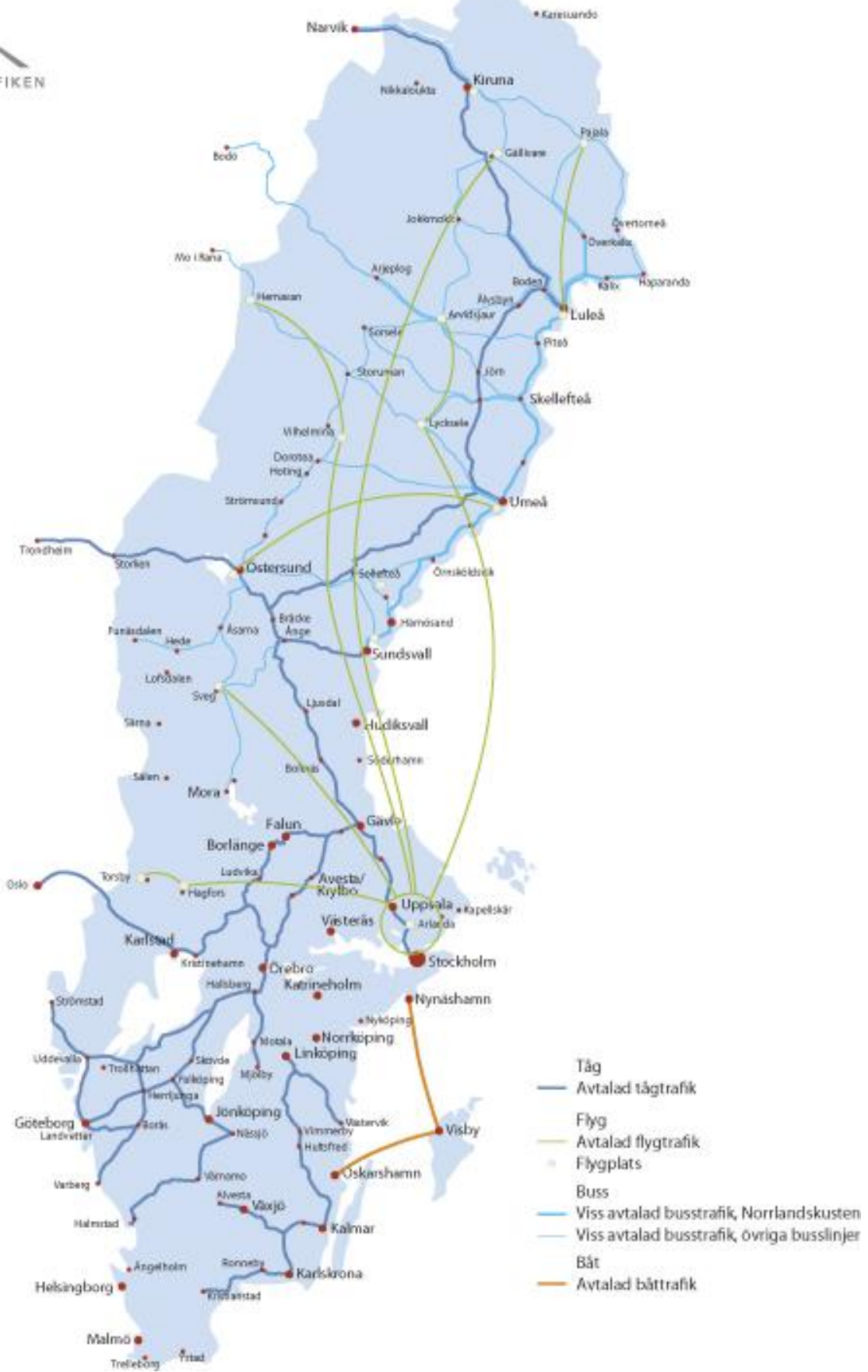


# RIKSTRAFIKENS ÅRSREDOVISNING 2010





## Förord

2010 har varit ett händelserikt år. Sträng vinterkyla under en lång period i början på året och en tidig vinter med mycket snö i slutet av året satte transportsystemet på stora prov. Vulkanutbrottet på Island i april lamslog flygtrafiken i stora delar av Europa och påverkade resandet och ekonomin hos flygföretagen negativt. För Rikstrafikens del har vi intensivt följt utvecklingen och i nära dialog med våra avtalsparter försökt hantera situationen både för att trygga säkerheten för de resande och tillgängligheten till kommuner och regioner.

Regeringen meddelade i början på året att myndighetens uppgifter skulle övertas av Trafikverket fr.o.m. den 1 januari 2011. Ett besked som påverkade arbetet under resten av året. Istället för utveckling, har verksamheten koncentrerats på avveckling under kontrollerade former. Tillsammans med Trafikverket har vi planerat för att överföra uppgifterna till dem på ett sätt som ska trygga en hög grad av kontinuitet samtidigt som lokaler, möbler och utrustning avyttrats så ekonomiskt fördelaktigt som möjligt. Ett arbete som varit framgångsrikt och som medfört att avvecklingskostnaderna har blivit mycket låga.

Trots att avvecklingen har varit i fokus har Rikstrafiken levererat flera tunga trafikutredningar under året. I januari presenterades en samrådsversion med olika trafikalternativ för den framtida färjetrafiken till Gotland från 2015. Samtidigt med att samrådsversionen presenterades meddelade Näringsdepartementet att uppgiften att ansvara för linjesjöfarten till Gotland skulle överföras till Gotlands kommun. Ett besked som omöjliggjorde för Rikstrafiken att fullfölja samrådet. I november 2010 gav Näringsdepartementet nya besked. Något regionaliserat ansvar är inte aktuellt. Sammantaget har detta medfört att förberedelsearbetet för den framtida Gotlandstrafiken försenats med ett år. Under året har också förutsättningarna för de nya flygavtalen setts över liksom förutsättningarna för nattågstrafiken till övre Norrland och busstrafiken i de fyra nordligaste länen. Flera nya trafikavtal har tecknats under året och särskilda insatser har också gjorts avseende trafikavtal där våra avtalsparter inte har levt upp till ställda krav.

Att Rikstrafikens verksamhet verkligen berör människors vardag är tydligt. När Rikstrafiken omprövar sina åtaganden och minskar sina insatser i viss trafik kommer reaktionerna från medborgare och näringsliv omgående. Ofta förväntas en högre standard än motiverat utifrån faktiska tillgänglighetsbrister. När det gäller såväl nattågstrafiken som linjesjöfarten till Gotland överlämnar nu Rikstrafiken de slutliga avgörandena om trafikens omfattning och standard till Trafikverket som under 2011 slutligt får bereda och överväga hur omfattande det statliga åtagandet ska vara.

Trots att avvecklingen har varit i fokus har de anställda vid Rikstrafiken in i det sista levererat utredningar, förberedelser för nya anbudsprocesser och löpande avtalsförvaltning, ett stort tack till dem!

Jag överlämnar en myndighet med en genomarbetad styrmodell med väldokumenterade arbetsrutiner för alla delprocesser. Dessutom är ekonomin i balans. Manegen är krattad! Jag önskar Trafikverket lycka till med övertagandet av Rikstrafikens uppgifter och ser fram emot att se hur de framtida avvägningarna mellan infrastruktur och trafik kommer att påverkas av att det från den 1 januari 2011 är en och samma myndighet som svarar för båda dessa uppgifter.



Ulf Lundin  
Februari 2011

# Innehållsförteckning

1	Om Rikstrafiken.....	5
1.1	Rikstrafikens uppgift .....	5
1.2	Rikstrafikens organisation och arbetsätt .....	5
1.3	Rikstrafikens avveckling .....	6
2	Resultat av årets insatser .....	6
2.1	Kartläggning av tillgänglighetsbrister .....	7
2.2	Nya trafikavtal .....	7
2.3	Förvaltning av trafikavtal .....	8
2.4	Utbetalt belopp fördelat på region .....	10
3	Tillståndet i målområdet .....	13
3.1	Det transportpolitiska målet.....	13
3.2	Grundläggande tillgänglighet .....	13
3.3	God kvalitet .....	17
3.4	Jämställdhet .....	18
3.5	God miljö och hälsa .....	20
4	Rikstrafikens administration .....	22
4.1	Rikstrafikens avveckling .....	22
4.2	Personal och kompetens .....	22
4.3	Kompetensutveckling .....	23
4.4	Hälsa och sjukfrånvaro .....	23
4.5	Analys .....	24
4.6	Rikstrafikens styrelse.....	24
5	Finansiell redovisning .....	25
5.1	Resultaträkning .....	25
5.2	Balansräkning .....	26
5.3	Anslagsredovisning .....	27
5.4	Redovisning av bemyndiganden i årsredovisningen .....	28
5.5	Tilläggsupplysningar och noter .....	29
5.6	Sammanställning över väsentliga uppgifter .....	35

# 1 Om Rikstrafiken

## 1.1 Rikstrafikens uppgift

Rikstrafikens uppgift är att verka för att de transportpolitiska målen nås med fokus på en grundläggande tillgänglighet i den interregionala kollektiva persontrafiken. Rikstrafiken ska ingå och ansvara för statens avtal om transportpolitiskt motiverad interregional och internationell kollektiv persontrafik som inte upprätthålls i annan regi och där det saknas förutsättningar för kommersiell drift. Rikstrafiken svarar också för statens avtal om linjesjöfart till Gotland. Rikstrafiken verkar även för utveckling och samordning av, samt följer utvecklingen och kartlägger brister i den interregionala kollektiva persontrafiken.

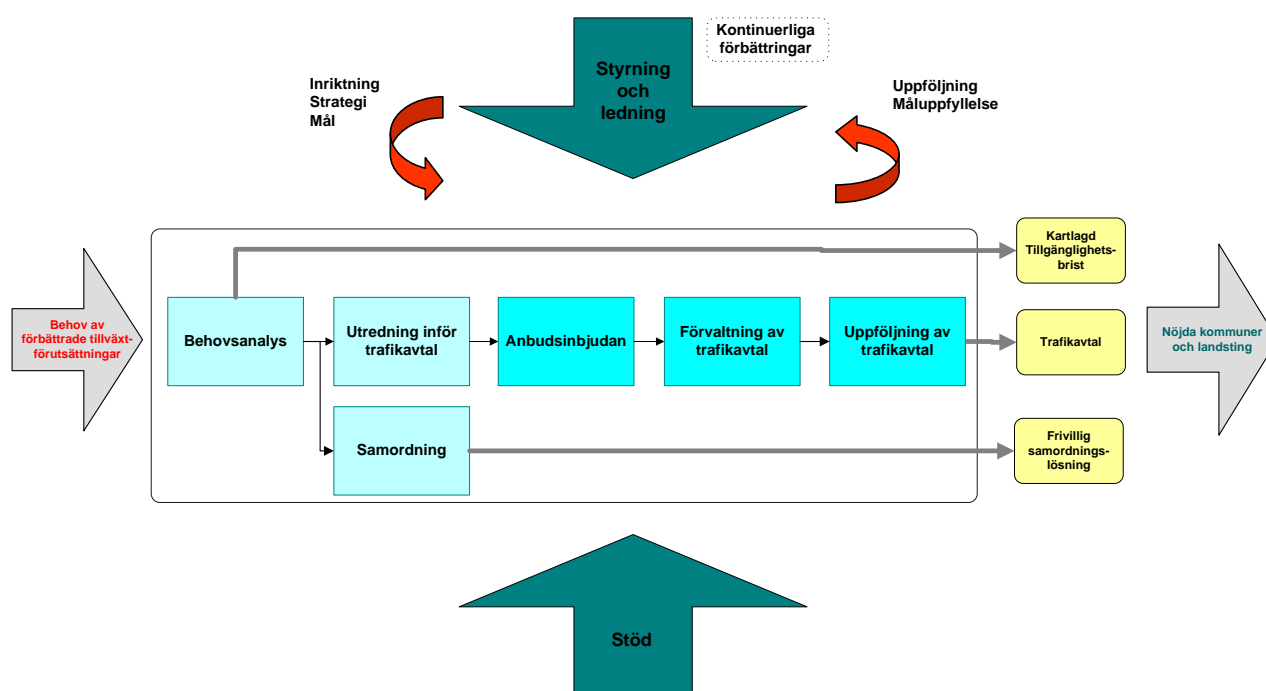
Rikstrafikens prestationer består i att kartlägga tillgänglighetsbrister, teckna trafikavtal för att förbättra tillgängligheten där den är bristfällig, förvalta ingångna trafikavtal samt samordna trafiklösningar, tidtabeller, biljettsystem, informationssystem och anpassning för funktionshindrade.

## 1.2 Rikstrafikens organisation och arbetssätt

Rikstrafiken leds av en styrelse. Generaldirektören är myndighetschef. Organisationen består av två avdelningar för kärnverksamheten – Utredningsavdelningen och Avtalsavdelningen. Det finns även en avdelning för administrativt stöd samt en chefsjurist.

Rikstrafiken tillämpar ett processororienterat arbetssätt. Utredningsavdelningen ansvarar för delprocesserna Behovsanalys, Samordning och Utredning inför trafikavtal som syftar till att kartlägga och identifiera var tillgänglighetsbrister finns och utreda vilken trafik som på bästa sätt kan lösa tillgänglighetsproblemet. Rikstrafiken ska även samordna andra aktörer så att biljett- och informationssystem är driftskompatibla och att kollektivtransportsystemet är sammanhållet.

Avtalsavdelningen ansvarar för Anbudsinbjudan, Förvaltning av trafikavtal och Uppföljning av trafikavtal som syftar till att anbudsprocesser genomförs på ett sätt så konkurrens skapas samt att befintliga avtal aktivt följs upp så rätt trafik erhålls och rätt ersättning erläggs. Rikstrafiken följer även upp hur den avtalade trafiken uppfattas av resenärerna.



Figur 1. Rikstrafikens processkarta

### 1.3 Rikstrafikens avveckling

I juni 2010 fick Rikstrafiken en ändring av regleringsbrevet. Rikstrafikens verksamhet skulle i sin helhet överföras till Trafikverket per den 1 januari 2011 och avvecklas som myndighet per den 31 december 2010. Inom Rikstrafiken startades ett avvecklingsprojekt i juli 2010. Arbetet med förberedelserna för myndighetens avveckling har redovisats i en rapport till regeringen i oktober 2010. Slutlig redovisning av arbetet med myndighetens avveckling samt redovisning av avvecklingskostnader återfinns under avsnittet Rikstrafikens administration. I kostnadsfördelningen för Rikstrafikens prestationer ingår inte avvecklingskostnaderna.

## 2 Resultat av årets insatser

I resultatredovisningen presenteras de prestationer Rikstrafiken levererat för att uppfylla de instruktionsenliga uppgifterna och de effekter insatserna haft för de transportpolitiska mål myndigheten ska verka för. För år 2010 har slutprestationer uppnåtts inom kartläggning av tillgänglighetsbrister, tecknande av trafikavtal samt förvaltning av trafikavtal. Verksamhetens art gör att vissa av myndighetens slutprestationer föregås av flera års förberedande arbete. Under året har förutsättningar för flyg- och busstrafik samt för Nattåg presenterats. Vid årets början lade Rikstrafiken även fram en samrådsversion med förslag till trafikupplägg för Gotlandstrafiken från 2015. Arbetet med samordning har bedrivits inom två områden under 2010. Dels genomfördes en förstudie i syfte att undersöka vilka svårigheter som medborgare upplever i samband med bokning av biljetter, vilken i sin tur avsågs ligga till grund för att kartlägga medborgarnas krav på biljettsystem. Dels genomfördes ett seminarium i syfte att initiera ett lokalt och regionalt gemensamt ansvarstagande för en tillfredsställande kollektivtrafik, främst avseende arbets- och skolpendling, längs sträckan Kristinehamn – Ludvika. Någon slutprestation inom Samordning har ännu inte kommit till stånd.

Redovisningen följer den struktur som gjordes föregående år. Då återrapporteringskraven förändrades 2009 redovisas jämförelsesiffror i den mån det är möjligt.

Då Rikstrafiken bara har en verksamhetsgren återges fördelningen av verksamhetens totala intäkter och kostnader i den finansiella redovisningen.

## 2.1 Kartläggning av tillgänglighetsbrister

För att identifiera var behov av insatser för grundläggande tillgänglighet finns i landet använder Rikstrafiken ett speciellt framtaget verktyg med datorbaserade tillgänglighetsanalyser. Verktyget bygger på Samtrafikens tidtabeller för kollektivtrafiken i Sverige och mäter möjligheten att förflytta sig med ett kollektivt färdmedel (flyg, färja, buss och tåg). Sveriges samtliga kommuner har kartlagts.

Därutöver har särskilda tillgänglighetsanalyser genomförts inför varje trafikutredning. Dessa är geografiskt avgränsade och ligger sedan till grund för den efterföljande trafikutredningen. Effekten av Rikstrafikens insatser redovisas under avsnittet Tillståndet i målområdet.

Av tabell 1 framgår kostnaden för att kartlägga brister i den interregionala kollektivtrafiken.

Tabell 1. Prestation Kartläggning tillgänglighetsbrister

Kartläggning tillgänglighetsbrister	2010	2009	2008
Volym (st)	1	1	1
Totala kostnader (Tkr)	1 280 <sup>1</sup>	2 129	

Att kostnaderna blivit lägre under 2010 beror främst på att färre behovsanalyser behövt genomföras samt att inga regionala konferenser genomförts under 2010.

## 2.2 Nya trafikavtal

För att förbättra tillgängligheten där den är bristfällig sluter Rikstrafiken trafikavtal med trafikföretag eller med två eller flera kollektivtrafikansvariga huvudmän. Under 2010 har två nya trafikavtal tecknats, ett med Tåg i Bergslagen AB avseende basutbud på sträckorna Gävle-Borlänge-Örebro-Mjölby, Borlänge-Mora och Borlänge-Malung. Det totala åtagandet för avtalet är 186 mkr och avtalet löper från december 2011 till december 2016. Även ett nytt trafikavtal med Länstrafikbolagen i Västernorrland, Västerbotten och Norrbottens län tecknades under 2010 avseende busstrafik för sträckan Sundsvall-Umeå- Haparanda. Det totala åtagandet för avtalet är 73 miljoner kronor och avtalstiden löper från augusti 2010 till juni 2015. Av tabell två framgår kostnaden för att teckna nya trafikavtal.

<sup>1</sup> Kostnad delprocess Behovsanalys. Gemensamma kostnader har fördelats med utgångspunkt i delprocessernas direkta driftskostnader och lönekostnader har fördelats med utgångspunkt från redovisad tid per delprocess.

**Tabell 2. Prestation Nya trafikavtal**

Nya trafikavtal	2010	2009	2008
Volym (st)	2	0	11
Totala kostnader (Tkr)	1 996 <sup>2</sup>	0	

### 2.3 Förvaltning av trafikavtal

Rikstrafiken förvaltar trafikavtalen under avtalstiden och effekten av avtalen levereras under flera år efter avtalstecknandet.

Avtalen med operatörer och trafikhuvudmän har följts upp löpande under 2010 och i de fall det varit nödvändigt har åtgärder vidtagits för att säkerställa att operatörer och trafikhuvudmän levererat i enlighet med avtalen. En extra verksamhetsrevision gjordes under vintern 2010 gällande ett tågavtal i enlighet med beslutad verksamhetsplan. Rikstrafiken genomförde även en oanmäld revision under hösten för att granska städkvaliteten på ett tågavtal. Viten har i ett antal fall utdelats på grund av förseningar eller kvalitetsbrister i förhållande till den avtalade trafiken.

Av tabell 3 framgår att 26<sup>3</sup> (27)<sup>4</sup> trafikavtal har förvaltats till en total kostnad av 8 610 tkr.

**Tabell 3. Prestation Förvaltning av trafikavtal**

Förvaltning av Trafikavtal	2010	2009	2008
Volym (st)	26	27	27
Totala kostnader (Tkr)	8 610 <sup>5</sup>	8 788	

Av tabell 4 framgår Rikstrafikens avtal den 31 december 2010. Tabellen visar avtalens varaktighet samt det återstående ekonomiska åtagandet för respektive avtal. Rikstrafikens bemyndigande fick uppgå till 3,5 miljarder kronor vid utgången av 2010. Den 31 december uppgick Rikstrafikens åtagande till knappt 3 miljarder kronor.

Rikstrafikens största återstående åtagande är avtalet om färjetrafik till/från Gotland på nästan 1,6 miljarder kronor under de kommande fyra åren. Avtalet med Norrtåg avseende persontrafik på järnväg i norra Sverige är det näst största återstående åtagandet som Rikstrafiken har. Norrtågsavtalet innebär ett ekonomiskt åtagande på drygt en halv miljard kronor till juli 2021. Flygavtalen svarar tillsammans för ett återstående åtagande om 71 miljoner kronor. Andra stora återstående åtaganden är avtalen med Tåg i Bergslagen på 231 miljoner kronor, nattågen till/från Norrland på 178 miljoner kronor samt Tåg i Väst med 112

<sup>2</sup> Kostnaden består av de nya trafikavtalens andel av den totala kostnaden för delprocess utredning under 2009 och delprocess avtalsinbjudan för 2010. Utredningskostnader som uppstått före 2009 kan inte redovisas. Beräkningen utgår från redovisad tid.

<sup>3</sup> Inklusive avtal om tåg i Småland/Halland som upphörde i juni 2010 samt avtal om ASJ fordon som upphörde 31 december 2010.

<sup>4</sup> 2009 års värden inom parentes.

<sup>5</sup> Kostnad delprocess förvaltning av trafikavtal och Uppföljning av trafikavtal inklusive fördelade lönekostnader och gemensamma kostnader.

miljoner kronor. Rikstrafikens garantiåtagande för outhyrda lok och vagnar upphörde vid årsskiftet.

**Tabell 4. Rikstrafikens avtal 2010-12-31, varaktighet och ekonomiskt åtagande.**

Trafikavtal	Varaktighet t.o.m.	Återstående åtagande 2010-12-31 (tkr)
Färjetrafik Gotland	2015-01-31	1 596 075
Flyg Östersund - Umeå	2011-10-29	11 240
Flyg Pajala - Luleå	2011-10-29	11 898
Flyg Sveg - Arlanda	2011-10-29	7 330
Flyg Torsby - Hagfors - Arlanda	2011-10-29	13 030
Flyg Arvidsjaur - Lycksele - Arlanda	2011-10-29	5 700
Flyg Gällivare - Arlanda	2011-10-29	9 364
Flyg Hemavan - Vhm - Arlanda	2011-10-29	12 620
Nattåg	2013-06-15	178 136
Dagtag BD län	2011-07-31	6 198
Tåg Kalmar - Göteborg	2011-12-31	5 000
Tåg Karlskrona - Kristianstad	2013-06-30	27 198
Tåg Sundsvall - Storlien	2011-07-31	3 920
Tåg Stångådal, Tjust	2014-06-15	72 529
Tåg i Väst	2015-06-30	112 000
Tåg i Bergslagen	2016-12-17	230 896
Tåg Ludvika - Kristinehamn	2011-06-15	756
Tåg Karlstad - Oslo	2012-12-18	9 932
Tåg Nässjö - Halmstad	2015-12-12	50 000
Buss Sundsvall - Långsele	2011-12-31	3 000
Buss Sundsvall - Haparanda	2015-06-15	62 864
Buss Mora - Gällivare	2011-06-15	3 472
Buss Samverkande system Norrland	2012-06-30	52 500
Norrtåg	2021-07-31	510 491
<b>Summa</b>		<b>2 996 149</b>

Av tabell 5 framgår Rikstrafikens transfereringskostnader för den avtalade trafiken fördelad på trafikslag åren 2008-2010.

Rikstrafikens transfereringskostnader för busstrafik är något lägre än föregående år beroende på att ett nytt avtal börjat gälla för busstrafiken längs Norrlandskusten. Tre linjer har reducerats till en busslinje.

Transfereringskostnaden för flygtrafik blev lägre än 2009 främst beroende på att ersättning för konkurrerande trafik inte blev lika hög 2010.

Tågtrafikens transfereringskostnader minskade med 19 procent från föregående år. Rikstrafiken håller på att trappa ner sina insatser i västra och mellersta Sverige på grund av att dessa områden numera har en acceptabel tillgänglighet vilket inte längre motiverar ett lika högt engagemang från Rikstrafiken.

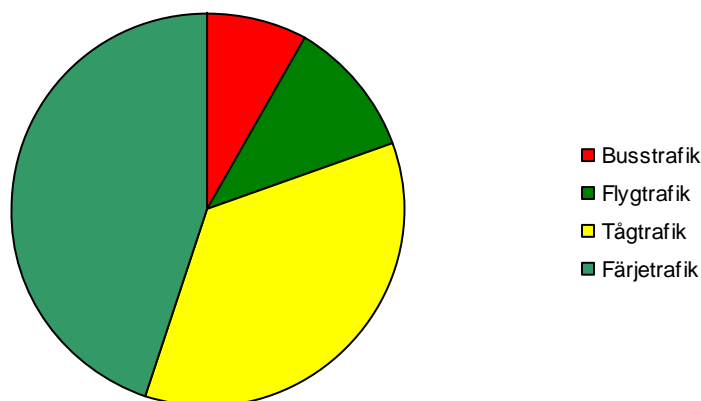
Transfereringskostnaderna för färjetrafik till och från Gotland ökade med ca 5 procent från 2009. Kostnadsökningen beror till störst del på oljeprisförändringar.

Tabell 5. Transfereringskostnad per trafikslag

Specifikation över kostnaderna för avtalad trafik (Mkr)			
Trafikslag	2010	2009	2008
Busstrafik	67	70	69
Flygtrafik	93	98	97
Tågtrafik	282	348	389
Färjetrafik	361 <sup>6</sup>	344	542
<b>Summa</b>	<b>802</b>	<b>860</b>	<b>1 097</b>

Av figur 2 framgår fördelningen av Rikstrafikens transfereringskostnader per trafikslag. Under 2010 utgjorde transfereringskostnaderna för färjetrafiken 45 (40) procent. Tågtrafiken svarade för 35 (41) procent av transfereringskostnaderna. Flygtrafiken svarade för 12 (11) procent och busstrafiken för 8 (8) procent av Rikstrafikens totala transfereringskostnader.

Transfereringskostnad per trafikslag



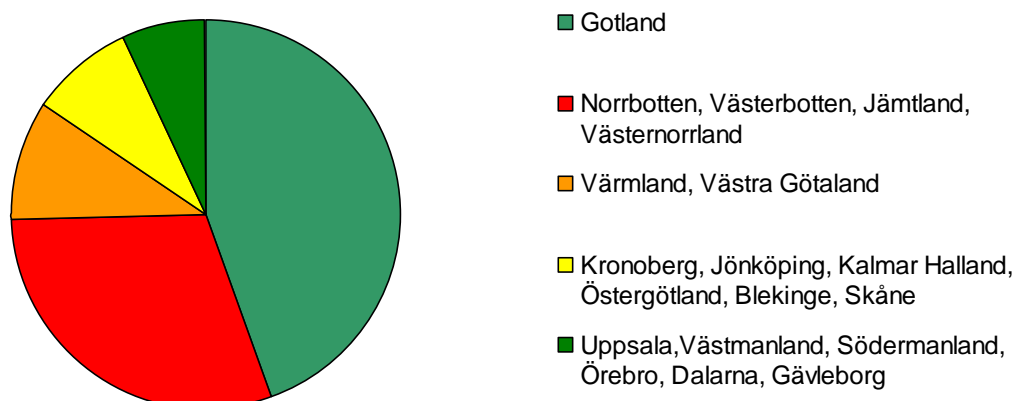
Figur 2. Transfereringskostnad per trafikslag

## 2.4 Utbetalt belopp fördelat på region

Av figur tre framgår hur utbetalda ersättningar för Rikstrafikens avtalade trafik fördelar sig per region under 2010. Flera län har lagts samman till en region beroende på hur trafikavtalen berör länen. Sammanställningen visar att störst ersättning går till trafiken till och från Gotland, 44 procent. 30 procent av den utbetalda ersättningen går till trafik till, från och inom Norrland i form av flyg, tåg och busstrafik. En dryg fjärdedel av ersättningen går till övriga delar i Sverige främst Värmland och Västra Götaland.

<sup>6</sup> Enligt skatteverkets beslut avseende mervärdesskatt för Destination Gotland avseende administrationsersättning från Rikstrafiken för beskattningsåret 2008 har 4,1 mkr bokats upp i Rikstrafikens bokslut 2010.

### Utbetalt belopp per region, vissa län sammanfogade



Figur 3. Utbetalt belopp per region

Av tabell 6 framgår Rikstrafikens samtliga kostnader per avtal. Tabellen redovisar Rikstrafikens totala förvaltningskostnader fördelade per transfereringskostnad och avtal.

Tabell 6. Förvaltningskostnad per avtal (tkr)

Avtal	Transfereringskostnad	Förvaltningskostnad <sup>7</sup>	Totala kostnader	Förv. Kost/ Trans. Kostnad
Färjetrafik Gotland	361 011	6 961	367 972	2 %
Flyg Östersund - Umeå	13 008	791	13 799	6 %
Flyg Arvidsjaur - Arlanda	3 286	413	3 699	13 %
Flyg Gällivare - Arlanda	7 928	850	8 778	11 %
Flyg Hemavan - Arlanda	7 156	492	7 648	7 %
Flyg Lycksele - Arlanda	3 286	632	3 918	19 %
Flyg Storuman - Arlanda		233	233	
Flyg Villhelmina - Arlanda	20 910	1 231	22 140	6 %
Flyg Sveg - Arlanda	8 405	442	8 847	5 %
Flyg Pajala- Luleå	13 713	602	14 314	4 %
Flyg Torsby-Hagfors-Arlanda	14 815	1 403	16 218	9 %
Buss Sundsvall - Långsele	3 000	38	3 038	1 %
Tåg Sundsvall - Storlien	7 398	776	8 174	10 %
Tåg i Bergslagen	53 750	1 142	54 892	2 %
Tåg Örebro-Oslo	4 168	345	4 513	8 %
Tåg Ludvika- Kristinehamn	1 650	531	2 181	32 %
ASJ Järnvägsfordon	460	7	467	2 %
Tåg i Väst	53 902	55	53 957	0 %
Tåg Karlskrona - Kristianstad	15 060	351	15 411	2 %
Buss Sundsvall - Haparanda	21 901	510	22 411	2 %
Buss Samverkande system	35 000	950	35 950	3 %
Tåg i Småland - Halland	19 308	439	19 747	2 %
Tåg i Stångådal, Tjust	20 754	848	21 602	4 %
Tåg Kalmar - Göteborg	16 000	52	16 052	0 %

<sup>7</sup> Direkta förvaltningskostnader har bokförts på respektive trafikavtal. Gemensamma kostnader fördelas med utgångspunkt i redovisad tid per trafikavtal.

Nattåg	75 901	1 854	77 755	2 %
Dagtag BD län	11 159	69	11 228	1 %
Buss Mora - Gällivare	6 943	495	7 438	7 %
Norrtåg 2010-2011	2 563	1 046	3 609	41 %
<b>Summa</b>	<b>802 433</b>	<b>23 557</b>	<b>825 990</b>	<b>3 %</b>

Två avtal har väsentligt högre förvaltningskostnad i relation till transfereringskostnad än övriga avtal. Det är Norrtåg och Tåg Ludvika-Kristinehamn. Arbetet inför trafikstart för Norrtåg intensifierades under 2010 samtidigt som transfereringskostnaden var låg då endast en del av sträckan öppnades under året. Utredningen för tågtrafik på sträckan Ludvika-Kristinehamn slutfördes i mars 2010 och har därefter resulterat i Rikstrafikens samordningsinsatser för eventuellt fortsatt trafik.

Rikstrafiken har under 2010 gjort en omfattande utredning inför kommande avtalsperiod på flyg. Utredningen har även innefattat Storuman trots att Rikstrafiken inte är engagerad i flygtrafiken denna avtalsperiod.

Två avtal har en mycket låg förvaltningskostnad i förhållande till transfereringskostnaden, Tåg Kalmar-Göteborg och Tåg i Väst, vilket beror på att avtalen har prioriterats lägre än andra avtal då Rikstrafikens engagemang upphör efter nuvarande avtalsperiod.

Störst förvaltningskostnad uppvisar avtalen om färjetrafik till Gotland även om den procentuella andelen är låg på grund av att transfereringsbeloppet är mycket högt. De höga förvaltningskostnaderna förklaras av förberedelsen inför anbudsinbjudan för trafikavtalet som ska börja gälla från februari 2015.

## 3 Tillståndet i målområdet

### 3.1 Det transportpolitiska målet

Mål: Transportpolitiken ska säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Det transportpolitiska målet har två huvudmål som stödjer det övergripande målet.

#### *Funktionsmål:*

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

#### *Hänsynsmål:*

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

Rikstrafiken verkar för att uppnå det transportpolitiska målet och då i synnerhet avseende funktionsmålet att ge alla en grundläggande tillgänglighet som bidrar till utvecklingskraft i hela landet.

Nedan redovisas de effekter för funktions- och hänsynsmålet som Rikstrafikens insatser påverkat.

### 3.2 Grundläggande tillgänglighet

Rikstrafiken har tolkat en grundläggande tillgänglighet som bidrar till utvecklingskraft i hela landet genom att ställa upp sju tillgänglighetskriterier. Dessa ska vara uppfyllda för att målet om grundläggande tillgänglighet i dess helhet ska anses vara uppfyllt.

De sju kriterier som ska vara uppfyllda för att en god interregional tillgänglighet ska råda till en kommun omfattar tillgänglighet till/från Stockholm, internationella resor, kultur och service/inköp, region/universitetssjukhus, universitet/högskola samt alternativa målpunkter i angränsande län. Kriterierna är framtagna huvudsakligen med utgångspunkt i att en kommun ska ha goda förutsättningar att leva och utvecklas och stöttar en viss typ av resande, främst tjänsteresor, sjukresor och resor till högskola och universitet samt serviceresor.

För varje kriterium finns tre nivåer (grön, gul och röd standard), där grön standard är god tillgänglighet, gul standard är acceptabel tillgänglighet och röd standard är inte acceptabel tillgänglighet. Mätningarna utgår från kommunhuvudorten och avser tillgängligheten till andra kommunhuvudorter eller specificerade målpunkter.

Rikstrafikens insatser har under 2010 medfört att tillgängligheten för 107 av landets kommuner upprätthållits på en högre nivå än om inga insatser gjorts. Utan Rikstrafikens insatser skulle 18 kommuner ha haft en oacceptabel tillgänglighet avseende alla kriterierna. Genom Rikstrafikens insatser har antalet kommuner med oacceptabel tillgänglighet minskats till 8. Även i dessa 8 kommuner gör Rikstrafiken insatser, men insatserna förmår inte att reducera restiderna till en sådan nivå att en god eller acceptabel tillgänglighet nås. Skälen är att kommunerna har stor geografisk yta, saknar infrastruktur för snabba transporter och därmed blir resan till den typ av målpunkter som ingår i Rikstrafikens kriterier för tillgänglighet för långsam. Trots detta anser Rikstrafiken att insatserna som görs i dessa kommuner är betydelsefulla. Annars skulle kommunerna stå utan en interregional kollektivtrafik. Den service som erbjuds till dessa kommuner är således på en grundläggande basnivå.

Sämst interregional tillgänglighet har kommunerna i Norrlands inland, norra Värmland och Dalarna, Tornedalen och i Småland. Det är därför rimligt att flest kommuner som får tillgänglighetsförbättringar till följd av Rikstrafikens insatser ligger just där. Totalt sett inom dessa delar av landet får 63 kommuner förbättrad tillgänglighet.

Av tabell 7 framgår vilka tillgänglighetsförbättringar som Rikstrafikens insatser ger. Flest antal förbättringar sker i kriterium 7 (närliggande målorter) där 39 kommuner får förbättrad tillgänglighet tätt följd av kriterium 6 (universitet och högskolor) med 37 kommuner och kriterium 4 (kultur, service och inköp) med 32 kommuner. Minst antal förbättringar sker i kriterium 1 (från Stockholm), där 21 kommuner får förbättrad tillgänglighet. Många kommuner får förbättringar i flera olika kriterier. Dessa förbättringar avser alla standardförbättringar, både en förbättring från dålig tillgänglighet (röd standard) och från acceptabel tillgänglighet (gul standard) till god tillgänglighet (grön standard). Om man däremot ser till största förbättringarna är det i kriterium 3 (internationella resor) och 4 (kultur service och inköp), där 27 respektive 19 kommuner skulle ha dålig tillgänglighet (röd standard) utan Rikstrafikens insatser. Jämförelsetal för 2008 redovisas inte då analysverktyget förbättrats och databasen gjorts mer komplett vilket gör att redovisningen 2008 inte är jämförbar.

**Tabell 7. Antal tillgänglighetsförbättringar 2009 och 2010**

Kriterium	2010		2009	
	Totalt antal förbättringar	Totalt antal förbättringar	Förbättring från röd standard	Förbättring från röd standard
1 Till Stockholm	26	18	16	13
2 Från Stockholm	21	24	11	14
3 Internationella resor	31	34	27	28
4 Kultur, service och inköp	32	36	19	28
5 Region/Universitetssjukhus	21	27	6	13
6 Universitet och högskolor	37	37	8	12
7 Närliggande målorter	39	38	9	10

Orsaken till förändringarna är att trafikföretagen ändrat tidtabellerna så att gränsen mellan standardnivåerna passerats. Förändringarna går åt båda hållen, omfattningen varierar mellan

kriterierna och kan omfatta interregional trafik med eller utan ekonomiskt stöd från Rikstrafiken.

De tydligaste förbättringarna i tillgänglighet ger Rikstrafikens flygavtal, som får stora effekter och ofta i flera kriterier. De flesta förbättringarna sker i kriterium 1 (till Stockholm), 2 (från Stockholm) och 3 (internationella resor), men även i kriterium 5 (region och universitetssjukhus) och 6 (universitet och högskolor) förbättrar flyget tillgängligheten. Förbättringen är oftast stor, från dålig tillgänglighet till att helt uppfylla kraven för god tillgänglighet.

Tåg- och busslinjer ger i allmänhet mer begränsade tillgänglighetsförbättringar. De långa busslinjerna i Norrlands inland ger relativt få förbättringar som ger utslag i en förändrad tillgänglighet. Även om inte acceptabel tillgänglighet uppnås kan busstrafiken ändå ge stora tillgänglighetsförbättringar i form av många timmars minskad restid jämfört med alternativa resvägar.

Rikstrafikens mätningar visar att 5 kommuner har en bristande interregional tillgänglighet och helt saknar insatser från Rikstrafiken. Liksom tidigare hade kommuner i norra Dalarna (Malung, Älvdalen) och på Öland (Borgholm) bristande tillgänglighet. Dessutom har tillkommit en kommun i Dalsland (Bengtfors) och en i Värmland (Munkfors). För att förbättra tillgängligheten för Älvdalen och Malung har Rikstrafiken i det nya trafikavtalet med Tåg i Berslagen lämnat ett ekonomiskt bidrag för ett basutbud på sträckorna Malung-Borlänge, Mora-Borlänge samt Gävle-Borlänge-Örebro-Mjölby. Tåg i Bergslagen har i sin tur åtagit sig att verka för att Älvdalen och Orsa får goda bussförbindelser med tågtrafiken till/från Mora.

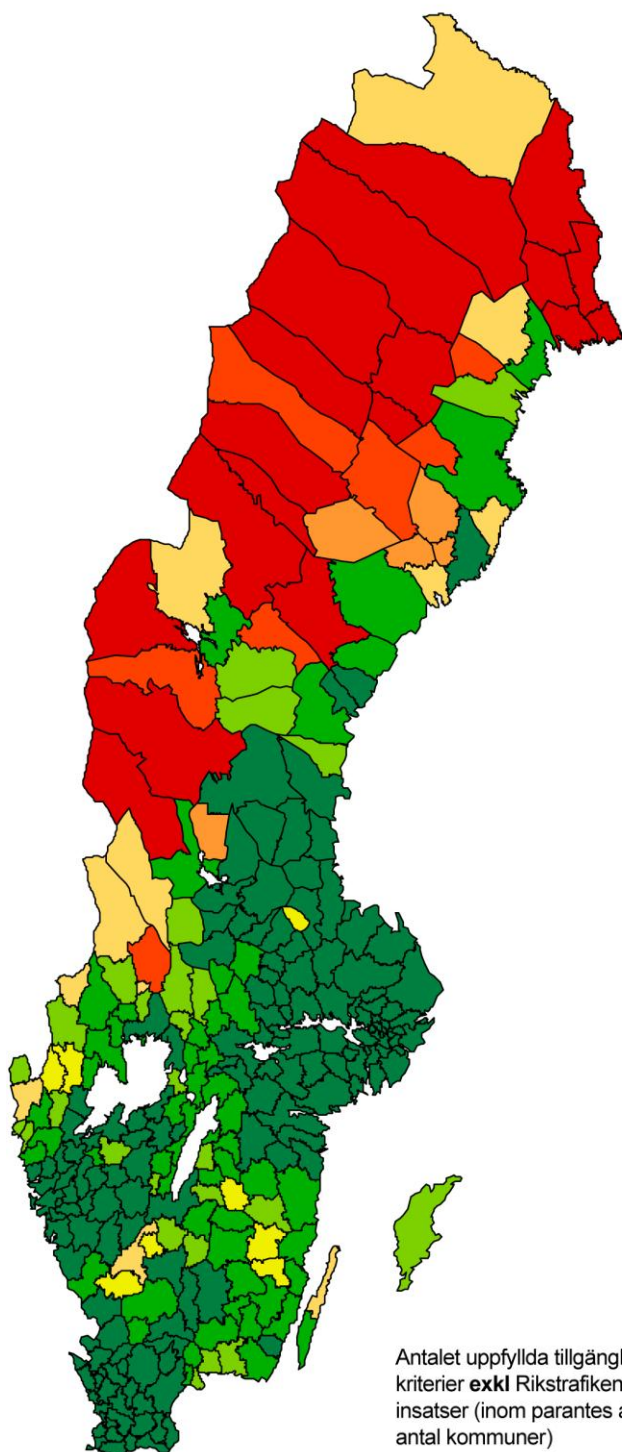
Gotland är en kommun som har särskilda behov eftersom den helt saknar landförbindelse. Genom Rikstrafikens färjetrafik mellan fastlandet och Gotland har en god tillgänglighet upprätthållits även för godstrafiken.

Av nedanstående kartor framgår hur tillgängligheten har förändrats med de insatser Rikstrafiken gjort under 2010. Den vänstra kartan visar tillgängligheten utan Rikstrafikens insatser och den högra med Rikstrafikens insatser. Grön färg visar på bättre tillgänglighet. Gul eller röd färg visar kommuner som har tre eller fler kriterier som inte når upp till acceptabel nivå.

Genom Rikstrafikens prestationer har interregional kollektivtrafik kunnat upprätthållas i delar av landet som annars inte skulle ha haft trafik i samma omfattning och kvalitet. Rikstrafiken anser att de tillgänglighetsvinster som blivit följden av den trafik som upprätthålls med ersättning från Rikstrafiken även bidragit till regional utvecklingskraft.

Utan Rikstrafikens avtalade trafik

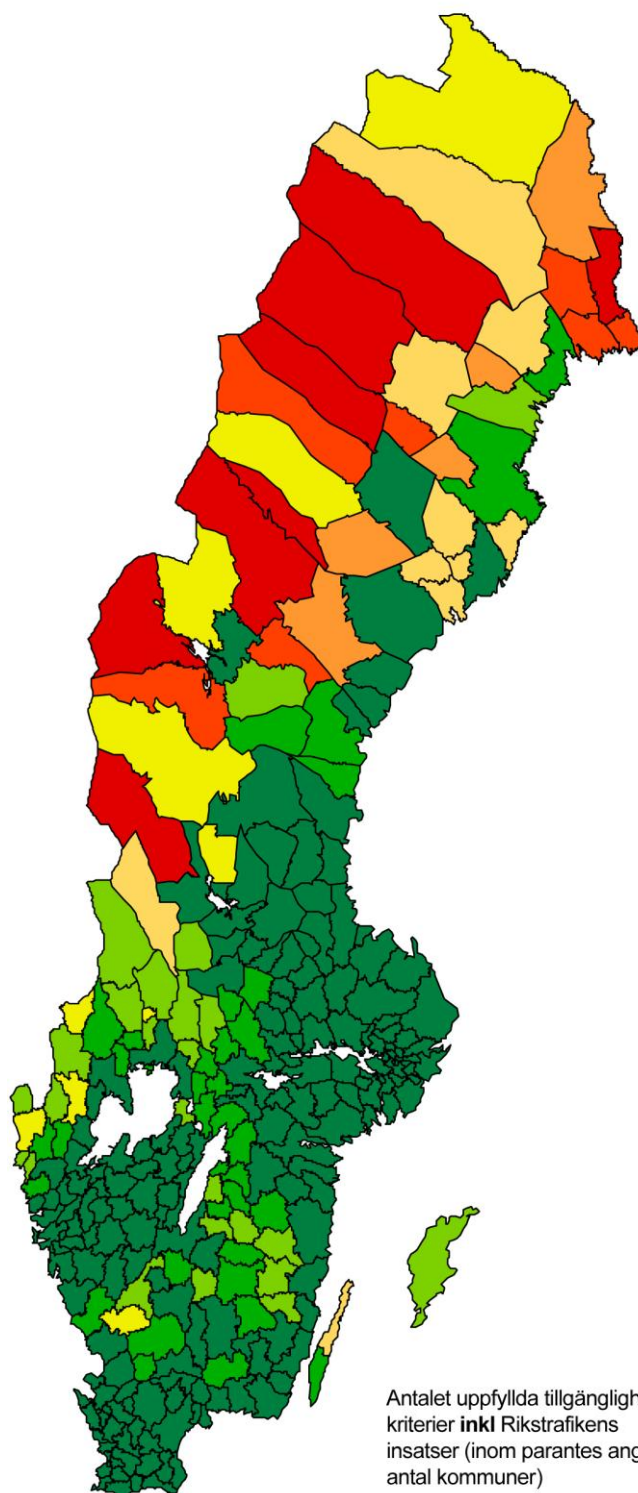
Befintlig trafik, med Rikstrafikens avtalade trafik



Antalet uppfyllda tillgänglighets-kriterier **exkl** Rikstrafikens insatser (inom parentes anges antal kommuner)

Vecka 41 2010

0	(18)
1	(7)
2	(5)
3	(12)
4	(8)
5	(27)
6	(56)
7	(157)



Antalet uppfyllda tillgänglighets-kriterier **inkl** Rikstrafikens insatser (inom parentes anges antal kommuner)

Vecka 41 2010

0	(8)
1	(7)
2	(5)
3	(10)
4	(10)
5	(25)
6	(36)
7	(189)

### 3.3 God kvalitet

Rikstrafiken har tolkat målet som hur nöjda resenärerna är med trafiken på de linjer som omfattas av Rikstrafikens avtal.

Kundundersökningen 2010 har genomförts på sammanlagt 39 linjer (varav 10 busslinjer, 7 flyglinjer, 18 tåglinjer, 2 nattåg och 2 färjelinjer.) I årets undersökning har antalet frågor utökats från 10 kvalitetsfrågor till 19. Frågorna berör som tidigare; klimat, städning, information, personal och tillgänglighet.

I 2010 års undersökning har tåg- och bussresenärerna gett den upphandlade trafiken ett bra betyg. Flyg- och färjeresenärerna ger också trafiken ett bra betyg om än något lägre än föregående år.

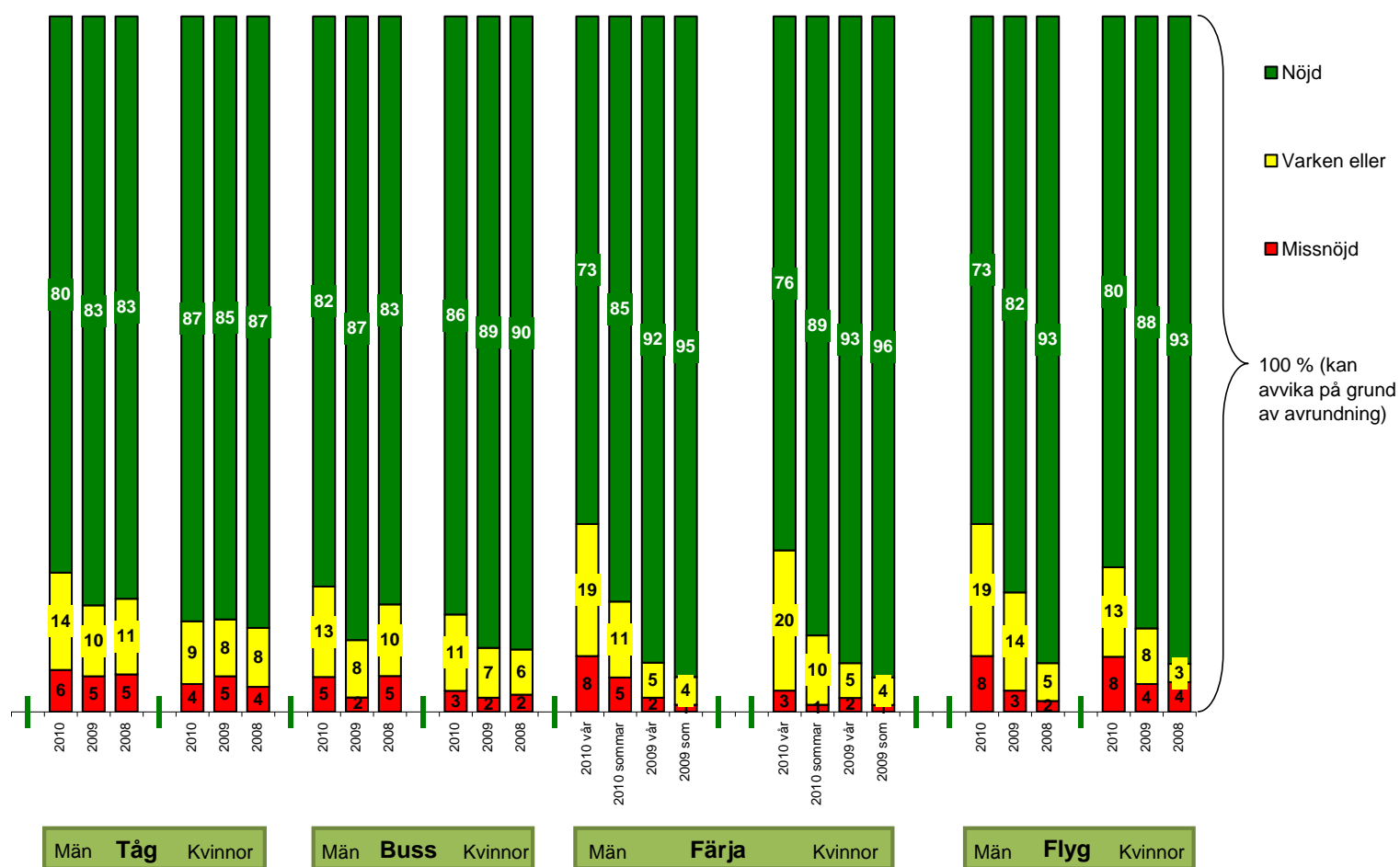
På de undersökta busslinjerna får samtliga linjer ett sammanfattande bra betyg av resenärerna. 86 (89) procent av kvinnorna och 82 (87) procent av männen uppgav att de var nöjda. Mest nöjda var resenärerna med att de kände sig trygga och säkra på bussresan och att det var lätt att stiga ombord på bussarna. Det som minst andel bussresenärer var nöjda med var sittkomforten och bussarnas inomhusklimat. Helhetsintrycket av resan får bra betyg av resenärerna för samtliga linjer utom en linje som får medelbetyg.

Bland de tåglinjer som undersöktes får nästan alla linjer ett bra betyg gällande helhetsintrycket av resan. Det anses tryggt och säkert att resa med tågen, det är enkelt att boka och hämta ut biljetter. Informationen på terminalerna anses vara mycket tydlig på de flesta sträckorna. Städningen ombord upplevs fungera bra för samtliga linjer. Tidhållningen ansågs mycket bra på samtliga sträckor med undantag av Luleå - Riksgränsen som får ett något lägre betyg och bör analyseras vidare.

Andelen nöjda resenärer på de undersökta flyglinjerna var lägre i år jämfört med 2009. En mindre andel män, 73 (82) procent, än kvinnor, 80 (88) procent är nöjda med flyget. Det som störst andel flygresenärer var nöjda med var att det var enkelt att boka samt hämta ut biljetter till resan. Informationen får ett högt betyg och många resenärer är nöjda med att det är enkelt att stiga ombord på flygplanen. Det som minst andel flygresenärer var nöjda med var sittkomforten på planen samt serveringen av mat och dryck ombord.

Undersökningen för färjetrafiken har gjorts både under låg- och högsäsong eftersom resandet är olika under vår och sommar. Helhetsintrycket av resan får ett mycket bra betyg under högsäsong. Våren 2010 skiljer sig mycket mot tidigare mätningar då endast 73 (92) procent av männen och 76 (93) procent av kvinnorna var nöjda.

I figur 4 illustreras resenärernas upplevelse av resan fördelat på kön. Jämfört med föregående år har andelen nöjda resenärer minskat något. Andelen nöjda kvinnor är högre på samtliga trafikslag än för män. Andelen nöjda kunder är fortfarande relativt högt för alla trafikslag.



Figur 4. Resultat av nöjd-kund-undersökning på den avtalade trafiken

### 3.4 Jämställdhet

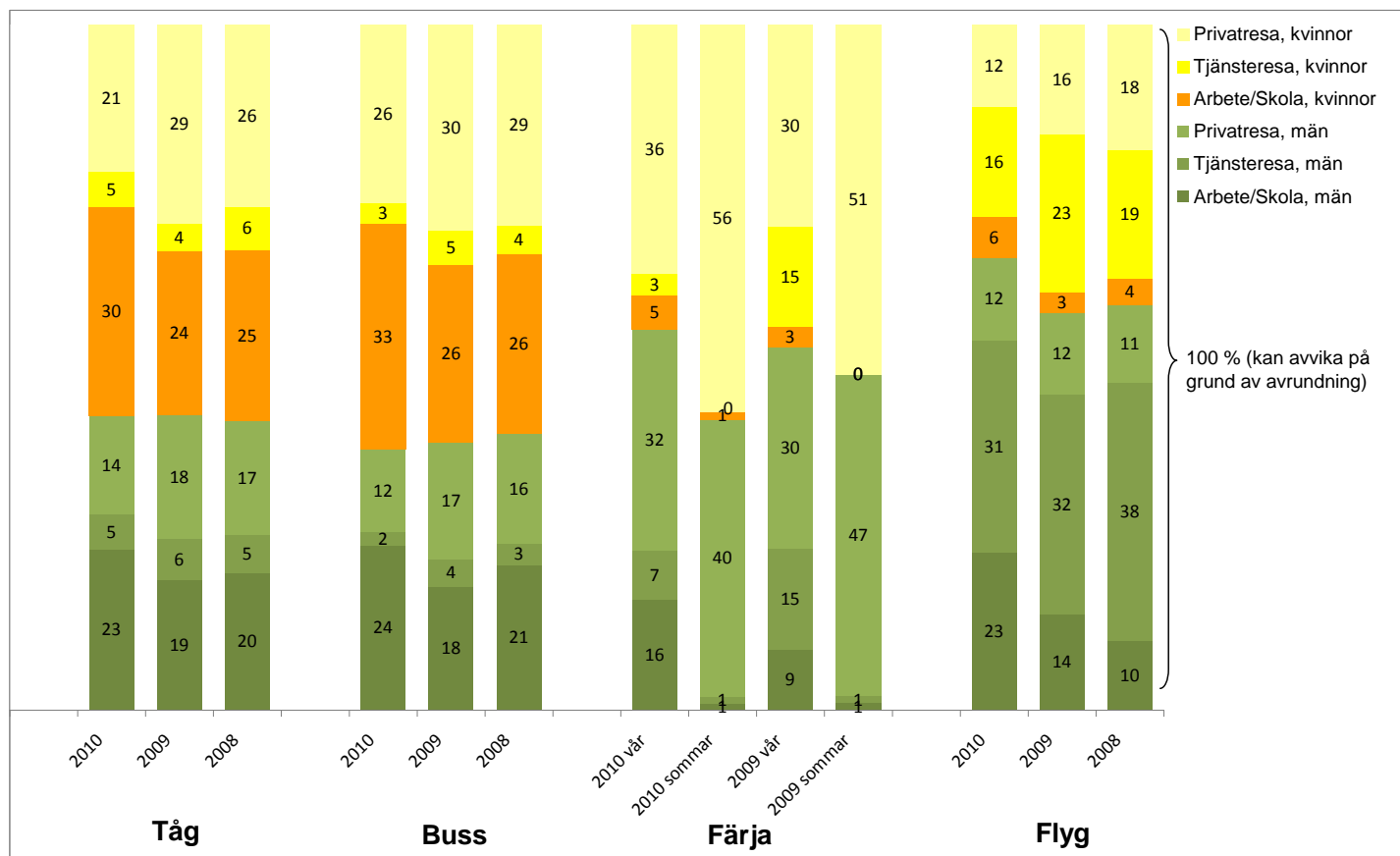
Rikstrafiken har tolkat jämställdhetsmålet som att mäns och kvinnors behov av interregional tillgänglighet är lika.

Rikstrafikens kriterier för grundläggande tillgänglighet är i princip könsneutrala men tar inte hänsyn till alla typer av resebehov.

I kundundersökningen (NKI) har Rikstrafiken mätt andel kvinnor respektive män som reser i den avtalade trafiken och vilket syfte med resan som de haft. I Figur 5 framgår det hur transportslagen nyttjas av män och kvinnor under de senaste tre åren.

Det är stor skillnad i vilka som nyttjar de olika transportslagen. Den största andelen resenärer på flyglinjerna utgörs av män på tjänsteresa, medan den största andelen resenärer på busslinjerna är kvinnor på väg till arbete/skola eller på privatresa. Det är flest kvinnor som reser med tåg (56 procent). Både kvinnor och män nyttjar tåget mest för resor till/från skola eller arbete, därefter för fritidsärenden. Endast 10 procent av resorna på tåg är tjänsteresor. Våra resandeundersökningar tyder på att männens andel minskar på buss men ökar på flyg.

För Gotlandstrafiken finns det tydliga skillnader mellan resandet under turistsäsong och övrig tid. Under turistsäsong är resandet relativt jämt fördelat mellan män och kvinnor. Under övrig tid är andelen män högre än andelen kvinnor. Sommartid är andelen privatresor med färja helt dominerande.



**Figur 5. Reseärende i den avtalade trafiken 2008-2010 fördelade på kön**

För färjetrafiken redovisas resultat för två årstider år 2009 och 2010 då NKI undersökningen gjordes våren samt sommaren 2009 och 2010.

### 3.5 God miljö och hälsa

Rikstrafiken har tolkat målet så att det främst är en begränsad klimatpåverkan, bara naturlig försurning, ingen övergödning, som är relevanta i Rikstrafikens uppgift.

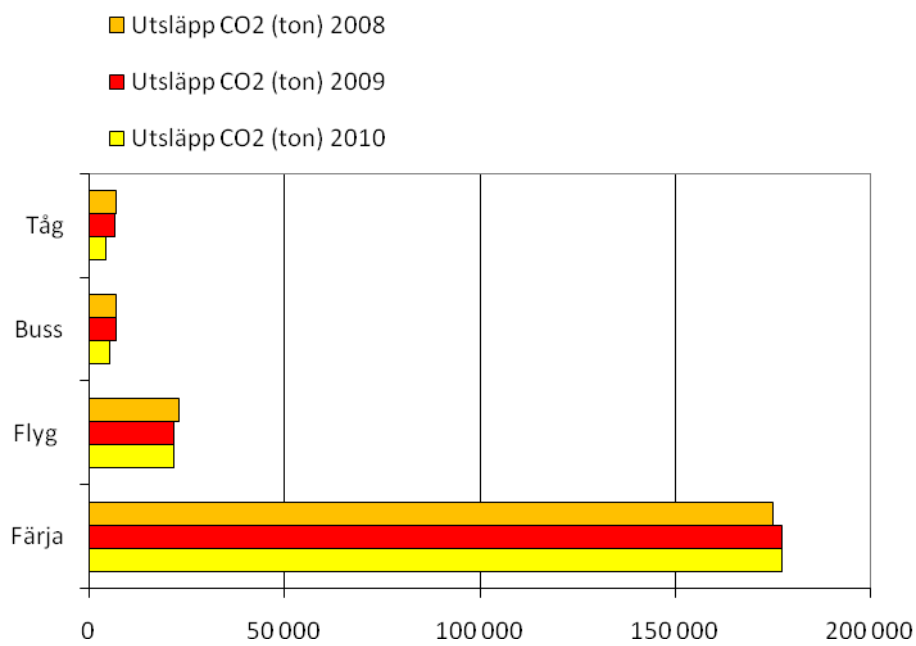
Rikstrafiken avtalar om trafik som inte är tillräckligt lönsam för att komma till stånd på kommersiella grunder. Detta innebär att trafikarbetet ökar, vilket innebär en negativ miljö- och hälsopåverkan. De negativa effekterna består i huvudsak av energiförbrukning, utsläpp av avgaser, partiklar och buller.

Rikstrafiken gör insatser framförallt i områden där inga alternativa kollektiva resmöjligheter finns. Detta innebär att i det fall en resenär hade företagit resan även i avsaknad av Rikstrafikens insats hade resan företagits med personbil. I de fall Rikstrafikens insatser inte skapar ett nytt resbehov utan erbjuder en alternativ resmöjlighet i förhållande till personbil kan det innebära minskad negativ miljö- och hälsopåverkan. Rikstrafikens bedömning är dock att den trafik myndigheten finansierar inte innebär någon miljö- eller hälsovinst eller bidrar positivt till något av miljö kvalitetsmålen. Miljö och hälsoeffekterna beräknas istället ligga nära noll jämfört med om insatserna inte gjordes. Rikstrafiken arbetar dock kontinuerligt med att finna lösningar som kan mildra de negativa effekterna från den avtalade trafiken. I figur 6 redovisas de beräknade utsläppen av koldioxid från Rikstrafikens avtalade trafik 2008, 2009 och 2010. Det har inte skett några större förändringar i utsläppen mellan åren, detta beror på att inga större förändringar i trafiken har skett avseende omfattning<sup>8</sup> och fordonstyper.

Staplarna i figuren redovisar endast de koldioxidutsläpp som Rikstrafikens trafikarbete direkt ger upphov till, ingen hänsyn har alltså tagits till att trafiken kan ha minskat negativ miljöpåverkan från annan trafik. Den absolut största delen koldioxidutsläpp kommer från färjetrafiken. Färjetrafiken ombesörjer dock även godstransporter till och från Gotland.

---

<sup>8</sup> I ett av tågavtalen saknas uppgift om trafikomfattning. Även om trafiken i det avtal som saknas bedrivs med eltåg är tågutsläppen något underskattade. För två bussavtal har uppgifter om trafikarbetet 2009 använts. På de andra två bussavtalen har uppgiften om antal personkilometer skattats utifrån uppgifter om antal resenärer.



**Figur 6. Beräknade utsläpp av koldioxid från Rikstrafikens avtalade trafik 2008-2010**

## 4 Rikstrafikens administration

De administrativa stödprocesserna inom Rikstrafiken omfattar ekonomi- och personaladministration, IT-drift, information och arkiv/diarium. Stora delar av administrationen är utlagd på extern entreprenad och den administrativa avdelningen inom Rikstrafiken agerar beställarfunktion och kravställare gentemot dessa externa parter. Vissa administrativa uppgifter hanteras internt inom myndigheten.

Då myndigheten avvecklades per den 31 december 2010 redovisas inte åtgärder för att säkra myndighetens kompetensförsörjning på sikt.

### 4.1 Rikstrafikens avveckling

Rikstrafiken förberedde och genomförde under hösten 2010 avvecklingen av Rikstrafiken. Under andra halvan av december månad genomfördes den fysiska avvecklingen varvid kontoren tömdes och ärenden och personal överfördes till Trafikverket. Arbetet med överföringen av verksamheten har bedrivits i nära samarbete med Trafikverket.

Rikstrafikens personal omfattades av s.k. verksamhetsövergång enligt reglerna i LAS 6b. Dessutom gav Trafikverket Rikstrafikens personal möjlighet att söka internt utannonserade tjänster vid Trafikverket. Tre personer hade t.o.m. sista december fått sådana tjänster på Trafikverket och 15<sup>9</sup> personer övergick till Trafikverket genom verksamhetsövergång.

Tabell 8. Kostnader för avveckling av Rikstrafiken

Avvecklingskostnader (tkr)	
Interna avvecklingskostnader	937
Kostnader för överföring till Trafikverket	65
<b>Summa</b>	<b>1 001</b>

### 4.2 Personal och kompetens

Under året har 6 personer slutat på Rikstrafiken och vid årets början övergick en person från en tidsbegränsad anställning till en tillsvidareanställning. Två personer har varit tjänstlediga för arbete på Näringsdepartementet<sup>10</sup> och en person begärde tjänstledighet i slutet av året för att prova annat arbete. Under året har ca 27 procent av personalen slutat vilket kan förklaras av regeringens beslut att lägga ned myndigheten och flytta verksamheten till Trafikverket. Inga ersättningsrekryteringar har gjorts under året.

För att få den löpande verksamheten och avvecklingsarbetet att fungera trots att 27 procent av medarbetarna slutat har en inhyrning från ett bemanningsföretag gjorts och konsulter med särskild kompetens, främst inom juridik, anlåtats under året.

Per den 31 december 2010 hade Rikstrafikens medarbetare följande fördelning på ålder och kön.

<sup>9</sup> En medarbetare begärde tjänstledighet i december 2010. Generaldirektören omfattas inte av verksamhetsövergång.

<sup>10</sup> En medarbetare återkom till Rikstrafiken i november månad.

**Tabell 9 – Fördelning på ålder och kön (antal)**

Åldersstruktur Kön (antal)	2010			2009			2008		
	Kvinnor	Män	Summa	Kvinnor	Män	Summa	Kvinnor	Män	Summa
Under 30	0	0	0	0	0	0	0	0	0
30 - 49	7	4	11	10	5	15	7	9	16
50 eller över	1	4	5	1	5	6	1	3	4
<b>Summa</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>16</b>	<b>11</b>	<b>10</b>	<b>21</b>	<b>8</b>	<b>12</b>	<b>20</b>

Inom myndigheten arbetar 4 personer med ledning (varav 3 män och 1 kvinna), 2<sup>11</sup> personer med administrativt stöd (2 kvinnor) och 10 personer inom kärnverksamhet (varav 5 män och 5 kvinnor).

### 4.3 Kompetensutveckling

Individuella kompetensutvecklingsplaner har tagits fram för samtliga avdelningar för år 2010 och de flesta medarbetare har genomgått utbildning i enlighet med dessa planer.

Aktiviteter har genomförts för att stödja medarbetarna inför övergången till Trafikverket. Detta har genomförts i samarbete med företagshälsovården, Trygghetsstiftelsen samt genom anlitan av konsult för jobbcoaching och chefer från Trafikverket.

Myndighetsövergripande utbildningar har genomförts i projektledning, Trafikverkets ekonomimodell och Officepaketet.

### 4.4 Hälsa och sjukfrånvaro

Rikstrafiken uppmuntrar medarbetarna att ha balans mellan arbete, familj och fritid. Medarbetarna bereds möjlighet till flexibel arbetstid och har även möjlighet till friskvård där Rikstrafiken subventionerar träningskort som ett led i att stödja ett kontinuerligt motionerande.

I tabell 10 redovisas de anställdas totala sjukfrånvaro i förhållande till den sammanlagda ordinarie arbetstiden. Vidare redovisas sjukfrånvaro fördelat på kön och ålder i förhållande till respektive grupps sammanlagda ordinarie arbetstid. Sjukfrånvaro för anställda upp till 29 år samt över 50 år redovisas inte eftersom antalet anställda i grupperna understiger tio. Sjukfrånvaron redovisas i procent av den totala arbetstiden.

**Tabell 10 – Sjukfrånvaro som andel av ordinarie arbetstid (procent)**

Sjukfrånvaro	2010	2009	2008
Totalt	3,4	4,1	6,8
Andel 60 dagar eller mer	72,8	80,4	74
Kvinnor	5,7	7,2	14
Män	0,6	0,6	0,8
Anställda 30-49 år	4,5	3,9	7

<sup>11</sup> En medarbetare tjänstledig från december 2010.

## **4.5 Analys**

Rikstrafiken har hanterat avvecklingsprocessen inom ramen för ordinarie verksamhet och ordinarie budget. Trots att flera personer lämnat myndigheten har verksamheten och avvecklingen kunnat bedrivas enligt plan.

Rikstrafikens kostnader för avvecklingen är mycket låga. Det beror bl.a. på att myndigheten i god tid omförhandlat hyresavtalen i Sundsvall till korta avtal samt att lokalerna i Stockholm har överlåtits till en ny hyresgäst som övertog Rikstrafikens åtaganden i hyresavtalet. Huvuddelen av Rikstrafikens inventarier har överlåtits till Trafikverket eller sålts till externa parter. Administrativa avtal har sagts upp i god tid och avtal för kärnverksamheten har övertagits av Trafikverket.

Personalkostnaderna under 2010 minskade jämfört med 2009 till följd av att flera medarbetare lämnade Rikstrafiken under den pågående avvecklingsprocessen. Bedömningen är att stor betydelse för de personer som valt att lämna myndigheten har varit möjligheten att få ett annat jobb i Sundsvall, eftersom huvuddelen av Rikstrafikens personal erbjöds arbete vid Trafikverket med placering vid lokalkontoret i Härnösand.

Kompetensutvecklingen under året bedöms skapa förutsättningar för en bra övergång för Rikstrafikens personal till Trafikverket.

Två personer har varit långtidssjukskrivna under året. Särskilda rehabiliteringsinsatser har gjorts av arbetsgivaren för att stötta vid återgång till arbetet.

Rikstrafikens strävan efter jämn könsfördelning är uppnådd. Däremot har inte Rikstrafikens mål om åldersstruktur och etnisk mångfald uppnåtts. Någon möjlighet att påverka detta har Rikstrafiken inte haft då inga ersättningsrekryteringar gjorts under året.

## **4.6 Rikstrafikens styrelse**

Regeringen gav följande personer förlängt förordnande som ledamöter i Rikstrafikens styrelse t.o.m. årsskiftet. Inger Davidson (styrelsens ordförande), Claes Westberg (styrelsens vice ordförande), Christina Striby, Roland Åkesson, Karin Larsson-Tängdén, Roger Mörtvik och Ulf Lundin (Rikstrafikens generaldirektör.)

## 5 Finansiell redovisning

### 5.1 Resultaträkning

(tkr)	Not	2010	2009
<b>Verksamhetens intäkter</b>			
Intäkter av anslag	1	24 493	25 534
Intäkter av avgifter och andra ersättningar	2	22	0
Intäkter av bidrag		15	0
Finansiella intäkter	3	29	20
<b>Summa</b>		<b>24 558</b>	<b>25 554</b>
<b>Verksamhetens kostnader</b>			
Kostnader för personal	4	-14 601	-15 307
Kostnader för lokaler		-1 780	-1 412
Övriga driftkostnader		-8 020	-8 601
Finansiella kostnader	5	-6	-3
Avskrivningar och nedskrivningar		-152	-230
<b>Summa</b>		<b>-24 558</b>	<b>-25 554</b>
<b>Verksamhetsutfall</b>		<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Transfereringar</b>			
Medel som erhållits från statsbudgeten för finansiering av bidrag		817 948	849 132
Lämnade bidrag		-802 433	-860 204
<b>Saldo</b>		<b>15 515</b>	<b>-11 073</b>
<b>Årets kapitalförändring</b>	6	<b>15 515</b>	<b>-11 073</b>

## 5.2 Balansräkning

(tkr)	Not	2010-12-31	2009-12-31
<b>TILLGÅNGAR</b>			
<b>Immateriella anläggningstillgångar</b>			
Rättigheter och andra immateriella anläggningstillgångar	7	0	26
<b>Summa</b>		<b>0</b>	<b>26</b>
<b>Materiella anläggningstillgångar</b>			
Förbättringsutgifter på annans fastighet	8	0	6
Maskiner, inventarier, installationer m.m.	9	72	303
<b>Summa</b>		<b>72</b>	<b>309</b>
<b>Fordringar</b>			
Kundfordringar		1	0
Fordringar hos andra myndigheter		411	557
<b>Summa</b>		<b>412</b>	<b>557</b>
<b>Periodavgränsningsposter</b>			
Förutbetalda kostnader		23	351
<b>Summa</b>		<b>23</b>	<b>351</b>
<b>Avräkning med statsverket</b>			
Avräkning med statsverket	10	-5 195	-2 115
<b>Summa</b>		<b>-5 195</b>	<b>-2 115</b>
<b>Kassa och bank</b>			
Behållning räntekonto i Riksgäldskontoret		6 222	5 921
<b>Summa</b>		<b>6 222</b>	<b>5 921</b>
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>		<b>1 534</b>	<b>5 048</b>
<b>KAPITAL OCH SKULDER</b>			
<b>Myndighetskapital</b>			
Statskapital	11	0	50
Balanserad kapitalförändring	12	-26 284	-15 211
Kapitalförändring enligt resultaträkningen		15 515	-11 073
<b>Summa</b>		<b>-10 769</b>	<b>-26 234</b>
<b>Avsättningar</b>			
Övriga avsättningar	13	55	28
<b>Summa</b>		<b>55</b>	<b>28</b>
<b>Skulder m.m.</b>			
Lån i Riksgäldskontoret	14	72	284
Skulder till andra myndigheter	15	271	1 461
Leverantörsskulder		214	1 595
Övriga skulder		0	308
<b>Summa</b>		<b>557</b>	<b>3 647</b>
<b>Periodavgränsningsposter</b>			
Upplupna kostnader	16	11 691	27 606
<b>Summa</b>		<b>11 691</b>	<b>27 606</b>
<b>SUMMA KAPITAL OCH SKULDER</b>		<b>1 534</b>	<b>5 048</b>

### 5.3 Anslagsredovisning

#### Redovisning mot anslag

Anslag (tkr)		Ing. över- förings- belopp	Årets till- delning enl. regl. brev	Indrag- ning	Totalt disponi- belt belopp	Utgifter	Utgående över- förings- belopp
	<b>Not</b>						
Uo 22 1:11 Ramanslag Rikstrafiken: Administration							
ap.1 Rikstrafiken: Administration (ram)	17	2 018	27 983	-1 211	28 790	-23 150	5 640
Uo 22 1:12 Ramanslag Trafikavtal	18						
ap.1 Trafikupphandling (ram)		27 290	831 000	-7 758	850 532	-819 455	31 077
<b>Summa</b>		<b>29 308</b>	<b>858 983</b>	<b>-8 969</b>	<b>879 322</b>	<b>-842 605</b>	<b>36 717</b>

#### 5.4 Redovisning av bemyndiganden i årsredovisningen

Anslag/ Anslagsbenämning (tkr)	Not	Tilldelat bemyndigande	Ingående åtaganden	Utestående åtaganden	Utestående åtagandenas fördelning per år						
					2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017- 2022
Uo 22 1:12 Ramanslag Trafikavtal											
ap.1 Trafikupphandling (ram)	19	3 500 000	3 655 559	2 996 149	763 440	672 606	610 883	557 506	137 854	84 437	169 423
<b>Summa</b>		<b>3 500 000</b>	<b>3 655 559</b>	<b>2 996 149</b>	<b>763 440</b>	<b>672 606</b>	<b>610 883</b>	<b>557 506</b>	<b>137 854</b>	<b>84 437</b>	<b>169 423</b>

## 5.5 Tilläggsupplysningar och noter

Alla belopp redovisas i tusentals kronor (tkr) om inget annat anges. Till följd av detta kan summeringsdifferenser förekomma.

### TILLÄGGSUPPLYSNINGAR

#### Redovisningsprinciper

##### Tillämpade redovisningsprinciper

Myndighetens bokföring följer god redovisningssed och förordningen (2000:606) om myndigheters bokföring samt ESV:s föreskrifter och allmänna råd till denna. Årsredovisningen är upprättad i enlighet med förordningen (2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag samt ESV:s föreskrifter och allmänna råd till denna.

Efter brytdagen har fakturor överstigande 10 tkr bokförts som periodavgränsningsposter.

##### *Kostnadsräkningsavräkning*

Semesterdagar som intjänats före år 2009 avräknas fr.o.m. år 2009 anslaget först vid uttaget enligt undantagsbestämmelsen. Utgående balans år 2009, 590 tkr, har år 2010 minskat med 164 tkr.

#### Upplysningar av väsentlig betydelse

Rikstrafiken avvecklas som myndighet fr.o.m. 2010-12-31. Rikstrafikens verksamhet överförs till Trafikverket. Rikstrafikens tillgångar, skulder/kapital och ställning på räntekontot överlåtes till bokfört värde per 2010-12-31.

De avtal som Rikstrafiken ingått ska överföras till Trafikverket.

#### Värderingsprinciper

##### Anläggningstillgångar

Som anläggningstillgångar redovisas inredningsinventarier som har ett anskaffningsvärde om minst 10 tkr och en beräknad ekonomisk livslängd som uppgår till lägst tre år. Avskrivning sker enligt linjär avskrivningsmetod. Avskrivning under anskaffningsåret sker från den månad tillgången tas i bruk.

##### *Tillämpade avskrivningstider*

5 år                      Inredningsinventarier

##### Omsättningstillgångar

Fordringar har tagits upp till det belopp som de efter individuell prövning beräknas bli betalda.

## Skulder

Skulderna har tagits upp till nominellt belopp.

## Ersättningar och andra förmåner

### Styrelseledamöter / andra styrelseuppdrag

	Ersättning
Inger Davidson (ordförande) - Rikspolisstyrelsens styrelse	50
Claes Westberg	26
Roger Mörtvik - 4:e AP-fondens styrelse	25
Karin Larsson-Tängdén - Styrelsen för Länsförsäkringar Västerbotten - Styrelsen för Handelskammaren i Västerbotten	26
Roland Åkesson - Kommunstyrelsen ordförande i Mönsterås Kommun - Mönsterås utvecklings AB - Regionförbundets styrelse i Kalmar län - Ordförande för SKL:s beredning; Tillväxt och regional utveckling, TRU-beredningen - Ålems Sparbank	25
Christina Striby - Sjunde AP-fonden - Rederinämnden - Nämnden för lön till riksdagens ombudsmän och riksrevisorerna	25

### Ledande befattningshavare / styrelseuppdrag

	Lön
Generaldirektör Ulf Lundin	824 förmån 17

## Anställdas sjukfrånvaro

Statistik för anställdas sjukfrånvaro redovisas i resultatredovisningen sidan 23.

**Noter  
(tkr)**

**Resultaträkning**

	<b>2010</b>	<b>2009</b>
<b>Not 1 Intäkter av anslag</b>		
Intäkter av anslag	24 493	25 534
<b>Summa</b>	<b>24 493</b>	<b>25 534</b>
<p>Summa "Intäkter av anslag" (24 493 tkr) skiljer sig från summa "Utgifter" (23 150 tkr) på anslaget Uo 22 1:11. Skillnaden (1 343 tkr) beror delvis på minskning av semesterlöneskuld som intjänats före år 2009 (-164 tkr). (Denna post har belastat anslaget, men inte bokförts som kostnad i resultaträkningen). Resterande skillnad (1 507 tkr) beror på driftkostnader som belastat anslaget Uo 22 1:12 Trafikavtal och avser kostnader i samband med Gotlandstrafiken 2015.</p>		
<b>Not 2 Intäkter av avgifter och andra ersättningar</b>		
Övriga intäkter av avgifter och andra ersättningar	22	0
<b>Summa</b>	<b>22</b>	<b>0</b>
<p>Intäkten avser överskott vid försäljning av lånefinansierade tillgångar i samband med Rikstrafikens avveckling.</p>		
<b>Not 3 Finansiella intäkter</b>		
Ränta på räntekonto i Riksgäldskontoret	29	20
<b>Summa</b>	<b>29</b>	<b>20</b>
<b>Not 4 Kostnader för personal</b>		
Lönekostnader (exkl arbetsgivaravgifter, pensionspremier och andra avgifter enligt lag och avtal)	8 914	9 479
Övriga kostnader för personal	5 687	5 828
<b>Summa</b>	<b>14 601</b>	<b>15 307</b>
<b>Not 5 Finansiella kostnader</b>		
Ränta på lån i Riksgäldskontoret	5	3
Övriga finansiella kostnader	1	0
<b>Summa</b>	<b>6</b>	<b>3</b>
<b>Not 6 Årets kapitalförändring</b>		
Periodiseringsdifferenser	15 515	-11 073
<b>Summa</b>	<b>15 515</b>	<b>-11 073</b>

**Balansräkning**

	<b>2010-12-31</b>	<b>2009-12-31</b>
<b>Not 7 Rättigheter och andra immateriella anläggnings-tillgångar</b>		
Ingående anskaffningsvärde	512	480

Årets anskaffningar	0	32
Årets försäljningar/utrangeringar, anskaffningsvärde	-512	0
<b>Summa anskaffningsvärde</b>	<b>0</b>	<b>512</b>
Ingående ackumulerade avskrivningar	-486	-478
Årets avskrivningar	-11	-8
Årets försäljningar/utrangeringar, avskrivningar	497	0
<b>Summa ackumulerade avskrivningar</b>	<b>0</b>	<b>-486</b>
<b>Utgående bokfört värde</b>	<b>0</b>	<b>26</b>
<b>Not 8 Förbättringsutgifter på annans fastighet</b>		
Ingående anskaffningsvärde	130	130
Årets anskaffningar	86	0
Årets försäljningar/utrangeringar, anskaffningsvärde	-216	0
<b>Summa anskaffningsvärde</b>	<b>0</b>	<b>130</b>
Ingående ackumulerade avskrivningar	-125	-117
Årets avskrivningar	-10	-8
Årets försäljningar/utrangeringar, avskrivningar	134	0
<b>Summa ackumulerade avskrivningar</b>	<b>0</b>	<b>-125</b>
<b>Utgående bokfört värde</b>	<b>0</b>	<b>6</b>
<b>Not 9 Maskiner, inventarier, installationer m.m.</b>		
Ingående anskaffningsvärde	2 288	2 273
Årets anskaffningar	73	15
Årets försäljningar/utrangeringar, anskaffningsvärde	-2 017	0
<b>Summa anskaffningsvärde</b>	<b>344</b>	<b>2 288</b>
Ingående ackumulerade avskrivningar	-1 984	-1 769
Årets avskrivningar	-127	-215
Årets försäljningar/utrangeringar, avskrivningar	1 839	0
<b>Summa ackumulerade avskrivningar</b>	<b>-272</b>	<b>-1 984</b>
<b>Utgående bokfört värde</b>	<b>72</b>	<b>303</b>
	<b>2010-12-31</b>	<b>2009-12-31</b>
<b>Not 10 Avräkning med statsverket</b>		
<b>Anslag i icke räntebärande flöde</b>		
Ingående balans	-86	0
Redovisat mot anslag	819 455	849 135
Medel hänförliga till transfereringar m.m. som betalats till icke räntebärande flöde	-819 349	-849 221
<b>Fordringar avseende anslag i icke räntebärande flöde</b>	<b>20</b>	<b>-86</b>
<b>Anslag i räntebärande flöde</b>		
Ingående balans	-2 618	-1 953
Redovisat mot anslag	23 150	25 646
Anslagsmedel som tillförts räntekonto	-27 983	-27 696
Återbetalning av anslagsmedel	1 811	1 385
<b>Skulder avseende anslag i räntebärande flöde</b>	<b>-5 640</b>	<b>-2 618</b>
<b>Fordran avseende semesterlöneskuld som inte har redovisats mot anslag</b>		
Ingående balans	590	704
Redovisat mot anslag under året enligt undantagsregeln	-164	-114

	<b>Fordran avseende semesterlöneskuld som inte har redovisats mot anslag</b>	<b>426</b>	<b>590</b>
	<b>Övriga fordringar/skulder på statens centralkonto i Riksbanken</b>		
	Inbetalningar i icke räntebärande flöde	7 095	13 687
	Utbetalningar i icke räntebärande flöde	-826 444	-862 908
	Betalningar hänförliga till anslag och inkomstitlar	819 349	849 221
	<i>Saldo</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
	<b>Övriga fordringar /skulder på statens centralkonto i Riksbanken</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
	<b>Summa Avräkning med statsverket</b>	<b>-5 195</b>	<b>-2 115</b>
<b>Not 11</b>	<b>Statskapital</b>		
	Ingående balans	50	50
	Konst som återlämnats till Statens konstråd	-50	0
	<b>Utgående balans</b>	<b>0</b>	<b>50</b>
<b>Not 12</b>	<b>Balanserad kapitalförändring</b>		
	Ingående balans	-15 211	-6 177
	Kapitalförändring enligt föregående års resultaträkning	-11 073	-9 937
	- avgår skuld avseende semesterdagar intjänade före 2009		705
	- avgår övergångseffekter kostnadsmässig anslagsavräkning		198
	<b>Summa</b>	<b>-26 284</b>	<b>-15 211</b>
		<b>2010-12-31</b>	<b>2009-12-31</b>
<b>Not 13</b>	<b>Övriga avsättningar</b>		
	<b>Kompetensväxlings- och kompetensutvecklingsåtgärder</b>		
	Ingående balans	28	0
	Årets förändring	27	28
	<b>Utgående balans</b>	<b>55</b>	<b>28</b>
	Avsättningar för kompetensväxlings- och kompetensutvecklingsåtgärder har omklassificerats år 2010 enligt ESV:s handledning för personalkostnader. Dessa medel redovisades tidigare som upplupna kostnader. Jämförelsetal har omräknats.		
<b>Not 14</b>	<b>Lån i Riksgäldskontoret</b>		
	Avser lån för investeringar i anläggningstillgångar.		
	Ingående balans	284	468
	Under året nyupptagna lån	159	47
	Årets amorteringar	-371	-230
	<b>Utgående balans</b>	<b>72</b>	<b>284</b>
	Beviljad låneram enligt regleringsbrev	1 800	1 800
<b>Not 15</b>	<b>Skulder till andra myndigheter</b>		
	Utgående mervärdesskatt	147	589

Arbetsgivaravgifter	0	280
Leverantörsskulder andra myndigheter	124	592
<b>Summa</b>	<b>271</b>	<b>1 461</b>

Utbetalningar av arbetsgivaravgifter har gjorts före myndighetens upphörande.

#### **Not 16 Upplupna kostnader**

Upplupna semesterlöner och löner inklusive sociala avgifter	758	810
Periodiserade transfereringar	10 768	26 284
Övriga upplupna kostnader	165	512
<b>Summa</b>	<b>11 691</b>	<b>27 606</b>

Kompetensväxlings- och kompetensutvecklingsåtgärder har omklassificerats och redovisas som avsättningar år 2010 enligt ESV:s handledning för personalkostnader. Jämförelsetal har omräknats. Årets periodiserade transfereringar kan hänföras till avtalsreglering för intäktsbortfall på grund av konkurrerande flygtrafik Vilhelmina-Arlanda 4 000 tkr samt Gotland 6 768 tkr.

### **Anslagsredovisning**

#### **Not 17 Uo 22 1:11 ap.1 Ramanslag Rikstrafiken: Administration (Ram)**

Enligt regleringsbrevet disponerar Rikstrafiken en anslagskredit på 839 tkr.

Rikstrafiken får disponera 807 tkr av det ingående överföringsbeloppet, dvs 3% av föregående års tilldelning 27 096 tkr enligt regleringsbrevet minskat med 198 tkr, indragning motsvarande övergångseffekten till kostnadsmässig anslagsavräkning.

Anslaget är räntebärande.

#### **Not 18 Uo 22 1:12 ap.1 Ramanslag Trafikupphandling (ram)**

Enligt regleringsbrevet 2010 får Rikstrafiken disponera 19 532 tkr av anslagssparandet. Anslagskrediten är 83 100 tkr.

Anslaget är icke räntebärande.

#### **Not 19 Bemyndiganden för Uo 22 1:12 ap.1 Trafikupphandling (ram)**

Den rörliga delen i bemyndigandet uppgår till 657 011 tkr varav Gotland står för 628 075 tkr av detta.

## 5.6 Sammanställning över väsentliga uppgifter

(tkr)	2010	2009	2008	2007	2006
<b>Låneram Riksgäldskontoret</b>					
Beviljad	1 800	1 800	1 800	1 800	1 800
Utnyttjad	72	284	468	681	673
<b>Kontokrediter Riksgäldskontoret</b>					
Beviljad	2 770	1 070	1 070	1 070	1 070
Maximalt utnyttjad	0	0	17 242	0	0
<b>Räntekonto Riksgäldskontoret</b>					
Ränteintäkter	29	20	132	126	51
Räntekostnader	0	0	9	0	0
<b>Avgiftsintäkter</b>					
<i>Avgiftsintäkter som disponeras</i>					
Beräknat belopp enligt regleringsbrev	0	0	0	0	0
Avgiftsintäkter	22	0	1	3	0
<b>Anslagskredit</b>					
Beviljad Uo 22 1:11 ap. 1	839	831	821	813	598
Utnyttjad	0	0	0	0	0
Beviljad Uo 22 1:12 ap. 1	83 100	88 100	98 600	98 600	44 650
Utnyttjad	0	0	4 576	0	0
<b>Anslag</b>					
<i>Ramanslag</i>					
Anslagssparande Uo 22 1:11 ap. 1	5 640	2 018	1 953	2 420	1 257
varav intecknat	0	0	0	0	0
Anslagssparande Uo 22 1:12 ap. 1	31 077	27 290	0	24 483	214 618
varav intecknat	0	0	0	0	0
<b>Bemyndiganden</b>					
Tilldelade	3 500 000	4 000 000	4 600 000	6 500 000	6 500 000
Summa gjorda åtaganden*	2 996 149	3 655 559	4 326 465	4 144 015	2 124 530
<b>Personal</b>					
Antalet årsarbetskrafter (st)	17	18	16	18	14
Medelantalet anställda (st)	18	19	18	18	14
<b>Driftkostnad per årsarbetskraft</b>					
	1 435	1 407	1 499	1 806	2 250
<b>Kapitalförändring**</b>					
Årets	15 515	-11 073	-9 937	-4 125	817
Balanserad	-26 284	-15 211	-6 177	-2 052	-2 869

\* Redovisningsprincip för bemyndigande är ändrad år 2007 i jämförelse med tidigare år.

alt. 2

\*\* Fr.o.m. år 2009 avräknas anslaget kostnadsmässigt. Årets kapitalförändring år 2009 består enbart av periodiserade transfereringar.

Vi intygar att årsredovisningen ger en rättvisande bild av verksamhetens resultat samt av kostnader, intäkter och myndighetens ekonomiska ställning.

Stockholm den 21 februari 2011.



Inger Davidson  
Ordförande



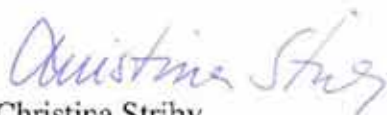
Ulf Lundin  
Generaldirektör



Karin Larsson-Tängdén



Roger Mörtvik



Christina Striby



Claes Westberg



Roland Åkesson



*Från vänster: Inger Davidson (ordförande), Ulf Lundin, Roger Mörtvik, Karin Larsson-Tängdén, Claes Westberg, Christina Striby och Roland Åkesson*