	260 000
Förändring till följd av:				
Beslut		-125 000	-125 000	-125 000
Överföring till/från andra anslag	-10 000	-14 880	-14 880	-14 880
Övrigt				
Förslag/beräknat anslag	250 000	120 120	120 120	120 120

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2012 (bet. 2012/13:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 250 000 000 kronor anvisas under anslaget 2:5 *Driftsäker och elektronisk kommunikation* för 2014. För 2015, 2016 och 2016 beräknas anslaget till 120 120 000 kronor för respektive år. Av detta belopp motsvarar 100 000 000 kronor det utgiftsuttag 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.

4.6.6 2:6 Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse

Tabell 4.18 Anslagsutveckling 2:6 Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse

Tusental kronor

2012	Utfall	27 326	Anslags-sparande	1 502
2013	Anslag	38 516 ¹	Utgifts-prognos	37 677
2014	Förslag	38 048		
2015	Beräknat	3 086 ²		
2016	Beräknat	0 ³		
2017	Beräknat	0 ⁴		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2013 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

² Motsvarar 3 049 tkr i 2014 års prisnivå.

³ Motsvarar 0 tkr i 2014 års prisnivå.

⁴ Motsvarar 0 tkr i 2014 års prisnivå.

Ändamål

Anslaget får användas för utgifter för styrning och samordning samt finansiering av e-förvaltningsprojekt som är av strategisk betydelse för digitaliseringen av den offentliga förvaltningen. Anslaget får användas för utgifter för E-legitimationsnämndens verksamhet i den mån dessa inte finansieras med avgifter.

Budget för avgiftsbelagd verksamhet

Tabell 4.19 Offentlighetsrättslig verksamhet

Tusental kronor

Offentlighetsrättslig verksamhet	Intäkter till inkomsttitel (som inte får disponeras)	Intäkter som får disponeras	Kostnader	Resultat (intäkt - kostnad)
Utfall 2012	-	-	-	-
Prognos 2013	-	-	-	-
Budget 2014 ¹	-	3 000	3 000	0

¹ Tabellen avser avgiftsintäkterna. Verksamheten finansieras under en övergångsperiod även med medel från anslag 2:6 *Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse*.

E-legitimationsnämnden får fr.o.m. 2014 disponera de avgifter som myndigheten kommer att ta ut av de upphandlande myndigheter som ansluter sig till det system för säker elektronisk identifiering som nämnden tillhandahåller (se även avsnitt 4.4.1, Resultat).

Regeringens överväganden

Regeringen bedömer att de insatser som genomförts under året har bidragit till att förverkliga regeringens politik för informationssamhället. Under 2013 har anslaget använts till projekten Elektroniska beställningar, Elektroniska legitimationer, Mina meddelanden, Arkitektur och interoperabilitet, Effektivare Informationsförsörjning samt eArkiv och eDiarium.

Regeringen föreslår att anslag 2:6 *Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse*

ökas med totalt 35 000 000 kronor 2014. Av dessa medel föreslår regeringen att 25 000 000 kronor får användas för ytterligare arbete med e-förvaltningsutveckling. Anslag 2:2 *Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade* minskas därmed med 11 000 000 kronor (se även avsnitt 4.6.2) och anslag 2:4 *Informationsteknik: Telekommunikation m.m.* minskas med 4 000 000 kronor (se även avsnitt 4.6.4).

Regeringen föreslår att 10 000 000 kronor av ovan nämnda medel får användas för E-legitimationsnämndens verksamhet 2014. Anslag 2:5 *Driftsäker och elektronisk kommunikation* minskas med motsvarande belopp (se även avsnitt 4.6.5).

Tabell 4.20 Härledning av anslagsnivån 2014–2017, för 2:6 Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse

Tusental kronor

	2014	2015	2016	2017
Anvisat 2013¹	38 516	38 516	38 516	38 516
<i>Förändring till följd av:</i>				
Pris- och löneomräkning ²	351	819	1 403	2 233
Beslut	-10 819	-36 249	-39 920	-40 751
Överföring till/från andra anslag	10 000			
Övrigt				
Förslag/beräknat anslag	38 048	3 086	0	0

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2012 (bet. 2012/13:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2013. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2015–2017 är preliminär.

Regeringen föreslår att 38 048 000 kronor anvisas under anslaget 2:6 *Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse* för 2014. För 2015 beräknas anslaget till 3 086 000 kronor. Regeringen avser att återkomma angående anslagens nivå för de kommande åren.