



**Struktur och styrning av de statliga transportmyndigheterna
i de nordiska länderna** PM
2011:1

**Struktur och styrning av de statliga transportmyndigheterna
i de nordiska länderna**

**PM
2011:1**

Trafikanalys

Adress: Sveavägen 90

113 59 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

Fax: 010 414 42 10

E-post: trafikanalys@trafa.se

Webbadress: www.trafa.se

Ansvarig utgivare: Brita Saxton

Publiceringsdatum: 2011-04-20

Förord

Mot bakgrund av de senaste myndighetsreformerna som genomförts i de nordiska länderna ger denna rapport en översiktlig bild av hur myndighetsstrukturen och styrningen ser ut idag. Myndighetsstrukturen i ett land påverkar möjligheterna för regeringen att styra mot de mål som är satta. I vilken utsträckning myndighetsstrukturen påverkar effektiviteten i den offentliga administrationen finns det dock skilda uppfattningar om. Hur som helst är det ännu för tidigt att analysera alla effekter av de senaste myndighetsreformerna på transportområdet.

Den 7 mars 2011 arrangerade Trafikanalys ett nordiskt seminarium för att bl.a. belysa dessa frågor ytterligare

Bengt Jäderholm anlätades för projektet och ansvarar för innehållet i kapitel 2. Övriga avsnitt ansvarar Trafikanalys för. Projektledare på Trafikanalys har varit Björn Olsson.

Stockholm april 2011

Gunnar Eriksson
Avdelningschef

Innehåll

Förord	3
Sammanfattning	7
1 Inledning	9
Den här studien	10
2 Struktur och styrning	11
2.1 De nordiska statliga myndighetsstrukturerna	11
Förändringarna och dess inriktning	11
Gällande myndighetsstruktur – några kännetecken.....	12
2.2 De svenska myndigheternas uppgifter och ansvar	15
Trafikverket.....	16
Transportstyrelsen	20
Sjöfartsverket.....	22
Luftfartsverket	24
Trafikanalys	26
Väg- och transportforskningsinstitutet - VTI.....	28
2.3 De finska myndigheternas uppgifter och ansvar	29
Trafikverket.....	31
Trafiksäkerhetsverket.....	36
3 Slutsatser	39

Sammanfattning

Rent allmänt kan sägas att de förändringar som gjorts har minskat det statliga åtagandet som skett via myndigheter. Två huvudlinjer i begränsningen av det statliga åtagandet gör sig gällande;

1. Betydande delar av de produktionsuppgifter som funnits hos statliga myndigheter har skilts ut och bolagiserats, främst inom anläggningsområdet.
2. Stora delar av det statliga vägnätet förs över till regionala organ.

Den första huvudlinjen är kännetecknande i alla de undersökta nordiska länderna men har varit det huvudsakliga inslaget i Finland och Sverige. En konsekvens är att de statliga myndigheterna har blivit tydliga beställarorganisationer och Finland har där gått längst.

Den andra huvudlinjen är kännetecknande för utvecklingen i Danmark och Norge. Det danska statliga vägnätet omfattar endast 378 mil, dvs. ca 5 procent av det offentliga vägnätet efter bl.a. en omfattande kommun- och regionreform.

Härutöver finns tydliga inslag som inneburit en tydligare uppdelning mellan vad som är renodlad myndighetsutövning och vad som kan sägas tillhöra kollektiva servicetjänster. Tillsyn och reglering inom transportområdet har förts till tillsynsmyndigheter. Finland, Danmark och Sverige har helt samordnat tillsynen för alla trafikslagen.

Den långsiktiga planeringen av infrastrukturen har samordnats i samtliga länder, men på olika sätt. Det politiska inflytandet manifesterat genom att ministeriet har initiativet och driver den strategiska planerings- och prioriteringsprocessen samt att parlamenten har en aktivt beslutande roll i valet av projekt kännetecknar planeringen i Finland, Norge och inte minst i Danmark. I Sverige spelar den planerande myndighetskonstellationen en betydligt mer aktiv roll genom processens utformning och genom sitt informationsövertag.

Redovisningen är en ögonblicksbild från 2010 och såväl organisering och bemanning som styrning av myndigheterna i de nordiska länderna är under ständiga förändringar. I exempelvis det svenska Trafikverket pågår ett omfattande effektiviseringsarbete och i Finland pågår ett ambitiöst arbete med förändrade och utvecklade styrformer.

1 Inledning

Ett företag eller en organisation som verkar på en konkurrensutsatt marknad måste ständigt utveckla sin produktion och sina produkter för att överleva och växa. En statlig anslagsfinansierad myndighet har inte ett sådant automatiskt yttre tryck och därmed starka incitament till förnyelse av sina tjänster, produkter och arbetssätt. Det finns dock hos uppdragsgivarna och ytterst medborgarna ett tryck på att verksamheten ska bedrivas effektivt. De förvaltningspolitiska reformer som genomförts under årens lopp ska ses mot den bakgrunden.

Efter en period av offentlig expansion påbörjades för ett drygt tjugotal år sedan reformer utifrån ett större ifrågasättande av statens åtagande. Reformerna syftade till att begränsa statens roll och låta marknaden ta över övervakningen av produktionen av dittills mycket omfattande offentliga tjänster. Motsvarande tendenser fanns i andra länder och Sverige lät ombilda de då statliga affärsverken till aktiebolag och införde nya regelverk för att trygga en sund konkurrens som skulle leda fram till en ökad effektivitet i form av bättre och billigare produkter och tjänster.

Ifrågasättandet av statens åtaganden har fortsatt och även bland myndigheterna i övrigt påbörjades en process som har lett fram till renodling av verksamheterna på så sätt att rena produktionsuppgifter skilts av från myndigheterna och bolagiserats. Vidare finns en stark strävan att samordna och koncentrera de verksamheter som sysslar med ren myndighetsutövning, dvs. de myndigheter som genom beslut fördelar rättigheter och skyldigheter och utövar tillsyn på de aktörer, juridiska och fysiska personer, som fått tillstånd att utöva verksamheter.

Parallellt med dessa reformer av myndigheternas organisation och styrning utvecklades målen för transportpolitiken. Medan det övergripande målet om kostnadseffektivitet har legat relativt oförändrat sedan 1960-talet har syftet med förändringarna av målstrukturen varit att förbättra styrningen genom att skapa en enklare och tydligare struktur.

Gemensamt för förändringarna har varit att skapa tydlighet i roller och ansvar i syfte att kunna mäta och bedöma effektivitet och kvalitet i verksamheterna och därmed få kontroll över utvecklingen. De senaste tjugo åren har resursknappheten fått allt större uppmärksamhet, både när det gäller naturresurser och när det gäller finansiella resurser. Det har inneburit att nya reformer på olika områden blir svårare att genomföra utan starka argument vilket i sin tur har lett till ökade krav på att effektivisera och vässa de resurser som redan finns.

En väl anpassad myndighets- och bolagsstruktur är också menad att bidra till effektiviteten inom transportområdet genom att förbättra förutsättningarna för mer effektiva plan- och produktionsprocesser. Det nya trafikslagsövergripande perspektivet innebär ett hushållande av resurserna på en mer övergripande nivå än tidigare och det började relativt nyligen genomsyra beslutsprocessen kring

infrastrukturplaneringen. Från att ha handlat om mer och mer genom samverkan och samarbete mellan myndigheterna på transportområdet bildades i samband med den senaste reformen av den transportpolitiska målstrukturen 2009 den första svenska trafikslagsövergripande myndigheten Transportstyrelsen. Därefter har flera trafikslagsövergripande myndigheter skapats, såväl i Sverige som i Finland. Beslutsprocessen för infrastrukturplaneringen kan därmed sägas vara i stort sett helt integrerad på ett trafikslagsövergripande sätt, förutom att statsbudgeten ännu har separata anslag för väg respektive järnväg.

För att bredda inflytandet och öka de finansiella resurserna för infrastrukturplaneringen har medfinansiering börjat få en roll. Medfinansieringen verkar också positivt på effektiviteten i processen genom det medinflytande den innebär. Den statliga beställarfunktionen inom de trafikslagsövergripande myndigheterna ska samtidigt utövas på ett sådant sätt att produktiviteten och innovationsgraden höjs i utförarledet, dvs. anläggningsbranschen.

Myndighetsstrukturen och målstyrningen innebär en incitamentsstruktur mot ökad effektivitet i systemet som helhet. Utvecklingen på sistone kan tolkas som att trycket på effektivitet i den offentliga verksamheten sipprar ut och förstärker det yttre effektivitetstryck som redan finns på den privata marknaden. Myndighetsstyrningen samverkar med och förstärker marknadsstyrningen. Den viktiga skillnaden jämfört med tidigare är att den offentliga verksamheten inte längre själv konkurrerar med privat verksamhet.

Den här studien

Den nya gransknings- och utvärderingsfunktion på transportområdet i Sverige som Trafikanalys fått har lett till en nyfikenhet på i vilken mån och på vilket sätt motsvarande granskning och utvärdering sker i våra nordiska grannländer. För att sätta gransknings- och utvärderingsfunktionen i sitt sammanhang har syftet med denna studie varit att göra en översiktlig beskrivning av myndighetsstrukturen inom transportområdet i de nordiska länderna exklusive Island. Beskrivningen görs inom de områden som i Sverige täcks in av Trafikverkets, Transportstyrelsens, Sjöfartsverkets, Luftfartsverkets, Trafikanalys och VTI:s verksamhet. Eftersom Sveriges och Finlands myndighetsstruktur på transportområdet har utvecklats på ett relativt likartat sätt görs också en mer detaljerad beskrivning av det svenska respektive det finska Trafikverket.

I Trafikverksutredningens (SOU 2009:31) betänkande *Effektiva transporter och samhällsbyggande – en ny struktur för sjö luft, väg och järnväg* finns i bilaga 5 en kortfattad kartläggning av jämförbara länders organisation, styrning och långsiktig planering inom transportområdet. Medan den kartläggningen fokuserar på formerna för den långsiktiga planeringen i de olika länderna ligger fokus i denna rapport på struktur och styrning av transportmyndigheterna.

2 Struktur och styrning

2.1 De nordiska statliga myndighetsstrukturerna

Förändringarna och dess inriktning

I de nordiska länderna har under senaste årtiondena skett en betydande förändringar i den statliga myndighetsstrukturen inom transportområdet. Förändringarna i den svenska myndighetsstrukturen inom det transportpolitiska området har haft följande inslag:

- Konkurrensutsatt affärsverksamhet har skiljts ut och bolagiserats
- Den långsiktiga planeringen av transportsystemet har samordnats och myndigheterna spelar en mycket aktiv roll
- De statliga beställarfunktionerna inom anläggningsområdet har koncentrerats
- Regelverksamheten och tillsynen inom transportområdet har samordnats
- Särskilda utvärderingsfunktioner har etablerats.

Den finska omstruktureringen har haft följande inslag:

- Betydande delar av den statliga transportsektorn har bolagiserats
- Den statliga regionala förvaltningen har samordnats under näringsdepartementet och skilts från de centrala ämbetsverken
- Starka krav på arbetsproduktiviteten inom den statliga förvaltningen
- Endast två centrala myndigheter under kommunikationsministeriet – Trafikverket och Trafiksäkerhetsverket
- Regelverksamheten och tillsynen inom transportområdet har samordnats
- Kommunikationsministeriet spelar den aktiva rollen i den långsiktiga strategiska planeringen
- Kraven på verksamheten inriktas alltmer mot en hållbar effektivitet som rör hela transportsystemet i samhället
- Ökad samverkan med näringsliv och tredje sektorn.

Den danska omstruktureringen har haft följande inslag:

- Det statliga vägnätet har begränsats och omfattar endast 378 mil – ca 5 % av det offentliga vägnätet efter en omfattande kommun- och regionreform
- Regelverksamheten och tillsynen inom transportområdet har samordnats

- Ministeriet är den aktiva parten i den strategiska planeringen och underlaget för regeringens och folketingets beslut har tagits fram av en särskild infrastrukturkommission
- Produktionsuppgifterna finns endast kvar hos Banedanmark – i övrigt har de skilts ut
- Sjöfartssektorn sorterar inte under Trafikministeriet

Den norska omstruktureringen har haft följande inslag:

- Produktionsuppgifterna har bolagiserats (entreprenadverksamheten)
- Projekteringsuppgifterna åvilar vägmyndigheten
- Det statliga vägnätet har begränsats och omfattar numera endast ca 1 000 mil – stora delar av vägnätet överfört till fylkeskommunerna (det är dock samma vägadministration för stats- och fylkesvägar)
- Sjöfartssektorn sorterar inte under Samferdseldepartementet
- Samordnad långsiktig planering – stort parlamentariskt inflytande på detaljerad nivå

Gällande myndighetsstruktur – några kännetecken

De förändringar som ägt rum har haft stora återverkningar på myndighetsstrukturen, myndigheternas roll och uppgifter samt styrningen av myndigheterna. Rent allmänt kan sägas att de förändringar som gjorts har minskat det statliga åtagandet som skett via myndigheter. Två huvudlinjer gör sig här gällande. Den ena är att betydande delar av de produktionsuppgifter som funnits hos statliga myndigheter - inom främst anläggningsområdet - har skilts ut och bolagiserats.

Den andra huvudlinjen i begränsningen av det statliga inflytandet har varit att föra över stora delar av det statliga vägnätet till regionala organ. Den förstnämnda huvudlinjen kännetecknar utvecklingen i alla de undersökta nordiska länderna men har varit det huvudsakliga inslaget i Finland och Sverige, medan också den andra kännetecknar utvecklingen i Danmark och Norge. I Finland utnyttjas marknaden i vissa avseenden i högre grad än i exempelvis Sverige.

Härutöver finns tydliga inslag som inneburit en tydligare uppdelning mellan vad som är renodlad myndighetsutövning och vad som kan sägas tillhöra kollektiva servicetjänster. Tillsyn och reglering inom transportområdet har förts till tillsynsmyndigheter. Där återfinns också tydliga samordningssträvanden. Finland, Danmark och Sverige har helt samordnat tillsynen för alla trafikslagen. Den långsiktiga planeringen av infrastrukturen har samordnats i samtliga länder, men på olika sätt.

Det politiska inflytandet manifesterat genom att ministeriet har initiativet och driver den strategiska planerings- och prioriteringsprocessen samt att parlamenten har en aktivt beslutande roll i valet av projekt kännetecknar planeringen i Finland, Norge men kanske främst i Danmark. I Sverige spelar den planerade myndighetskonstellationen en betydligt mer aktiv roll och genom

processens utformning och genom sitt informationsövertag. I Sverige är också det statliga vägnätet betydligt mer omfattande än i Danmark och Norge. Det bör särskilt understrykas att såväl organisering och bemanning som styrning är under ständiga förändringar. I exempelvis det svenska Trafikverket pågår ett omfattande effektiviseringsarbete för närvarande, i Finland pågår ett ambitiöst arbete med förändrade och utvecklade styrformer, etc. Det som redovisas i rapporten är en "ögonblicksbild" år 2010 som fångats. Myndighetsstrukturen framgår av Tabell 2.1.

Tabell 2.1. Myndighetsstrukturen i de nordiska länderna inom transportområdet.

<i>Land</i>	<i>Myndigheter</i>	<i>Uppgifter</i>	<i>Antal anställda</i>	<i>Omsättning år 2009</i>
Finland	Trafikverket	Planering, förvaltning och utveckling – väg, sjö och järnväg	730	1,6 miljarder Euro
	ELY-centraler ¹	Förvaltning - vägar	700	
	Trafiksäkerhetsverket	Reglering och tillsyn – väg, sjö, järnväg och flyg	531	104 miljoner Euro
Sverige	Trafikverket	Planering – väg, sjö, järnväg och flyg, förvaltning och utveckling – väg och järnväg	6 500	38 miljarder kronor ²
	Transportstyrelsen	Reglering och tillsyn – väg, sjö, järnväg och flyg	1 600	2,3 miljarder kronor
	Sjöfartsverket	Förvaltning och utveckling	1 200	1,7 miljarder kronor
	Luffartsverket	Flygledning	1 400	3,5 miljarder kronor
	Trafikanalys	Granskning, utvärdering, analys och officiell transportstatistik	30	60 miljoner kronor ³
	VTI	Forskning och utveckling	190	167 miljoner kronor

¹ Underställda Arbets- och Näringsministeriet (www.tem.fi)

² Prognos 2010

³ Anslag 2011

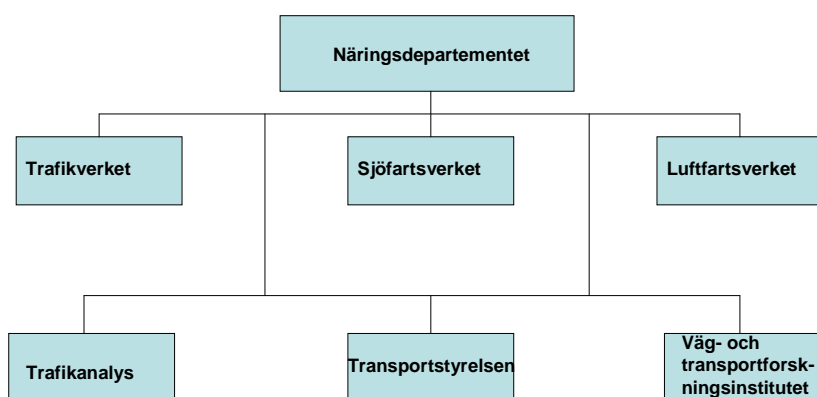
Danmark	Banedanmark	Planering, förvaltning, utveckling och produktion	2 200	2,4 miljarder danska kronor
	Vejdirektoratet	Planering, förvaltning och utveckling av statsvägnätet 378 mil	900	4,7 miljarder danska kronor
	Naviar	Luftrafikjänster	660	864 miljoner danska kronor
	Farvandsvaesenet	Planering, förvaltning och utveckling	323	291 miljoner danska kronor
	Trafikstyrelsen	Reglering och tillsyn – väg, flyg och järnväg	300	190 miljoner danska kronor
	Kommissarie vid Statens expropriationer på Jylland	Ansvarar för expropriationer av fast egendom	6	
	Kommissarie vid Statens expropriationer på Öarna	Ansvarar för expropriationer av fast egendom	7	
Norge	Jernbaneverket	Infrastrukturförvaltare	3 000	8,4 miljarder norska kronor
	Statens vegvesen	Planering, förvaltning och utveckling	5 000	14 miljarder norska kronor
	Luffartilsynet	Reglering och tillsyn	170	288 miljoner norska kronor
	Statens jernbanetilsyn	Reglering och tillsyn	35	47 miljoner norska kronor
	Sjöfartsdirektoratet	Reglering och tillsyn	300	307 miljoner norska kronor
	Kystverket ⁴	Planering, förvaltning och utveckling	1000	2,2 miljarder norska kronor

Av Tabell 2.1 framgår också antalet anställda i respektive myndighet. Uppgifterna är hämtade från myndigheternas hemsidor och ger en bild av nuläget. Effekterna av de förändringar i struktur som har beskrivits tidigare har i flera fall inte kunnat realiseras på grund av den korta tid som förlöpt sedan omorganiseringen ägde rum. Uppgifterna speglar dock hur långt man kommit och också hur länge och med vilken konsekvens som förändringsarbetet drivits. De starka krav på öknings i arbetsproduktiviteten i myndigheterna som gällt och gäller i Finland avspeglas tydligt i antalet anställda.

⁴ Tillhör inte Samferdseldepartementet

Det bör också understrykas att de statliga sjöfartsuppgifterna i Norge och Danmark inte ligger under samma departement som övriga trafikslag. I Norge är sjöfartsfrågorna nära knutna till handel och näringsliv. I Danmark är de också knutna till motsvarande intressen.

2.2 De svenska myndigheternas uppgifter och ansvar



Figur 2.1. De största statliga myndigheterna inom transportområdet.

Trafikverket

Trafikverket ansvarar bland annat för den samlade trafikslagsövergripande långsiktiga infrastrukturplaneringen för väg, järnväg, sjö och luft samt för planering, byggande, drift och underhåll av de statliga vägarna och järnvägarna. Trafikverket ska med utgångspunkt i ett samhällsbyggnadsperspektiv skapa förutsättningar för ett samhällsekonomiskt effektivt, internationellt konkurrenskraftigt och långsiktigt hållbart transportsystem. Från och med den 1 januari 2011 förs huvudparten av de uppgifter som Rikstrafiken svarar för över till Trafikverket. Samtidigt läggs Rikstrafiken ned. Rikstrafikens huvuduppgifter är att genom avtal lösa tillgänglighetsbrister över hela landet (flyg, tåg, båt och buss) samt utveckling och samordning av kollektiv persontrafik i hela landet. Antal anställda i Trafikverket uppgår till ca 6 500. Huvudkontoret finns i Borlänge. Verket har en regional organisation.

Transportstyrelsen

Transportstyrelsen arbetar för att uppnå god tillgänglighet, hög kvalitet, säkra och miljöanpassade transporter inom järnväg, luftfart, sjöfart och väg. De har det samlade ansvaret för att ta fram regler och se till att myndigheter, företag, organisationer och medborgare följer dem. Transportstyrelsen finns på elva orter

i landet och huvudkontoret är placerat i Norrköping. Antalet anställda i Trånsportstyrelsen uppgår till ca 1 600.

Trafikanalys

Trafikanalys är regeringens utvärderings- och analysorgan för frågor inom hela transportområdet. Myndigheten ansvarar för att granska, analysera och utvärdera åtgärder och redovisa olika åtgärders effekter inom transportområdet. Trafikanalys ansvarar också för resvane- och transportundersökningar samt för den officiella statistiken inom området transporter och kommunikation. Antal anställda uppgår till 27.

VTI

VTI är ett nationellt forskningsinstitut som har till huvuduppgift att bedriva forskning och utveckling som avser infrastruktur, trafik och transporter. I institutets forsknings- och utvecklingsarbete ingår analyser av transportsektorns effekter på miljön och energiförbrukningen. VTI har också ett stort internationellt samarbete. Antal anställda uppgår till ca 190.

Sjöfartsverket

Sjöfartsverket svarar för sjöfartens säkerhet och framkomlighet. I serviceutbudet ingår bl.a. lotsning, farledsverksamhet, sjötrafikinformation, isbrytning, sjökartläggning, sjö- och flygräddning samt sjömansservice. Verksamheten inriktas huvudsakligen på handelssjöfarten. Antal anställda uppgår till ca 1 200.

Luffartsverket

Luffartsverkets huvuduppgift är att tillhandahålla en säker, effektiv och miljöanpassad flygtrafiktjänst för civil och militär luffart. Antal anställda uppgår till ca 1 400.

Trafikverket

Trafikverket ska med utgångspunkt i ett trafikslagsövergripande perspektiv ansvara för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luffart samt för byggande och drift av statliga vägar och järnvägar.

Trafikverket ska med utgångspunkt i ett samhällsbyggnadsperspektiv skapa förutsättningar för ett samhällsekonomiskt effektivt, internationellt konkurrenskraftigt och långsiktigt hållbart transportsystem.

Trafikverket ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås.

Trafikverket ska:

- svara för frågor om väganordningars tekniska utförande,
- inhämta och sammanställa uppgifter från samtliga infrastrukturförvaltare för att beskriva det samlade svenska järnvägsnätet,
- inhämta och sprida kunskap och information om tillgänglighet, framkomlighet, miljö, hälsa och säkerhet inom sitt ansvarsområde,

- utveckla och förvalta metoder och modeller för samhällsekonomiska analyser inom transportområdet,
- ta fram trafikprognoser,
- genomföra djupstudier av samtliga vägtrafikolyckor som har medfört att någon har avlidit,
- beställa, dokumentera och sprida sådan forsknings-, utvecklings- och demonstrationsverksamhet inom transportområdet som motiveras av Trafikverkets uppgifter,
- bevaka och delta i internationellt samarbete inom sitt ansvarsområde och verka för utveckling av internationella transportlösningar,
- vara infrastrukturförvaltare för det järnvägsnät som tillhör staten, om inte något annat beslutats,
- i sin roll som beställare särskilt verka för att produktiviteten och effektiviteten på marknaderna för investeringar, drift och underhåll ökar,
- ha väl fungerande rutiner, arbetssätt och samverkansformer som tillvaratar och möjliggör nationellt, regionalt och lokalt inflytande,
- verka för kollektivtrafikens utveckling samt
- medverka i genomförandet av det regionala tillväxtarbetet.

Trafikverket ska samverka med andra aktörer och därvid vidta åtgärder i syfte att nå de transportpolitiska målen. De åtgärder som vidtas ska på ett effektivt sätt bidra till måluppfyllelsen. Trafikverket ska årligen till regeringen redovisa de åtgärder som vidtagits samt deras kostnader och effekter.

Trafikverket ska:

- årligen till regeringen redovisa produktiviteten för drift-, underhålls- och byggåtgärder inom det egna ansvarsområdet,
- årligen följa upp och till regeringen redovisa genomförda åtgärder i den nationella planen för transportinfrastruktur samt i länsplaner för regional transportinfrastruktur i de delar verket ansvarar för genomförandet,
- årligen bistå Trafikanalys i dess uppgift att till regeringen redovisa en uppföljning av de transportpolitiska målen,
- bistå Trafikanalys när det gäller användningen av databaser och analysverktyg samt
- aktivt medverka i regeringens arbete med ansökningar om bidrag inom det transeuropeiska nätverket för transporter (TEN-T) enligt allmänna regler för Europeiska unionens finansiella stöd på området för transeuropeiska nät och årligen redovisa ansökningsprocessens resultat.

Trafikverket ska se till att de regelverk och rutiner verket disponerar över är kostnadseffektiva och enkla för medborgare och företag. Trafikverket får bedriva uppdrags-, uthyrnings- och försäljningsverksamhet som är förenlig med verkets uppgifter i övrigt. I detta ingår att:

- utföra uppdrag inom ban-, el- och signalområdet, tillhandahålla drift av IT-system samt bedriva andra elektroniska kommunikationstjänster,
- upphandla och tillhandahålla materiel för järnvägsinfrastruktur,
- tillhandahålla färjeverksamhet och
- tillhandahålla utbildningsverksamhet.

Trafikverket ska:

- bidra med underlag till planeringsansvariga myndigheter och organ i arbetet med länsplaner för regional transportinfrastruktur, och
- särskilt samverka med Sjöfartsverket vid framtagande och genomförande av den nationella planen för transportinfrastruktur och i arbetet med ansökningar om TEN- T-bidrag.

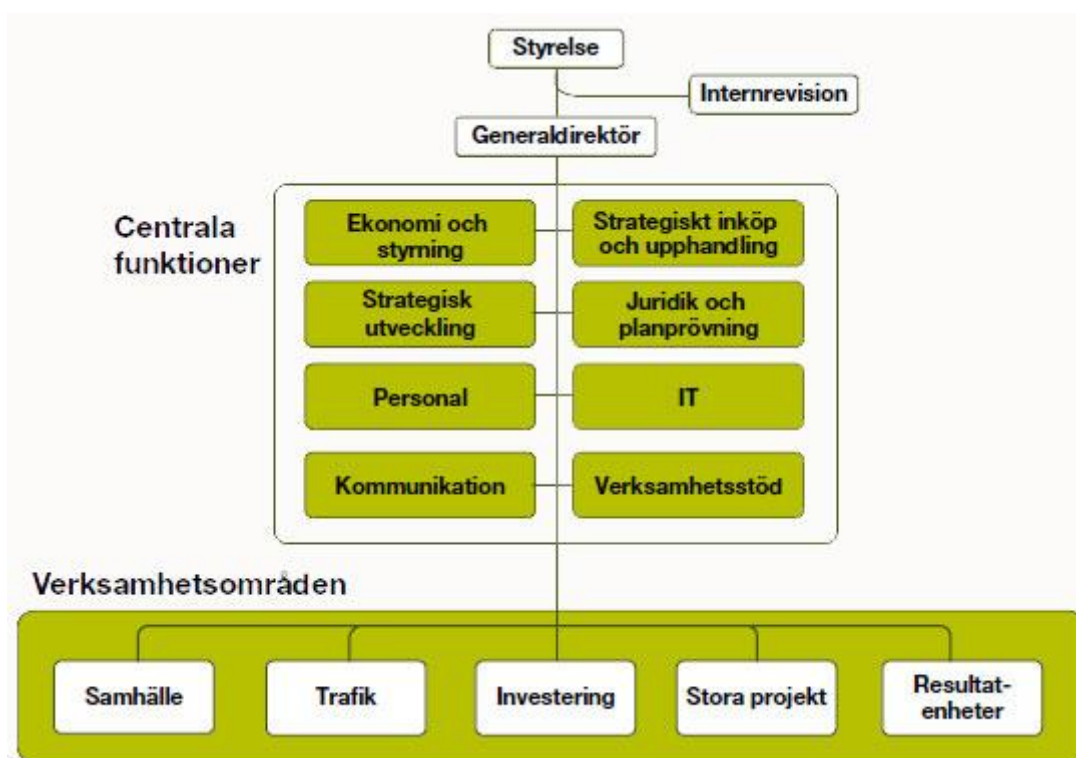
För att säkerställa att totalförsvarets krav beaktas i den framtida verksamheten ska Trafikverket samråda med Försvarmakten, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap och övriga berörda totalförsvarsmyndigheter.

Trafikverket ska inom sitt verksamhetsområde tillhandahålla underlag för tillämpningen av 5 kap. miljöbalken och av plan- och bygglagen (1987:10).

Trafikverket ska i fråga om sitt miljömålsarbete rapportera till det miljömålsråd som finns inom Naturvårdsverket och samråda med rådet om vilken rapportering som behövs.

Trafikverket ska ha en regional organisation och får ha det antal regioner som verket bestämmer. En region ska omfatta ett eller flera län.

Trafikverket leds av en styrelse. Styrelsen ska bestå av lägst fem och högst tio ledamöter.



Figur 2.2. Trafikverkets organisation.

Trafikverkets bemanning

Trafikverket bemannades den 1 april 2010 med att samtliga anställda i Banverket och Vägverket fick verksamhetsövergång med oförändrade arbetsuppgifter och oförändrad stationeringsort. Vidare fick berörda tjänstemän på SIKÅ, Transportstyrelsen och Sjöfartsverket motsvarande erbjudande. Så gott som samtliga antog erbjudandet. Det gjordes således inga neddragningar av personal vid den tidpunkten. För närvarande pågår ett intensivt arbete med effektiviseringar i Trafikverket. Resultatet av det arbetet ska redovisas för regeringen senast den 31 december i år.

Vid inrättandet av Trafikverket och med reglerna för den verksamhetsövergång som gällde kom Trafikverket att den 1 april 2010 ha ca 6500 anställda. Inför inrättandet och verksamhetsövergången gjordes en preliminär fördelning av de anställda omräknade till årsarbetskrafter på respektive verksamhetsområde och central funktion enligt organisationsstrukturen. Fördelningen framgår av Tabell 2.2.

Tabell 2.2. Fördelning av anställda vid Trafikverket 1 april 2010.

<i>Verksamhetsområde/ Centra funktion</i>	<i>Årsarbetskrafter anställda</i>	<i>Årsarbetskrafter konsulter</i>	<i>Totalt</i>	<i>Verksamhetsvolym 2010 i milj. kr</i>
Ekonomi och styrning	162	9	171	166
Strategisk utveckling	50	1	51	369
Personal	101	12	113	133
Kommunikation	157	67	223	200
Strategisk inköp och upphandling	22	2	24	33
Juridik och planprovning	53	5	58	67
IT	114	150	264	278
Verksamhetsstöd	179	24	203	606
Totalt central funktioner	838	270	1 007	
Samhälle	704	343	1048	2 090
Trafik	2501	178	2679	13 962
Investering	757	679	1436	12 325
Stora projekt	152	361	513	9 715
Resultatenheter	1 163	226	1 389	4 200
Totalt verksamhets- områden	5 277	1 787	7 065	
Totalt	6 108	2 036	8 144	

Styrningen av och i Trafikverket

Styrningen av Trafikverket sker genom Instruktionen för Trafikverket och genom det årliga regleringsbrev som regeringen meddelar inför varje verksamhetsår. Härutöver sker en styrning via enskilda beslut och genom informella överläggningar med departementet. I det sistnämnda hänseendet gäller alltid att Trafikverket tar det fulla ansvaret för beslut och handlingar till följd av informella överläggningar.

Trafikverket ska med utgångspunkt i ett samhällsbyggnadsperspektiv skapa förutsättningar för ett samhällsekonomiskt effektivt, internationellt konkurrenskraftigt och långsiktigt hållbart transportsystem. Trafikverket ska därvid verka för att de transportpolitiska målen uppnås.

Finansieringen av Trafikverkets verksamhet

Huvudparten av Trafikverkets verksamhet är finansierad med anslag över statsbudgeten. Härutöver finns finansiering med avgifter och med bidrag och lån från kommuner och regioner. Vidare förekommer finansiering med lån från Riksgälden.

Transportstyrelsen

Transportstyrelsens uppgifter

Transportstyrelsen har till huvuduppgift att svara för regelgivning, tillståndsprovning och tillsyn inom transportområdet.

Transportstyrelsen ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås. Verksamheten ska särskilt inriktas på att bidra till ett internationellt konkurrenskraftigt, miljöanpassat och säkert transportsystem.

Transportstyrelsens tillsyn ska, i enlighet med de föreskrifter som gäller för varje område, utövas:

- över järnvägs-, tunnelbane- och spårvägssystemen,
- över den civila sjöfarten, särskilt sjösäkerheten, sjöfartsskyddet och hamnskyddet,
- över den civila luftfarten, särskilt flygsäkerheten och luftfartsskyddet, och
- inom vägtransportsystemet.

Transportstyrelsen ska särskilt ansvara för frågor om:

- krav på infrastruktur, fordon, fartyg och luftfartyg,
- kompetenskrav och behörigheter,
- krav på infrastrukturförvaltare, trafikorganisatörer och trafikföretag,
- trafikregler, nyttjande av infrastruktur, anläggningar och service,
- villkor för marknadstillträde och konkurrensvillkor, och
- villkor för resenärer och de som köper godstransporttjänster.

Transportstyrelsen ska, ur ett trafikslagsövergripande perspektiv, inom sitt ansvarsområde ansvara för samordningen av de statliga myndigheternas trafiksäkerhetsarbete.

Transportstyrelsen ska svara för:

- register över järnvägsinfrastruktur och järnvägsfordon,
- luftfartygs- och inskrivningsregistret,
- fartygs- och sjömansregistret,
- registrering av avtal om båtbyggnadsförskott, och
- vägtrafikregistret.

Transportstyrelsen har myndighetsansvar för flygtrafiktjänst för civil och militär luftfart. Transportstyrelsen ska upprätta avtal med Försvarmakten i fråga om den praktiska tillämpningen av myndighetsansvaret för flygtrafiktjänst som berör militär luftfart. Transportstyrelsen ska svara för förvaltning och utveckling av ett krisberedskapssystem för luftburna sjuktransporter.

Transportstyrelsen ska upprätthålla en beredskap för att, i samråd med Myndigheten för samhällsskydd och beredskap och Socialstyrelsen, besluta om och genomföra luftburna sjuktransporter. Transportstyrelsen ska utöver sin tillsyn enligt järnvägslagen (2004:519) övervaka att marknaderna för järnvägstjänster, inklusive marknaderna för järnvägstransporter, fungerar effektivt ur ett konkurrensperspektiv.

Transportstyrelsen ska samråda med Konkurrensverket i konkurrensfrågor och anmäla missförhållanden till verket. Generaldirektören är myndighetschef.



Figur 2.3. Transportstyrelsens organisation.

Transportstyrelsens bemanning

Antalet anställda uppgår till ca 1 600.

Styrningen av Transportstyrelsen

Styrningen sker via instruktionen och regleringsbrev.

Finansieringen av Transportstyrelsen

För år 2010 finansieras Transportstyrelsens verksamhet enligt Tabell 2.3.

Tabell 2.3. Transportstyrelsens finansiering 2010.

<i>Belopp i tkr</i>	<i>Utfall första halvåret 2010</i>	<i>Prognos för helåret 2010</i>
<i>Verksamhetens intäkter</i>		
Anslag	421 686	791 695
Avgifter och andra ersättningar	835 459	1 483 609
Bidrag	72 335	144 072
Finansiella intäkter	215	301
Summa intäkter	1 330 696	2 419 677
<i>Verksamhetens kostnader</i>		
Kostnader för personal	478 922	947 865
Kostnader för lokaler	43 492	87 837
Övriga driftkostnader	641 784	1 249 274
Finansiella kostnader	464	1 476
Avskrivningar och nedskrivningar	29 264	68 669
Summa kostnader	1 193 927	2 355 121
Verksamhetsutfall	136 769	64 556

Sjöfartsverket

Sjöfartsverkets uppgifter

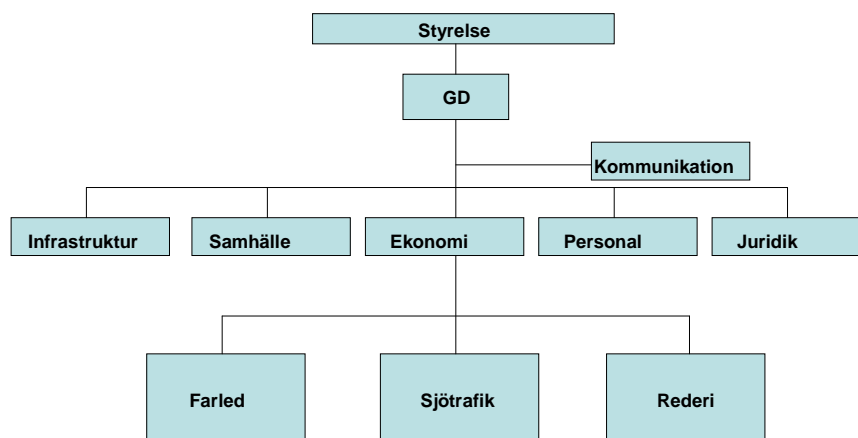
Sjöfartsverket ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås. Verket ska i sitt arbete ha ett trafikslagsövergripande synsätt.

Sjöfartsverkets huvuduppgifter är att:

- tillhandahålla lotsning
- svara för farledshållning och vid behov inrätta nya farleder,
- tillhandahålla sjöräddnings- och flygräddningstjänst,
- svara för isbrytning,
- verka för att sjöfartens påverkan på miljön minimeras,
- svara för sjögeografisk information inom Sjöfartsverkets ansvarsområde (sjökartläggning),
- svara för samordning av sjögeografisk information inom Sverige,
- redovisa och dokumentera Sveriges gränser till havs samt svara för skötsel och tillsyn av dessa gränser utmärkning,
- svara för beredskapsplanläggning i fråga om sjötransporter,
- årligen göra en utvärdering av den svenska sjöfartens konkurrenssituation inom ramen för verkets näringspolitiska uppgifter,
- verka för att hänsyn tas till funktionshindrade personers behov inom sjöfarten,

- planlägga, samordna och genomföra kultur- och fritidsverksamhet för sjöfolk i enlighet med bestämmelserna i ILO-konventionen (nr 163) om sjömäns välfärd till sjöss och i hamn,
- tillhandahålla sjötrafikinformationstjänst (VTS), sjötrafikrapporteringsystem (SRS), fartygsrapporteringsystem (FRS) och AIS (Automatic Identification System), och
- svara för övervakning och för att alla nödvändiga och lämpliga åtgärder vidtas för att se till att fartyg deltar i och följer reglerna för Sveriges sjötrafikinformationstjänst (VTS), sjötrafikrapporteringsystem (SRS), fartygsrapporteringsystem (FRS) och trafiksepareringssystem (TSS). Förordning (2008:1357).

Verksamheten ska bedrivas med inriktning huvudsakligen på handelssjöfarten. Sjösäkerheten i fritidsbåttrafiken ska främjas genom information och rådgivande verksamhet. Fritidsbåttrafikens intressen i övrigt liksom fiskets och marinens intressen ska beaktas.



Figur 2.4. Sjöfartsverkets organisation. Enheterna Farled och Sjötrafik har regionala organisationsenheter.

Sjöfartsverkets bemanning

Sjöfartsverket har ca 1 200 anställda.

Styrningen av Sjöfartsverket

Sjöfartsverket är ett affärsverk och styrs via instruktion och regleringsbrev. Verket ska täcka sina kostnader med intäkter från avgifter.

Finansieringen av Sjöfartsverket

Tabell 2.4. Sjöfartsverkets finansiering.

Belopp i mkr	Utfall 2009	Budget 2010
<i>Rörelsens intäkter</i>		
Farledsavgifter, brutto	516,4	540,0
Farledsavgifter, gods	274,7	300,0
Lotsavgifter	376,7	420,0
Anslag	205,6	205,6
Övriga externa intäkter	323,3	274,0
Summa intäkter	1 696,7	1 739,6
<i>Rörelsens kostnader</i>		
Kostnader för personal	773,3	780,8
Övriga externa kostnader	898,0	858,6
Avskrivningar	141,5	139,6
Summa kostnader	1 812,8	1 779,0
Rörelseresultat	- 116,1	- 82,4
Finansnetto	- 77,9	- 43,0
Årets resultat efter bokslutsdispositioner	- 119,0	- 82,4

Luffartsverket

Luffartsverkets uppgifter

Luffartsverkets huvuduppgift är att tillhandahålla en säker, effektiv och miljöanpassad flygtrafiktjänst för civil och militär luftfart. Luffartsverket får överlämna till någon annan att på verkets vägnar ombesörja verksamhet. Verksamhet som rör militära förhållanden får överlämnas endast i samråd med Försvarsmakten. Luffartsverket ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås.

Luffartsverket ska:

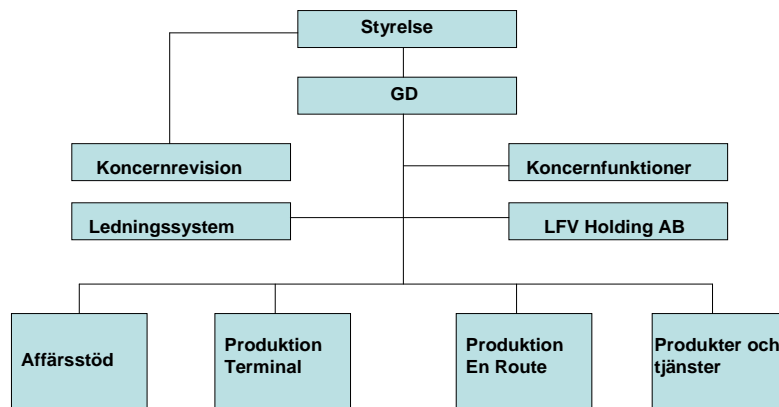
- inom och utom landet tillhandahålla flygtrafiktjänster samt service- och konsulttjänster som är knutna till verksamheten, och
- nationellt och internationellt främja forskning, utveckling och införande av ny teknik av betydelse för verksamheten.

Luffartsverket får:

- bedriva utbildning av flygledare,
- direkt eller genom till verket knutna bolag bedriva tjänsteexport inom sitt verksamhetsområde.

Luffartsverket ska se till att regelverk och rutiner som verket disponerar över är kostnadseffektiva och enkla för medborgare, företag och myndigheter.

Luffartsverket och de företag där staten genom verket direkt eller indirekt har ett bestämmande inflytande bildar tillsammans en affärsverkskoncern. Luffartsverket leds av en styrelse.



Figur 2.5. Luffartsverkets organisation.

Luffartsverkets bemanning

Luffartsverket har ca 1 400 anställda.

Styrningen av Luffartsverket

Luffartsverket är ett affärsverk och styrs via krav på finansiellt och verksamhetsmässigt resultat.

Finansieringen av Luftfartsverket

Luftfartsverket finansieras med avgifter.

Tabell 2.5. Luftfartsverkets finansiering.

<i>Resultaträkning</i>	<i>Koncernen första halvåret 2010</i>	<i>Koncernen prognos helåret 2010</i>	<i>Affärsverket första halvåret 2010</i>
Lufftartsintäkter	1 577	2 788	1 577
Kommersiella intäkter	580	667	576
Övriga intäkter	30	46	27
Summa intäkter i rörelsen	2 187	3 501	2 180
Personalkostnader	1 125	1 978	1 121
Diverse externa kostnader	733	1 089	738
Avskrivningar	347	452	347
Summa kostnader i rörelsen	2 206	3 519	2 206
Resultat från andelar i koncern- och intressebolag	5	0	-
Rörelseresultat	- 14	- 18	- 25
Resultat efter finansiella poster	91	81	- 68

Trafikanalys

Trafikanalys uppgifter

Trafikanalys har till huvuduppgift att, med utgångspunkt i de transportpolitiska målen, utvärdera och analysera samt redovisa effekter av föreslagna och genomförda åtgärder inom transportområdet. Vidare ska myndigheten ansvara för att samla in, sammanställa och sprida statistik på transportområdet.

Myndigheten ska inom sitt ansvarsområde bistå regeringen med underlag och rekommendationer.

Trafikanalys ska:

- svara för resvane- och varuflödesundersökningar,
- göra regelbundna beskrivningar av utvecklingen inom transportområdet,
- bistå Produktivitetskommittén (N2009:10) i dess arbete med att följa upp och analysera de statliga beställarnas åtgärder för att förbättra produktiviteten och innovationsgraden i anläggningsbranschen,

- bedriva omvärldsbevakning och omvärldsanalys inom transportområdet, särskilt med tonvikt på transportsystemets utveckling i Europeiska unionen och dess effekter för Sverige, samt
- kontinuerligt följa Trafikverkets arbete med att utveckla modeller för samhällsekonomiska analyser.

Trafikanalys ska varje år till regeringen redovisa en uppföljning av de transportpolitiska målen.

Trafikanalys ska utveckla trafikslagsövergripande utvärderingsmetoder. Trafikanalys ska ansvara för att resultaten av insamlad statistik översänds till Europeiska kommissionen om insamlandet skett på grundval av föreskrifter som har meddelats av kommissionen.

Trafikanalys ska ansvara för beräkningar av trafikens externa effekter i relation till skatte- och avgiftsuttag inom olika delar av den svenska och europeiska transportsektorn.

Trafikanalys får inom sitt verksamhetsområde bedriva egen forskning utifrån statistiskt material. Trafikanalys ska sprida kunskap, erfarenheter och resultat från sina verksamheter till andra myndigheter och intressenter, däribland regionala aktörer med ansvar för regionalt tillväxtarbete. Myndigheten ska samverka med andra myndigheter med ansvar för utvärderingar och analyser. Trafikanalys får inom sitt ansvarsområde utföra uppdrag åt planeringsansvariga myndigheter och organ under förutsättning att det inte påverkar förtroendet för myndighetens självständiga ställning. För sådana uppdrag ska myndigheten ta ut ersättning enligt avgiftsförordningen.

Trafikanalys organisation

Trafikanalys leds av en generaldirektör som under sig har tre avdelningar, en för Analys och granskning, en för Utvärdering, nulägesanalys och statistik samt en avdelning för Verksamhetsstöd.

Trafikanalys bemanning

Trafikanalys har för närvarande 30 anställda.

Styrningen av Trafikanalys

Styrningen sker via instruktion och regleringsbrev.

Finansieringen av Trafikanalys

Trafikanalys finansieras med anslag.

Väg- och transportforskningsinstitutet - VTI

VTI:s uppgifter

Statens väg- och transportforskningsinstitut har till huvuduppgift att bedriva forskning och utveckling som avser infrastruktur, trafik och transporter. Institutet ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås och för att kunskapen om transportsektorn kontinuerligt förbättras.

I institutets uppgifter ingår att:

- bedriva samhällsmotiverad tillämpad forskning,
- tillhandahålla tvärvetenskapliga forskningsmiljöer,
- samverka med universitet och högskolor som bedriver närliggande forskning och utbildning.

Institutet får medverka i internationellt samarbete på områden som hör till dess uppgifter.

Institutet utför forsknings- och utvecklingsarbete åt myndigheter och andra uppdragsgivare. Institutet får utföra uppdragen mot ersättning och bestämmer grunderna för ersättningen.

VTI:s organisation

VTI:s FoU-organisation samlas under tre avdelningar; Trafik och trafikant, Infrastruktur samt Transportekonomi. Varje avdelning innehåller ett antal forsknings- och/eller laboratorieenheter.

Trafik och trafikant

- Samspel människa fordon, transportsystem
- Fordonsteknik och simulering
- Mobilitet, aktörer och planering
- Trafiksäkerhet, samhälle och trafikant
- Miljö och trafikanalys

Infrastruktur

- Drift och underhåll
- Väg- och banteknik
- Krocksäkerhet (laboratorieenhet)
- Mätteknik (laboratorieenhet)

Transportekonomi

- Transportekonomi Borlänge
- Transportekonomi Stockholm

VTI:s bemanning

VTI har ca 190 anställda.

Styrningen av VTI

Styrningen sker via instruktion och regleringsbrev.

Finansieringen av VTI

Av årsredovisningen år 2009 för VTI framgår resultat enligt Tabell 2.6.

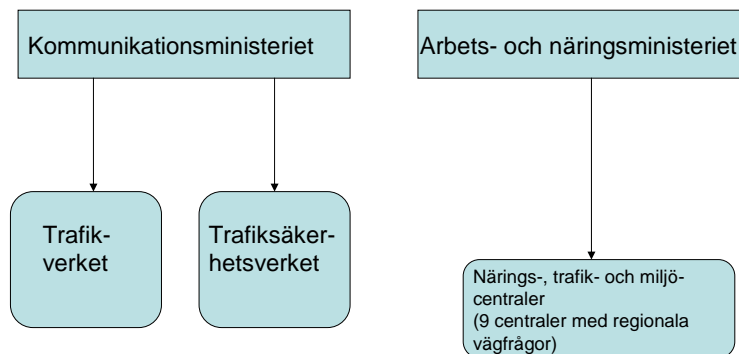
Tabell 2.6. VTI:s resultat enligt årsredovisning 2009

Intäkter av anslag, tkr	39 100
Intäkter av avgifter, m.m.	80 441
Intäkter av bidrag	47 761
Finansiella intäkter	355
Summa intäkter	167 657
Kostnader för personal	101 837
Kostnader för lokaler	16 710
Övriga driftkostnader	41 612
Finansiella kostnader	171
Av- och nedskrivningar	7 071
Summa kostnader	167 400
Verksamhetsutfall	257

Anmärkning: Verksamhet som finansieras med anslag och bidrag är inte konkurrensutsatt.

2.3 De finska myndigheternas uppgifter och ansvar

Den finska myndighetsstrukturen har förändrats mycket kraftigt under de senaste 20 åren. I flera avseenden är det en utveckling som återfinns i Sverige och i många andra länder. Betydande delar, såsom post, tele, järnväg, flyg har bolagiserats. Produktionsuppgifterna i form av drift, underhåll och byggande av anläggningarna inom järnvägen och vägarna har också bolagiserats. Som ett resultat av alla dessa förändringar utgörs myndighetsstrukturen inom transportområdet i Finland av två myndigheter – Trafikverket och Trafiksäkerhetsverket.



Figur 2.6. De statliga myndigheterna inom transportområdet.

Omstruktureringen av trafikförvaltningen klargör rollfördelningen mellan de olika aktörerna på området. Syftet med reformen var att grunda en myndighet med ansvar för frågor som gäller infrastrukturen för alla färdstätt och transporter (Trafikverket) och en myndighet som ansvarar för frågor som gäller säkerhet, miljö och administration (Trafiksäkerhetsverket). Också andra reformer har genomförts: vägdistrikten har införlivats med Närings-, trafik- och miljöcentralerna, före detta Sjöfartsverkets interna produktion har bolagiserats och Finavia har omformats till Finavia Abp, ett statsägt bolag.

Trafikverkets verksamhetsområde täcker hela trafiksystemet och alla trafikformer med undantag av luftfarten. Ämbetsverkets uppgift är att se till att Finland har ett trafiksystem som fungerar och som är energieffektivt, miljövänligt och säkert. Trafikverket etablerades den 1 januari 2010.

Trafiksäkerhetsverket är den ansvariga förvaltnings- och säkerhetsmyndigheten för reglerings- och övervakningsuppgifter som gäller trafiksystemet. Trafiksäkerhetsverkets uppgift är att främja säkerheten i trafiken och en hållbar utveckling av trafiksystemet. Trafiksäkerhetsverket etablerades den 1 januari 2010. Vid i stort sett samma tidpunkt bolagiserades två av affärsverken på förvaltningsområdet samt Sjöfartsverkets produktionsverksamhet till statligt ägda aktiebolag.

Arctia Shipping Ab (ett aktiebolag som grundats ur Rederiverkets affärsverksamheter) har i uppgift att producera isbrytningstjänster, specialtjänster med kombifartyg och förbindelsefartygstjänster.

Finavia Abp (tidigare Luftfartsverket Finavia) har i uppgift att underhålla och utveckla statens nät av flygplatser och Finlands flygledningstjänst.

Meritaito Ab (tidigare Sjöfartsverkets interna produktion och Rederiverkets affärsverksamhet inom farledsservice) har i uppgift att sköta farleder och andra uppgifter som anknyter till farleder och vattenbyggande.

Trafikverket

Trafikverkets uppgifter

Trafikverket är ett ämbetsverk inom kommunikationsministeriets förvaltningsområde som svarar för att servicenivån i trafiken på trafikleder som förvaltas av staten upprätthålls och utvecklas. Trafikverket främjar genom sin verksamhet hela trafiksystemets funktion, säkerheten i trafiken, en balanserad regional utveckling och en hållbar utveckling.

Verkets uppgifter är att:

- upprätthålla och utveckla trafiksystemet i samarbete med andra aktörer,
- svara för statens väg- och bannät samt de farleder som verket förvaltar och för samordnandet av åtgärder som gäller dem samt styra och övervaka farledshållningen i hela landet,
- svara för att viktiga vägprojekt genomförs och för planering, underhåll och byggande av banor och farleder,
- svara för styrningen av verksamheten vid närings-, trafik- och miljöcentralerna inom sitt verksamhetsområde och för samordningen av väghållningen vid nämnda centraler,
- delta i samordningen av trafiken och markanvändningen,
- sörja för trafikledningen och dess utveckling på statens trafikleder och i sjöfart även utanför statens farleder enligt vad som särskilt föreskrivs om detta,
- trygga vintersjöfartens förutsättningar,
- utveckla och främja trafiktjänsterna och marknadens funktion,
- främja höjandet av farledshållningens produktivitet,
- utveckla verksamhetsbetingelserna för kollektivtrafiken samt bevilja stöd för främjandet av sjöfarten och andra trafikformer,
- sörja för underhållet och utvecklingen av sjökartläggningen,
- bereda sig på att inom sitt verksamhetsområde sörja för att trafiksystemet fungerar under undantagsförhållanden och vid störningar under normala förhållanden.

Trafikverkets organisation

Den initiala organisationen

Trafikverkets initiala organisation fram till sista december 2010 består av fem avdelningar och de tre enheterna stabsenheten, kommunikationsenheten och enheten för intern revision. Trafikverket leds av generaldirektören.

Trafiksystemsavdelningen

Trafiksystemsavdelningen svarar för utvecklingen av trafiksystemet och beredningen av verkets strategiarbete. Trafiksystemsavdelningen samordnar verkets forsknings- och utvecklingsverksamhet, skötseln av miljö- och säkerhetsfrågor och utvecklingen av hela branschkompetensen samt sköter om uppgifter i anknytning till kollektivtrafikupphandlingar och sjöfartsstöd. Avdelningen sköter om uppgifter som hänför sig till landskaps- och generalplanering samt samordnar frågor i anknytning till detaljplanering och utarbetande av avsiktsförklaringar inom branschen.

Trafiksystemsavdelningen svarar dessutom för den landsomfattande styrningen av Närings-, trafik- och miljöcentralernas regionala trafiksystemsarbete samt tillstånds- och upphandlingsverksamheten inom kollektiv- och godstrafiken.

Sjöavdelningen

Sjöavdelningen svarar för farledshållningen, sjökartläggningen och sjötrafikledningen och -styrningen samt för uppgifter i anslutning till isbrytning inom vintersjöfarten. Avdelningen har till uppgift att upprätthålla och utveckla de grundläggande förutsättningarna för handelssjöfarten och den övriga sjötrafiken. Avdelningen ansvarar också för farledernas säkerhet.

Järnvägsavdelningen

Järnvägsavdelningen svarar för utvecklingen, byggandet, underhållet samt trafikledningen på det statliga bannätet. Järnvägsavdelningen beslutar om användningen av bannätet genom att bevilja järnvägsföretag bankkapacitet samt övervakar och styr järnvägstrafiken genom att sköta om styrningen av järnvägstrafiken. Avdelningen ansvarar också för säkerheten på bannätet.

Vägavdelningen

Vägavdelningen svarar för resultatet av väghållningen tillsammans med Närings-, trafik- och miljöcentralerna. Avdelningen svarar för riktlinjerna för samt styrningen och utvecklingen av väghållningen och för att tillvägagångssätten är enhetliga. Vägavdelningen ansvarar för trafikcentralsverksamheten för vägtrafikens del samt för upphandlingen av stora investeringar.

Administrationsavdelningen

Administrationsavdelningen svarar för Trafikverkets ekonomi-, personal- och dataadministration samt för informations- och arkiveringstjänsterna och den allmänna administrationen.

Stabsenheten

Stabsenheten svarar för samordningen, uppföljningen och rapporteringen av Trafikverkets budgetar och beredningen av årliga resultatmål. Stabsenheten svarar för upprätthållandet och utvecklingen av resultatet och ledningens redovisning samt anvisningarna för dem. Enheten sköter om verkets resultatavtal och sammanställningen av verksamhetsberättelsen samt styrningen och utvecklingen av kontrollverksamheten.

Stabsenheten svarar för det juridiska stödet till generaldirektören och trafikverkets övriga ledning samt utvecklar och samordnar skötseln av verkets juridiska ärenden samt intressebevakningen i fråga om beredningen av juridiska regleringar som gäller verket. Staben samordnar beredningen av verkets interna bestämmelser samt övervakar lagenligheten för verkets verksamhet.

Kommunikationsenheten

Kommunikationsenheten svarar för verkets externa och interna kommunikation samt för webbkommunikationen. Enheten svarar också för utvecklingen, samordningen och genomförandet av verkets kommunikation och grafiska framtoning.

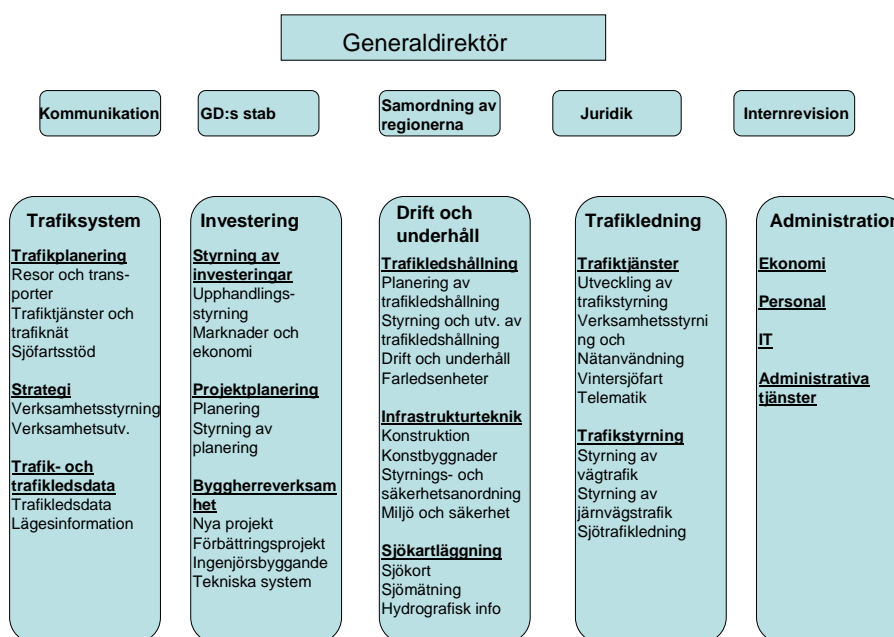
Enheten för intern revision

Enheten för intern revision svarar för granskningen av att verkets verksamhet och ekonomi är lagenlig och ändamålsenlig, för utvärderingen av verksamhetens resultat samt för utvärderingen av den interna kontrollen och för att riskhanteringen är ändamålsenlig och tillräcklig.

Organisationen från den 1 januari 2011

Från och med **den 1 januari 2011** sker en omorganisation av Trafikverket som syftar till att realisera en helhetssyn på trafik- och transportsystemet. Vi den tidpunkten upphör nuvarande organisation och ersätts med en organisation som syftar till en integrering av trafikslagen för att etablera det synsätt som ligger till grund för etableringen av Trafikverket.

Den nya organisationen består av fem (5) verksamhetsgrenar, en för transportsystemet, en för investeringar, en för underhåll, en för trafikledning samt en för administrativ verksamhet. Härutöver finns en övergripande funktion med uppgifter inom kommunikation/information, stabsuppgifter till GD, samordning av vägavdelningarna vid regionerna, juridik samt internrevision.



Figur 2.7. Trafikverkets organisation.

Trafikverkets bemanning

Trafikverket har för närvarande ca 730 anställda. Senast år 2015 ska antalet anställda uppgå till ca 600, varav 130 ska finnas placerade i Villmanstrand. Inom de övergripande funktionerna finns ca 40 anställda. De fem enheterna har var och en drygt 100 anställda utom transportsystem som är färre än 100 anställda.

På de regionala enheterna tillhörande ELU-centralerna som bl.a. svarar för verksamheter som rör väginfrastrukturen finns ca 700 anställda för närvarande. Dessa tillhör inte Trafikverket utan finns inordnade i en samlad statlig regional förvaltning tillsammans med medarbetare som hanterar frågor som rör näringsliv och miljö.

Styrningen av och i Trafikverket

Målet med trafikpolitiken är att sörja för fungerande vardagsresor, att säkerställa näringslivets konkurrenskraft och att bromsa klimatförändringen genom att man minskar utsläppen.

Finlands geografiska läge långt borta från trafikens och logistikens huvudflöden i Europa ställer krav på trafikpolitiken. Trafiksystemet bör utvecklas på lika villkor i olika delar av landet och för olika befolkningsgrupper. En smidig och välorganiserad kollektivtrafik stöder de trafikpolitiska målen. Trafiksäkerheten förbättras ständigt bland annat med hjälp av intelligenta trafiktjänster.

I regeringsprogrammet betonas särskilt betydelsen av ett effektivt trafiksystem och logistik. Med en långsiktig och innovativ trafikpolitik sörjer regeringen för trafiksystemet och en tillräcklig finansiering av det. I avsikt att öka långsiktigheten gör regeringen upp en trafikpolitisk redogörelse under valperioden.

Regeringen överlämnade den 27 mars 2008 den första trafikpolitiska redogörelsen till riksdagen. Regeringens trafik- och kommunikationspolitiska ministerarbetsgrupp under ledning av trafikministern har lett beredningen av redogörelsen. Meningen är att trafikpolitiska redogörelserna som utarbetas i början av valperioderna blir en bestående praxis. I utarbetandet av redogörelsen är det centrala målet en långsiktigare trafikpolitik. I denna trafikpolitiska redogörelse har det samtidigt beslutats om trafikinvesteringarna och finansieringen av dem under den fyra år långa valperioden. Detta ger bättre möjligheter än förr att planera och genomföra projekt på en lång sikt så att även konjunkurläget inom mark- och anläggningsbyggandet kan beaktas.

I redogörelsen betraktas bl.a. närings- och klimatpolitiken, kollektivtrafiken och gång- och cykeltrafiken, trafiksäkerheten, transportmarknaden och trafiknätet och finansieringen av det. Redogörelsen innehåller också ett investeringsprogram för valperioden och en lista över senare projekt där det är viktigt att deras planering förs framåt.

Under valperioden som sträcker sig till 2011 börjar sammanlagt 17 trafikinvesteringar vars värde är ca 1,9 miljarder euro. Dessutom kommer regeringen att förbereda sig att bevilja statsbidrag på högst 200 miljoner euro till byggandet av västmetron. Nya finansieringsformer som kompletterar budgetfinansieringen av trafikinvesteringar kommer att tas i bruk och utredas. Under valperioden inleds två nya livscykelprojekt. Det ska skapas beredskap för ett eventuellt ibruktage av vägavgifter som införs på nästa årtionde och som baserar sig på positioneringsteknik. Införande av trängselavgift på Helsingforsregionen ska utredas.

Dämpningen av klimatförändringen är den mest centrala utmaningen i trafikpolitiken under de kommande årtiondena. I den trafikpolitiska redogörelsen presenteras de allmänna riktlinjerna för klimatpolitiken i trafiken och de viktigaste trafikpolitiska sätten att dämpa klimatförändringen.

Inom sitt förvaltningsområde styr kommunikationsministeriet med hjälp av resultatstyrning ämbetsverk. Resultatstyrningen innebär att ministeriet vidtar åtgärder för att utveckla verksamhetsområdets inverkan på samhället och förvaltningsområdets resultat av sin verksamhet. Resultatstyrningen genomförs via en fyraårig verksamhets- och ekonomiplanering och i synnerhet via budgeten enligt en arbetsordning och en ekonomistadga samt andra allmänt godkända principer.

Resultatstyrningen är en styrmodell som baserar sig på avtal och vars mål är att hitta en balans mellan de resurser som står till buds och de resultat som kan nås med dem. Ramarna för respektive förvaltningsområde läggs fast i budgetpropositionen för varje år under fyraårsperioden. Kommunikationsministeriet är i sig ett förvaltningsområde. Inom detta förvaltningsområde fördelas medlen. Följande utgiftsområden finns upptagna i budgeten för 2011.

Omkostnader, EURO

Inkomster av verksamheten

Omkostnader

- Förvaltning
- Forskning och utveckling

Bastrafikledshållning

Inkomster

- Inkomster av den samfinansierade verksamheten (Kommunbidrag, EU-bidrag, TEN)
- Banavgift
- Övriga inkomster

Utgifter

- Underhåll
- Trafikledning
- Underhåll och reinvesteringar
- Sjömätning
- Regionala investeringar och temaprojekt
- Planering

Utvecklingsinvesteringar

- Anskaffning av och ersättning för mark- och vattenområden
- Utvecklande av trafikledsnätet
- Vissa trafikledsprojekt
- Livscykelnsfinansieringsprojekt

Trafikledsprojekten namnges i statsbudgeten. Fullmakt att ingå avtal för respektive projekt inhämtas av riksdagen. Kommunikationsministeriet sätter vidare upp resultatmål. Exempel på sådana mål ges i Tabell 2.7.

Tabell 2.7. Kommunikationsministeriets resultatmål.

<i>Resultatmål</i>	<i>Utfall år 1</i>	<i>Prognos år 2</i>	<i>Mål år 3</i>
Produktion och kvalitetsledning			
Fungerande rese- och transportkedjor			
Överbelastade huvudvägar, km, högst			
Förseningar p.g.a banhållningen, %			
Längden på snabba bannätet, km			
Väntetid på isbrytarservice, h högst			
Trafikledernas skick			
Belagda vägar i dåligt skick, km			
Konditionsindex för bannätet			
Trafiksäkerhet och miljö			
Tågtrafikolyckor som beror på banan			
Antal personer som skyddas för buller			
Funktionell effektivitet			
Förändring i arbetsproduktivitet, %			
Kostnader euro/vägkm			
Hantering och utveckling av mänskliga resurser			
Trivsel i arbetet, skala 1 - 5			
Antal anställda, årsverken			

Som framgår och som nämnts tidigare beslutas också hur många anställda i form av årsverken som får vara anställda på myndigheten, Trafikverket.

Finansieringen av verksamheten

Bruttoutgifterna för Trafikverkets verksamhet uppgick till drygt 1,6 miljarder euro för år 2009, Knappt 100 miljoner euro finansierades med inkomster som Trafikverket fick disponera. Intäkter från banavgifter uppgick till ca 38 miljoner euro år 2009.

Trafiksäkerhetsverket

Trafiksäkerhetsverkets uppgifter

Trafiksäkerhetsverket är den förvaltnings- och säkerhetsmyndighet som ansvarar för reglering och övervakning av trafiksystemet. Trafiksäkerhetsverket har som uppgift att främja trafiksäkerheten, en hållbar utveckling av trafiksystemet och att producera trafikrelaterade myndighetstjänster.

Verket ska:

- sörja för den allmänna säkerheten i trafiksystemet och utvecklandet av säkerheten,
- begränsa miljöolägenheter som orsakas av trafiken,

- sörja för tryggheten av sjöfarten och luftfarten,
- sörja för uppgifter i anslutning till trafikmarknaden inom sitt verksamhetsområde,
- inom ramen för särskilt föreskrivna befogenheter övervaka att regler och föreskrifter
- som gäller trafiksystemet iaktas inom systemet,
- sörja för ordnandet av förarexamina och sköta beskattnings- och registreringsuppgifter samt informationstjänstuppgifter inom sitt verksamhetsområde,
- utfärda de tillstånd, godkännanden och andra beslut som krävs inom verksamhetsområdet
- utfärda rättsnormer för sitt verksamhetsområde inom ramen för särskilt föreskrivna
- befogenheter,
- inom ramen för sina befogenheter ingå internationella fördrag av teknisk karaktär som inte gäller området för lagstiftningen,
- delta i internationellt samarbete inom sitt verksamhetsområde samt
- bereda sig på att inom sitt verksamhetsområde sörja för att trafiksystemet fungerar under undantagsförhållanden och vid störningar under normala förhållanden.

Verket ska även sörja för andra sådana myndighetsuppgifter inom verksamhetsområdet som det har enligt särskilda bestämmelser



Figur 2.8. Trafiksäkerhetsverkets organisation.

Trafiksäkerhetsverkets bemanning

Trafiksäkerhetsverket har för närvarande 531 anställda. Verket ska år 2011 vara 516 anställda.

Styrningen av Trafiksäkerhetsverket

Styrningen av Trafiksäkerhetsverket baseras på samma instrument som för Trafikverket. Den trafikpolitiska redogörelsen omfattar också trafiksäkerheten och den verksamhet som bedrivs i Trafiksäkerhetsverket. Resultatmål finns formulerade där rubrikerna under Produktion och kvalitetsledning avser Trafiksäkerhet, Övervakningsåtgärder, Serviceförmåga och kvalitet, Behandlingstider för ansökningsärenden, Användning av tjänster för elektronisk kommunikation samt De centrala kund- och intressentgruppernas tillfredsställelse. Vidare finns resultatmål för Funktionell effektivitet och Hantering av mänskliga resurser. Budgeten anges med belopp för utgifter och inkomster av verksamheten.

Finansiering av verksamheten i Trafiksäkerhetsverket

Verkets utgifter för 2009 uppgick till ca 104 miljoner euro. Inkomsterna uppgick till ca 72 miljoner euro. Anslaget för år 2009 uppgick till ca 24 miljoner euro. Nettoutgifterna uppgick till ca 34 miljoner kronor. Skillnaden finansierades med poster som fördes över från föregående år.

3 Slutsatser

Det som har gällt i Sverige har i stor utsträckning också präglat utvecklingen i Danmark, Finland och Norge. I samtliga länder har de statligt bedrivna verksamheter som rör produktionen av tjänster inom transportområdet bolagiserats. De statliga myndigheterna har blivit tydliga beställarorganisationer. Finland har där gått längst och genom upphandlingar låtit marknaden ta hand om sådant som i de övriga länderna fortfarande hanteras av myndigheterna. Främst märks det genom att Trafikverket i Finland har minimala byggherreorganisationer.

I Danmark och Norge har staten överlåtit mycket av ansvaret för vägnätet på lokala och regionala organ. Det centrala statliga inflytandet är koncentrerat till ett nationellt vägsystem som knyter samman landets regioner. I Finland och Sverige administrerar staten betydande delar av vägnätet. I samtliga nordiska länder hålls järnvägssystemet i allt väsentligt samman på nationell nivå.

Den långsiktiga planeringen av infrastrukturen har samordnats i samtliga länder, men på olika sätt. Det politiska inflytandet manifesterat genom att ministeriet har initiativet och driver den strategiska planerings- och prioriteringsprocessen samt att parlamenten har en aktivt beslutande roll i valet av projekt kännetecknar planeringen i Finland, Norge och Danmark.

I Sverige spelar den planerande myndighetskonstellationen en betydligt mer aktiv roll genom processens utformning och genom sitt informationsövertag. Sverige är också ensamt om att ha en särskild myndighet med ansvar för analys, granskning och uppföljning/utvärdering inom transportområdet. I övriga länder görs eventuell granskning och uppföljning/utvärdering inom ramen för myndighetens egen verksamhet, eller på departementsnivå.

Det finns flera sätt att hantera de statliga åtagandena inom trafik- och transportområdet. En del av detta är självklart beroende på olika traditioner och olika värderingar i de nordiska länderna. Andra inslag är beroende på olika förvaltningspolitiska överväganden och möjligheter att nyttja marknader och regioner. Sverige och Finland har skapat trafikslagsövergripande Trafikverk, medan Danmark och Norge fortfarande har en uppdelning av myndigheterna på väg och järnvägsområdet.

När det gäller reglering och tillsyn har dock Danmark och Sverige skapat trafikslagsövergripande myndigheter i form av Trafikstyrelsen respektive Transportstyrelsen. Det är också intressant att notera att sjöfartsuppgifterna i Danmark och Norge inte lyder under samma departement som övriga trafikslag, utan istället är mer knutna till handel och näringsliv. Det avspeglar den större ekonomiska betydelse som rederinäringen i Danmark och Norge har i jämförelse med Sverige.

Även inom myndigheterna finns uppenbara skillnader i styrning. Finska Trafikverket sticker ut när det gäller omsättning per anställd med ca 2 miljoner Euro/anställd. Svenska Trafikverket har ca 0,6 miljoner Euro/anställd i omsättning. Norska Jernbaneverket och Statens Vegvesen har i genomsnitt ca 0,3 miljoner Euro/anställd i omsättning. Danska Banedanmark och Vejdirektoratet har i genomsnitt ca 0,25 miljoner Euro/anställd i omsättning. Svenska Trafikanalys har ca 0,2 miljoner Euro/anställd i omsättning. Finska Trafikverket styrs bland annat genom krav på maximalt antal anställda vilket får till följd att mycket av verksamheten måste upphandlas. Frågan om vilken kompetens som ska finnas *in-house* och vilken som ska upphandlas externt är en känslig men ständigt återkommande fråga för myndigheter.

Man kan konstatera att trots att utmaningarna och målen för myndigheterna inom transportområdet är likartade i de nordiska länderna skiljer sig lösningarna åt mellan länderna. Länderna har lite olika historia och politiska traditioner vilket påverkar den politiska diskussionen om hur myndighetsstrukturen ska se ut. Man kan dock skönja likheter mellan Sverige och Finland som har haft en gemensam politisk historia, respektive mellan Danmark och Norge som också haft en gemensam politisk historia.

Denna översikt visar att det hur som helst finns stora och intressanta skillnader mellan länderna i de avseenden som undersökts. Därmed finns också förutsättningar för en fruktbar analys av *best practice* mellan länderna. Vad som utgör *best practice* ur olika aspekter ser Trafikanalys som intressanta frågor att studera vidare i en analys av konsekvenser för effektivitet och måluppföljning.



Trafikanalys är en kunskapsmyndighet för transportpolitiken. Vi analyserar och utvärderar föreslagna och genomförda åtgärder inom transportpolitiken. Vi ansvarar även för officiell statistik inom områdena transporter och kommunikationer. Trafikanalys bildades den 1 april 2010 och har huvudkontor i Stockholm samt kontor i Östersund.