Trafikutskottets betänkande
2012/13:TU1

Utgiftsområde 22 Kommunikationer

Sammanfattning

I betänkandet behandlar utskottet regeringens förslag i budgetpropositionen för 2013 när det gäller utgiftsområde 22 Kommunikationer (prop. 2012/13: 1). Vidare behandlas motioner från Socialdemokraterna, Miljöpartiet, Sverigedemokraterna och Vänsterpartiet om alternativa anslagsberäkningar och motioner som tar upp verksamhetsfrågor inom ett antal myndigheter som sorterar inom trafikutskottets beredningsområde.

Utskottet tillstyrker regeringens förslag till anslagsberäkningar inom utgiftsområde 22 Kommunikationer inom den ram på 44 604 miljoner kronor för utgiftsområdet som riksdagen beslutade om den 21 november 2012. I detta ingår en välkommen förstärkning av anslagen med ca 1 miljard kronor till vägområdet och cirka en halv miljard kronor till järnvägen för 2013. Det ska förstärka satsningen på drift och underhåll och är även avsett för utbyggnaden av gruvrelaterad infrastruktur, främst i Norrbotten. Trängselskatten i Göteborg blir också ett särskilt anslag i budgeten som får användas till finansiering av investeringar i kollektivtrafiken, vägar och järnvägar i Göteborg. Utskottet har vidare inte något att invända mot regeringens förslag till låneramar, ekonomiska förpliktelser eller investeringsplaner inom utgiftsområdet och tillstyrker därmed propositionen i detta avseende. Utskottet tillstyrker vidare att Trafikverket deltar som medlem i och betalar medlemsavgift till de europeiska intressegrupperingar som regeringen föreslår. Dessutom tillstyrker utskottet att Arlandabanan Infrastructure AB och Svensk-Danska Broförbindelsen Svedab AB kvarstår som två separata aktiebolag, att Swedish National Road Consulting AB och LFV Aviation Consulting AB kvarstår som två separata bolag och att Trafikverket respektive Luftfartsverket behåller ansvaret för förvaltningen av statens aktier i bolagen.

Utskottet föreslår också att riksdagen godkänner regeringens förslag till ändring av hänsynsmålet för transportpolitiken med följande lydelse. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljökvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa. Utskottet har som en del i den löpande uppföljningen följt upp reger-

ingens resultatredovisning i budgetpropositionen för 2013 för utgiftsområde 22 Kommunikationer. För att tillgodose riksdagens behov av underlag för att bedöma uppnådda resultat i förhållande till de mål som riksdagen har beslutat anser utskottet att resultatredovisningen behöver fortsätta att utvecklas. Utskottet framhåller också att det ser positivt på det pågående utvecklingsarbetet med resultatindikatorer. Utskottet föreslår att riksdagen godkänner vad utskottet anfört med anledning av den uppföljning som genomförts av regeringens resultatredovisning för utgiftsområde 22 Kommunikationer.

I betänkandet behandlas även motioner om att se över Transportstyrelsens verksamhet, om att Trafikverkets telekommunikationsverksamhet (ICT) bör bli en egen enhet inom Trafikverket, om att Trafikverkets färjeverksamhet bör behållas i statlig ägo samt om att huvudmannaskapet för sjö- och flygräddning ska överlåtas från Sjöfartsverket till Kustbevakningen.

Utskottet avstyrker motionsförslag om att se över Transportstyrelsens verksamhet bl.a. med hänvisning till vad som anges i instruktionen för myndigheten.

Utskottet avstyrker vidare motionsförslag om att Trafikverkets telekommunikationsverksamhet (ICT) ska förbli en egen enhet i Trafikverket med hänvisning till att intentionerna i motionsyrkandena kan anses ha blivit tillgodosett samt den rådande ansvarsfördelningen mellan riksdagen och regeringen som innebär att det inte ankommer på riksdagen att besluta om hur en myndighet under regeringen ska organisera sin verksamhet

Vidare avstyrker utskottet motionsförslag om att Trafikverkets färjeverksamhet behålls i statlig ägo med hänvisning till de förvaltningspolitiska riktlinjer som tillämpas inom staten och som innebär att konkurrensutsatt verksamhet inte bör bedrivas i myndighetsform.

Utskottet avstyrker också motionsförslag om att huvudmannaskapet för sjö- och flygräddning ska överlåtas från Sjöfartsverket till Kustbevakningen då utredningen om utökad samverkan och samordning av Sveriges maritima resurser för närvarande bereds inom Regeringskansliet.

I betänkandet finns tre reservationer (S, MP, V) och fyra särskilda yttranden (S, MP, SD, V).

Innehållsförteckning

Sammanfattning ... 1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut ... 5
Redogörelse för ärendet ... 9
Utskottets överväganden ... 11
Hänsynsmålet för transportpolitiken samt mål och resultatfrågor ... 11
Anslagsfrågor m.m. inom utgiftsområde 22 Kommunikationer ... 23
Trafikslagsövergripande frågor ... 23
Vägar ... 26
Järnväg ... 31
Sjöfart ... 36
Luftfart ... 38
Informationssamhället ... 41
Bolagsförvaltning ... 63
Transportstyrelsens verksamhet ... 65
Trafikverkets telekommunikationsverksamhet (ICT) ... 68
Trafikverkets färjeverksamhet ... 71
Ansvar för sjö- och flygräddning ... 73
Reservationer ... 76
1. Transportstyrelsens verksamhet, punkt 6 (S, MP, V) ... 76
2. Trafikverkets telekommunikationsverksamhet (ICT), punkt 7 (S, MP, V) ... 77
3. Trafikverkets färjeverksamhet, punkt 8 (MP, V) ... 78
Särskilda yttranden ... 80
1. Anslagsfrågor m.m. inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 2 (S) ... 80
2. Anslagsfrågor m.m. inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 2 (MP) ... 81
3. Anslagsfrågor m.m. inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 2 (SD) ... 83
4. Anslagsfrågor m.m. inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 2 (V) ... 84
Bilaga 1
Förteckning över behandlade förslag ... 87
Propositionen ... 87
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2012 ... 89
Bilaga 2
Regeringens och oppositionens anslagsförslag ... 92
Bilaga 3
Utskottets anslagsförslag ... 93
Bilaga 4
Uppföljning av regeringens resultatredovisning för utgiftsområde 22 Kommunikationer ... 94

Tabeller

Tabell 1 Budgetförslag för 2013 för trafikslagsövergripande frågor 24
Tabell 2 Kostnader för avtalad trafik 25
Tabell 3 Budgetförslag för 2013 för väghållning m.m. 27
Tabell 4 Fördelning av anslagen 1:1 Väghållning, 1:11 Trängselskatt i Stockholm och 1:14 Trängselskatt i Göteborg 28
Tabell 5 Investeringsplan för vägar 2012–2014 30
Tabell 6 Beräknad låneskuld för vägar 2012–2014 31
Tabell 7 Budgetförslag för 2013 för banhållning m.m. 32
Tabell 8 Fördelning av anslaget 1:2 Banhållning 33
Tabell 9 Investeringsplan för järnvägar 2012–2014 34
Tabell 10 Beräknad låneskuld för järnvägar 2012–2014 35
Tabell 11 Budgetförslag för 2013 för sjöfartsområdet 36
Tabell 12 Investeringsplan för Sjöfartsverket 2013–2015 38
Tabell 13 Budgetförslag för 2013 för luftfartsområdet 38
Tabell 14 Investeringsplan för Luftfartsverket 2013–2015 40
Tabell 15 Budgetförslag för 2013 för informationssamhället 42
Tabell 16 Miljöpartiets förslag till anslag för 2013 Utgiftsområde 22 Kommunikationer 44
Tabell 17 Regeringens föreslagna satsning 2012 och 2013 inom anslaget 1:1 Väghållning 49
Tabell 18 Regeringens föreslagna satsning 2012 och 2013 inom anslaget 1:2 Banhållning 50

Diagram

Diagram 1 Utveckling av anslagsposten till drift, underhåll och trafikledning av järnvägen 2006–2012 (löpande priser) 51
Diagram 2 Beräknad låneskuld för vägar och järnvägar 2011–2021 52
Diagram 3 Beräknad kostnad för räntor och amorteringar för vägar och järnvägar 2011–2021 53

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Hänsynsmålet för transportpolitiken samt mål och resultatfrågor

Riksdagen

a) godkänner vad regeringen föreslår om en ändring av hänsynsmålet för transportpolitiken till följande nya lydelse: Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljökvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa,

b) godkänner vad trafikutskottet anfört om utskottets uppföljning av regeringens resultatredovisning för utgiftsområde 22 Kommunikationer.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2012/13:1 utgiftsområde 22 punkt 1.

2. Anslagsfrågor m.m. inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

Riksdagen

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

b) bemyndigar regeringen att under 2013 för anslaget 1:1 Väghållning ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 29 800 000 000 kronor under 2014–2040,

c) bemyndigar regeringen att för 2013 ta upp lån i Riksgäldskontoret som inklusive tidigare upplåning uppgår till högst 9 506 000 000 kronor för prioriterade vägprojekt m.m.,

d) bemyndigar regeringen att under 2013 för anslaget 1:2 Banhållning ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 84 000 000 000 kronor under 2014–2050,

e) bemyndigar regeringen att för 2013 ta upp lån i Riksgäldskontoret som inklusive tidigare upplåning uppgår till högst 35 444 000 000 kronor för prioriterade järnvägsprojekt m.m.,

f) godkänner att Trafikverket, i egenskap av infrastrukturförvaltare, deltar som medlem i samt betalar medlemsavgift till följande europeiska intressegrupperingar (EEIG): GEIE des Utilisateurs d'ERTMS,

European Railway Telecommunications EWIV (Euratel) samt ytterligare en europeisk intressegruppering vars verksamhet ska röra förvaltning av godskorridoren på järnväg mellan Stockholm och Palermo,
g) bemyndigar regeringen att under 2013 för anslaget 1:7 Trafikavtal ingå ekonomiska åtaganden i samband med tjänstekoncessioner, avtal om trafiktjänst baserat på allmän trafikplikt, samverkansavtal och upphandling av transportpolitiskt motiverad trafik som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 7 500 000 000 kronor under 2014–2027,
h) bemyndigar regeringen att under 2013 för anslaget 1:11 Trängselskatt i Stockholm ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 7 500 000 000 kronor under 2014–2048,
i) bemyndigar regeringen att under 2013 för anslaget 1:14 Trängselskatt i Göteborg ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 3 300 000 000 kronor under 2014–2039,
j) fastställer avgiftsuttaget för finansiering av åtgärder mot allvarliga fredstida hot och påfrestningar som gäller elektronisk kommunikation till högst 100 000 000 kronor 2013,
k) bemyndigar regeringen att under 2013 för anslaget 2:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 205 000 000 kronor under 2014–2015,
l) bemyndigar regeringen att under 2013 för anslaget 2:3 Grundläggande betaltjänster ingå ekonomiska åtaganden som medför behov av framtida anslag på högst 60 000 000 kronor under 2014–2015,
m) bemyndigar regeringen att under 2013 för anslaget 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 240 000 000 kronor 2014 och 2015,
n) anvisar anslagen under utgiftsområde 22 Kommunikationer för budgetåret 2013 enligt utskottets förslag i bilaga 3.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2012/13:1 utgiftsområde 22 punkterna 2–10 och 19–23 samt avslår motionerna
2012/13:Fi303 av Åsa Romson m.fl. (MP) yrkande 16,
2012/13:T320 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkandena 15 och 21,
2012/13:T414 av Tony Wiklander m.fl. (SD),
2012/13:T472 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 1,
2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 1,
2012/13:T479 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkandena 1 och 2,
2012/13:T503 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 1, 3–6, 10–13 och 15–19,
2012/13:T508 av Åsa Romson m.fl. (MP) yrkande 3 och
2012/13:T509 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 2 och 3.

3. Sjöfartsverket

Riksdagen

a) godkänner de ekonomiska målen för Sjöfartsverket samt bemyndigar regeringen att besluta om utdelning och skattemotsvarighet i enlighet med vad regeringen förordar,

b) bemyndigar regeringen att för 2013 ge Sjöfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar,

c) godkänner investeringsplanen för Sjöfartsverket för 2013–2015.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2012/13:1 utgiftsområde 22 punkterna 11–13.

4. Luftfartsverket

Riksdagen

a) godkänner de ekonomiska målen för Luftfartsverket samt bemyndigar regeringen att besluta om utdelning och skattemotsvarighet i enlighet med vad regeringen förordar,

b) bemyndigar regeringen att för 2013 ge Luftfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar,

c) godkänner investeringsplanen för Luftfartsverket för 2013–2015.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2012/13:1 utgiftsområde 22 punkterna 14–16.

5. Bolagsförvaltning

Riksdagen

a) godkänner att Arlandabanan Infrastructure AB och Svensk-Danska Broförbindelsen Svedab AB kvarstår som två separata aktiebolag,

b) godkänner att Swedish National Road Consulting AB och LFV Aviation Consulting AB kvarstår som två separata bolag och att ansvaret för förvaltningen av statens aktier i bolagen kvarstår hos Trafikverket respektive Luftfartsverket.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2012/13:1 utgiftsområde 22 punkterna 17 och 18.

6. Transportstyrelsens verksamhet

Riksdagen avslår motion

2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 8.

Reservation 1 (S, MP, V)

7. Trafikverkets telekommunikationsverksamhet (ICT)

Riksdagen avslår motionerna

2012/13:T312 av Clas-Göran Carlsson och Tomas Eneroth (båda S) och

2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 54.

Reservation 2 (S, MP, V)

8. Trafikverkets färjeverksamhet

Riksdagen avslår motion
2012/13:T326 av Annika Lillemets och Stina Bergström (båda MP).

Reservation 3 (MP, V)

9. Ansvar för sjö- och flygräddning

Riksdagen avslår motion
2012/13:T418 av Mikael Oscarsson (KD).

Stockholm den 29 november 2012

På trafikutskottets vägnar

Anders Ygeman

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Anders Ygeman (S)[1], Jan-Evert Rådhström (M), Eliza Roszkowska Öberg (M), Monica Green (S)[2], Jessica Rosencrantz (M), Sten Bergheden (M), Suzanne Svensson (S)[3], Lars Tysklind (FP), Leif Pettersson (S)[4], Anders Åkesson (C), Lars Johansson (S)[5], Edward Riedl (M), Stina Bergström (MP)[6], Annelie Enochson (KD), Tony Wiklander (SD)[7], Siv Holma (V)[8] och Roza Güclü Hedin (S)[9].

[1–9] Avstår från ställningstagande under punkt 2.

Redogörelse för ärendet

I detta betänkande behandlas budgetproposition 2012/13:1 i fråga om utgiftsområde 22 Kommunikationer och 30 motionsyrkanden från den allmänna motionstiden 2012.

Riksdagen godkände den 21 november 2012 regeringens förslag till ramar för vart och ett av statsbudgetens 27 utgiftsområden. I detta betänkande tar trafikutskottet ställning till hur anslagen inom utgiftsområde 22 Kommunikationer ska fördelas inom den ram på 44 604 330 000 kronor som fastställts för utgiftsområdet för 2013. Betänkandet omfattar även andra ekonomiska och organisatoriska frågor som bl.a. låneramar, bemyndiganden, investeringsplaner och bolagsförvaltning samt ett förslag till ändring av hänsynsmålet för transportpolitiken. I betänkandet behandlas vidare fyra motioner som avser verksamheterna vid några av transportmyndigheterna.

Utskottet har gjort en uppföljning av regeringens resultatredovisning i budgetpropositionen för 2013 för utgiftsområde 22 Kommunikationer som redovisas i detta betänkande.

När det gäller frågor rörande den fysiska och ekonomiska planeringen av trafikens infrastruktur för planeringsperioden 2014–2025 behandlas dessa i samband med utskottets beredning av regeringens proposition 2012/13:25 Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem som överlämnades till riksdagen den 12 oktober 2012 och som innehåller förslag till ekonomisk ram och vägledning för prioritering av åtgärder i transportinfrastrukturen. Frågor om åtgärder i trafikens infrastruktur samt vissa andra frågor som påverkar resursförbrukningen för budgetåret 2013 behandlas dock i samband med anslagsbehandlingen i detta betänkande.

Utskottet har i samband med ärendets beredning sammanträffat med Transportstyrelsens generaldirektör som bl.a. har lämnat information om myndighetens avgiftssättning. Mötet ägde rum i samband med utskottets sammanträde den 25 oktober 2012. I samband med ärendets beredning har utskottet även träffat Trafikverkets generaldirektör som informerade om budget och infrastrukturfrågor. Mötet ägde rum den 8 november 2012.

Under hösten 2012 har utskottet låtit en uppföljningsgrupp följa upp resultatredovisningen för utgiftsområde 22 Kommunikationer i budgetpropositionen för 2013. I uppföljningsgruppen har alla partier funnits representerade med en ledamot vardera och gruppen har sammanträtt vid sammanlagt tre tillfällen.

I betänkandet finns fyra bilagor:

- I bilaga 1 redovisas en förteckning över behandlade förslag.
- I bilaga 2 redovisas regeringens och oppositionspartiernas förslag till beslut om anslag för 2013.
- I bilaga 3 redovisas utskottets förslag till beslut om anslag för 2013.

- I bilaga 4 redovisas en promemoria från uppföljningsgruppen med sammanfattande iakttagelser och bedömningar om resultatuppföljningen i budgetpropositionen för utgiftsområde 22 Kommunikationer.

Utskottets överväganden

Hänsynsmålet för transportpolitiken samt mål och resultatfrågor

Utskottets förslag i korthet
Riksdagen godkänner regeringens förslag till ändring av hänsynsmålet för transportpolitiken. Det innebär att hänsynsmålet får följande lydelse. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljökvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa. Riksdagen godkänner vidare vad trafikutskottet anfört om utskottets uppföljning av regeringens resultatredovisning för utgiftsområde 22 Kommunikationer.

Propositionen

Utgiftsområde 22 Kommunikationer omfattar transportpolitik och politiken för informationssamhället. Regeringens förslag till ändring av hänsynsmålet behandlas av utskottet under avsnittet Mål och resultat för transportpolitiken.

Mål och resultat för transportpolitiken

Riksdagen har beslutat om ett övergripande mål för transportpolitiken samt två jämbördiga delmål, funktionsmålet Tillgänglighet och hänsynsmålet Säkerhet, miljö och hälsa (prop. 2008/09:93, bet. 2008/09:TU14, rskr. 2008/09:257). De båda delmålen har konkretiserats i form av preciseringar inom ett antal prioriterade områden.

Övergripande mål för transportpolitiken

Det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. I budgetpropositionen sammanfattar regeringen resultatet i följande analys och bedömning.

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

Transportsystemets klimatpåverkan har minskat under 2011 men samtidigt är förbättringstakten inte tillräcklig för att nå fram till uppsatta mål. Åtgärdstakten vad gäller miljöåtgärder i befintlig infrastruktur är låg i förhållande till behoven.

Även vad avser antal dödade och skadade i transportsystemet bedöms takten inte tillräcklig för att nå uppsatta mål, särskilt vad avser utvecklingen inom bantrafiken.

Den totala samhällsekonomiska kostnaden för resor och transporter är större än den privata och företagsekonomiska kostnaden, vilket leder till en viss risk för överkonsumtion av resor och godstransporter. Detta kan hanteras genom att internalisera de externa effekterna med hjälp av skatter och avgifter.

Persontrafik med bensindriven bil på landsbygden är den enda typ av transport som i dag fullt ut betalar för sina beräknade samhällsekonomiska kostnader. Vad avser godstransporter på tåg och fartyg har nästan full internaliseringsgrad uppnåtts. Lägst grad av internalisering återfinns inom godstransporter på väg och persontrafik med flyg.

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

Funktionsmålet Tillgänglighet

Funktionsmålet Tillgänglighet anger att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge företag och människor en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska dessutom vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. Funktionsmålet konkretiseras i följande preciseringar.

- *Medborgarnas resor och näringslivets transporter*: Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet. Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.
- *Regional och internationell tillgänglighet*: Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder.
- *Ett jämställt samhälle*: Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.
- *Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning*: Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.
- *Barns möjligheter att använda transportsystemet*: Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer ökar.
- *Kollektivtrafik, gång och cykel*: Förutsättningar för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras successivt.

När det gäller *medborgarnas resor och näringslivets transporter* redovisas en negativ trend och att brister har uppmärksammats framför allt när det gäller väg och järnväg. Av redovisningen framgår att trafiken ökar både på väg och järnväg och på många håll nås kapacitetsgränsen under högtrafikperioder, vilket i sin tur skapar driftstörningar, punktlighetsproblem, dålig framkomlighet och nedsatt bärighet. Vägarnas tillstånd har försämrats. Vidare har bristfällig trafikinformation uppmärksammats under det senaste året. Framkomligheten för biltrafiken i storstäder har försämrats, vilket framför allt bedöms bero på ett stort antal trafikarbeten samt ökad trafikmängd.

För *regional och internationell tillgänglighet* redovisas att trenden är positiv och att antalet personer som fått minskad restid mellan glesbygd och centralort har ökat. Även tillgängligheten för resor till nationellt eller regionalt centrum har ökat efter några år av nedgång. Antalet kommuner som saknar en grundläggande tillgänglighet med kollektiva färdmedel har minskat, stora geografiska variationer finns dock. Flyget avviker från den positiva utvecklingen då både tillgängligheten och åtkomligheten försämrats på flera orter.

För *ett jämställt samhälle* redovisas att trenden är oförändrad och att könsfördelningen i styrelser och ledningsgrupper i transportmyndigheterna och de statliga bolagen inom transportområdet har närmat sig en fördelning om 40 procent av vartdera könet. Flera transportmyndigheter arbetar aktivt med jämställdhetsfrågor och med att uppnå en jämn könsfördelning. Skillnader finns fortfarande mellan mäns och kvinnors användande av och beteende i transportsystemet. Stora skillnader finns i kvinnors och mäns pendlingsmönster.

När det gäller *tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning* redovisas en oförändrad trend och att anpassningen av stationsområden för personer med särskilda behov har fortsatt under 2011. En större andel av fordonen i kollektivtrafiken bedöms vara anpassade för personer med funktionsnedsättning. Ledsagningstjänster innehåller fortfarande brister.

Även för *barns möjligheter att använda transportsystemet* redovisas en oförändrad trend och att åtgärder har genomförts, framför allt för att förbättra säkerheten för barn i transportsystemet.

När det gäller *kollektivtrafik, gång och cykel* redovisas även här en oförändrad trend och att cykel- och gångnätet har utvidgats under 2011, dock är kunskapen om statusen på och omfattningen av det totala nätet begränsad. Förutsättningarna för att välja lokal och regional kollektivtrafik bedöms inte ha förändrats i någon större utsträckning.

Hänsynsmålet Säkerhet, miljö och hälsa

Hänsynsmålet Säkerhet, miljö och hälsa anger att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att miljökvalitetsmålet uppnås och till ökad hälsa. Hänsynsmålet konkretiseras i följande preciseringar.

- *Trafiksäkerhet*: Antalet omkomna inom vägtransportsystemet halveras och antalet allvarligt skadade minskas med en fjärdedel mellan 2007 och 2020. Särskilt bör åtgärder som syftar till att förbättra barns trafiksäkerhet prioriteras. Antalet omkomna inom yrkessjöfarten och fritidsbåtstrafiken minskar fortlöpande och antalet allvarligt skadade halveras mellan 2007 och 2020. Antalet omkomna och allvarligt skadade inom järnvägstransportområdet och luftfartsområdet minskar fortlöpande.
- *Begränsad klimatpåverkan*: Transportsektorn bidrar till att miljökvalitetsmålet *Begränsad klimatpåverkan* nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet fossilberoende. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen.
- *Övriga miljökvalitetsmål och minskad ohälsa*: Transportsektorn bidrar till att övriga miljökvalitetsmål nås och till minskad ohälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska delmål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för att nå de uppsatta målen.

När det gäller *trafiksäkerhet* redovisar regeringen att antalet som omkom och skadades allvarligt inom vägtransportområdet ökade men fortfarande var under basvärdet, som är genomsnittet för 2006–2008. Antalet omkomna i trafiken ökade med 53 personer eller 20 procent jämfört med 2010, men sett till en längre tidsperiod minskar dock antalet omkomna. Trenden utifrån de senaste åren bedöms vara fortsättningsvis positiv och målet för 2020 bedöms vara inom räckhåll. Viktiga förklaringar till minskningen av antalet dödade och skadade i vägtrafiken är den successiva förbättringen av vägar och fordon samt lägre genomsnittlig hastighet. De reformer som införts för säkrare förare i form av introduktionsutbildning vid privat övningskörning, utökad riskutbildning för B-körkort, och ny riskutbildning för motorcykelbehörigheterna torde också ha haft betydelse för olycksutvecklingen.

Regeringen redovisar även en positiv trend för yrkessjöfarten och fritidsbåtstrafiken och att antalet som omkom inom sjöfarten ökade till en nivå som var över basvärdet för 2006–2008. Regeringen anger samtidigt att trenden för de senaste åren dock har pekat mot ett minskat antal omkomna. Endast ett fåtal händelser inträffade i yrkessjöfarten. Den samlade bedömningen är att utvecklingen fortsätter att vara positiv. Vad avser sjöfarten så ökade både antalet omkomna och allvarligt skadade under 2011. Den långsiktiga trenden visar dock en nedgång både vad avser antal omkomna och allvarligt skadade. Inom yrkesjötrafiken inträffade 3 dödsfall under 2011 och antalet allvarligt skadade var 2. Inom fritidsbåtstrafiken inträffade 40 dödsfall under 2011, vilket var en ökning med 11 omkomna jämfört med året innan. Uppgiften om allvarligt skadade är mycket osäker men en notering om 72 personer finns, vilket är en ökning med 30 personer från året innan. Regeringen anger att bristande datainsamling kan påverka siffrorna och det pågår ett förbättringsarbete. Många av de allvarligare olyckorna inom fritidsbåtstrafiken bedöms ha koppling till alkohol, brister i sjömanskap och bristande båtförnuft.

För järnvägstransportområdet redovisas en negativ trend och att antalet omkomna vid olyckshändelser inom bantrafiken minskade avsevärt under 2011 efter ett år med ovanligt många omkomna 2010. Trenden är trots detta över basvärdet för 2006–2008 och kan därmed inte sägas ha minskat kontinuerligt. Även antalet allvarligt skadade ökade, dock ligger utvecklingen här under basvärdet. Regeringens samlade bedömning är att utvecklingen fortsätter att vara negativ. Olycksstatistiken på statens spåranläggningar beräknas uppgå till ca 78 omkomna, varav 56 bedöms vara självmord. Det motsvarar en minskning med ca 29 procent jämfört med 2010, då 110 personer omkom. Även om detta är en minskning i förhållande till 2010 så är det sett över tid ingen trendmässig minskning. De flesta som drabbas av olyckor befinner sig utanför tågen. Det enskilt största problemet är obehörigt spårbeträdande.

För luftfartsområdet redovisas att trenden är oförändrad och att antalet omkomna ökade och antalet allvarligt skadade minskade under 2011. Jämfört med basvärdet för 2006–2008 var utvecklingen positiv. Den samlade bedömningen är dock att ingen betydande förändring har skett i förhållande till målpreciseringen.

När det gäller preciseringen av *miljökvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan* redovisar regeringen att trenden är oförändrad och att de inhemska utsläppen av koldioxid från transporter har minskat något under 2011. Transportsektorns utsläpp av klimatgaser domineras av vägtrafikens utsläpp som ligger 9 procent över nivån för 1990. Energieffektiviteten har förbättrats bland de nya vägfordonen. Andelen nyregistrerade fordon som är anpassade till att köras på förnybara bränslen har minskat, men andelen förnybar energi av den totala energianvändningen har ändå ökat, både inom vägtrafiken och inom hela transportsektorn. Avseende miljökvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan minskade vägtrafikens utsläpp av koldioxid under 2011 med knappt 1 procent jämfört med 2010, trots att trafikarbetet ökade med drygt 2 procent. Förklaringen ligger i att fordonen blivit mer energieffektiva och att andelen förnybar energi har ökat under året. För luftfarten ökade koldioxidutsläppen från inrikestrafiken preliminärt med ca 4 procent under 2011. Orsaken är en kraftigt ökad flygtrafik under året samtidigt som energieffektiviteten varit oförändrad. De svenska utsläppen av växthusgaser har minskat jämfört med 1990. Den senaste prognosen för utsläppsutvecklingen till 2020 visar, utifrån de antaganden om hur målet ska nås som gjorts i prognosen, att målet är inom räckhåll men att ytterligare utsläppsreduktioner om knappt 1 miljon ton koldioxidekvivalenter fordras för att målet ska nås. Regeringen bedömer att det inte är möjligt att nå miljökvalitetsmålet till 2020 med de styrmedel som i dag är beslutade och planerade.

När det gäller *övriga miljökvalitetsmål och minskad ohälsa* redovisas att trenden är oförändrad och att luftkvaliteten i svenska tätorter på de flesta håll har blivit bättre de senaste decennierna. Miljökvalitetsnormerna överskrids dock i flera tätorter. Bullerskyddsåtgärder i de mest bullerexpone-

rade miljöerna har medfört att antalet personer utsatta för trafikbuller över riksdagens riktvärden beräknas ha minskat med 2 400 personer. Transportsektorn fortsätter att ha en negativ påverkan på biologisk mångfald.

Förslag till ändring av hänsynsmålet för transportpolitiken

Regeringen föreslår i budgetpropositionen att det nuvarande hänsynsmålet för transportpolitiken ändras till att få följande lydelse.

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

Anledningen till att regeringen bedömer att hänsynsmålet behöver justeras är att riksdagen har beslutat om en ny målstruktur för miljöpolitiken (prop. 2009/10:155, bet. 2009/10:MJU25, rskr. 2009/10:377) och att kopplingen till det övergripande generationsmålet för miljö därför behöver förtydligas.

Preciseringar av hänsynsmålet avseende miljö och hälsa

Av samma skäl som redovisats ovan bedömer regeringen att även hänsynsmålets precisering avseende miljö och hälsa bör justeras för att omfatta det övergripande generationsmålet för miljö. För att uppfylla hänsynsmålet avseende miljö och hälsa och förtydliga kopplingen till det övergripande generationsmålet för miljö bedömer regeringen att följande preciseringar bör gälla.

- Transportsektorn bidrar till att miljökvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet fossilberoende. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen.
- Transportsektorn bidrar till att det övergripande generationsmålet för miljö och övriga miljökvalitetsmål nås samt till ökad hälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska mål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå de uppsatta målen.

Mål och resultat för politiken för informationssamhället

Mål inom politiken för informationssamhället

Riksdagen har beslutat att det *övergripande målet* för politiken för informationssamhället är säkra, robusta och lättillgängliga kommunikationer som i första hand tillhandahålls genom effektivt fungerande marknader. Det ska finnas ett stort utbud av tjänster som underlättar vardagen för hushåll och företag i hela landet.

Enligt årets budgetproposition gäller även parallellt med detta mål det övergripande *målet för den statliga förvaltningspolitiken* – framför allt med avseende på elektronisk förvaltning. Den statliga förvaltningspolitiken behandlas under utgiftsområde 2 Samhällsekonomi och finansförvaltning som bereds av finansutskottet. Det övergripande målet för den statliga för-

valtningspolitiken är en innovativ och samverkande statsförvaltning som är rättssäker och effektiv, har väl utvecklad kvalitet, service och tillgänglighet och som därigenom bidrar till Sveriges utveckling och ett effektivt EU-arbete.

Elektronisk förvaltning ska bidra till målet för den statliga förvaltningspolitiken. Regeringens *övergripande mål för e-förvaltning* är att arbetet ska leda till att det ska vara så enkelt som möjligt för så många som möjligt att utöva sina rättigheter och fullgöra sina skyldigheter samt att ta del av förvaltningens service. Här bör noteras att den övergripande e-förvaltningspolitiken redovisas även under utgiftsområde 2 Samhällsekonomi och finansförvaltning.

Utöver dessa övergripande mål har riksdagen beslutat om mål för it-politiken, elektronisk kommunikation, postsektorn samt för grundläggande betaltjänster.

- *It-politiken*: Målet är att Sverige ska vara bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter. Ett delmål är att Sverige ska ha bredband i världsklass. Alla hushåll och företag bör ha goda möjligheter att använda sig av elektroniska samhällstjänster och service via bredband.
- *Elektronisk kommunikation*: Målet är att enskilda, företag och myndigheter ska få tillgång till effektiva och säkra elektroniska kommunikationer. De elektroniska kommunikationerna ska ge största möjliga utbyte när det gäller urvalet av överföringstjänster samt deras pris och kvalitet. Sverige ska i ett internationellt perspektiv ligga i framkant i dessa avseenden. De elektroniska kommunikationerna ska vara hållbara, användbara och tillgodose framtidens behov. De främsta medlen för att uppnå detta ska vara att skapa förutsättningar för en effektiv konkurrens utan snedvridningar och begränsningar samt att främja internationell harmonisering. Staten ska ha ett ansvar på områden där allmänna intressen inte enbart kan tillgodoses av marknaden.
- *Postsektorn*: Målet är att det ska finnas en posttjänst av god kvalitet i hela landet som innebär att alla kan ta emot brev och andra försändelser som väger högst 20 kilo. Det ska finnas möjlighet för alla att få sådana försändelser befordrade till rimliga priser. Dessutom ska enstaka försändelser befordras till enhetliga priser. Det ska finnas möjlighet att försäkra försändelser och få kvitto från mottagaren på att försändelsen har tagits emot.
- *Grundläggande betaltjänster*: Målet är att alla i samhället ska ha tillgång till grundläggande betaltjänster till rimliga priser.

Redovisning av resultat

Regeringens resultatredovisning inleds med en omvärldsanalys som i korthet redovisar att Sverige behåller en stark position på it-området i tillgängliga internationella jämförelser.

Den digitala agendan

Regeringen beslutade i september 2011 om en digital agenda, *It i människans tjänst*, som är en ny strategi för it-politiken. Agendans mål, *Sverige ska vara bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter*, överensstämmer med det mål för it-politiken som riksdagen beslutade om hösten 2011 (prop. 2011/12:1, bet. 2011/12:TU1, rskr. 2011/12:87). För att nå det it-politiska målet i agendan och möta de utmaningar som finns behövs enligt regeringen insatser inom flera områden. Med utgångspunkt i it-användarens perspektiv har fyra strategiska områden identifierats: lätt och säkert att använda, tjänster som skapar nytta, det behövs infrastruktur samt it:s roll för samhällsutvecklingen.

Varje strategiskt område i agendan är indelat i underområden som representerar ett antal sakfrågor. I juni 2012 tillsatte regeringen Digitaliseringskommissionen som har i uppdrag att verka för att det it-politiska målet i agendan uppnås och att regeringens ambitioner inom området fullföljs. En del av kommissionens uppdrag är att ta fram indikatorer för att mäta måluppfyllelsen. Kommissionens uppdrag ska slutredovisas senast den 31 december 2015.

Lätt och säkert att använda

Inom detta område redovisar regeringen resultat och analys avseende underområdena ökat digitalt innanförskap och vardagssäkerhet. Bland annat informeras om att indikatorer samt relevant statistik för att följa utvecklingen kring e-tillgänglighet ska tas fram av Myndigheten för handikappolitisk samverkan (Handisam). Resultat redovisas huvudsakligen i form av ett antal myndighetsåtgärder samt lägesbeskrivningar. Inga målindikatorer och få övriga resultatmått redovisas.

Tjänster som skapar nytta

Inom detta område redovisas resultat och analys för underområdena e-förvaltning samt e-signaturer och e-legitimation. Beträffande e-förvaltningen gör regeringen bedömningen att det arbete som pågått sedan 2007 med att stärka styrningen av de statliga myndigheternas arbete med e-förvaltning ännu inte har skapat alla nödvändiga förutsättningar för en tillräckligt effektiv och koordinerad utveckling på förvaltningsgemensam nivå. Detta innebär att dubbelarbete och suboptimering inom förvaltningen som helhet fortsätter. Vidare sägs att mycket återstår att göra vad gäller att digitalisera mötet med det offentliga så att det blir så enkelt som möjligt för så många som möjligt att utöva sina rättigheter och fullgöra sina skyldigheter samt ta del av förvaltningens service. Enligt regeringen är utvecklingen i dag inte tillräckligt driven av medborgarnas och företagens behov.

Det behövs it-infrastruktur

Inom detta område redovisas resultat och analys för underområdena bredband, samhällsomfattande tjänster och telefoni, robust elektronisk kommunikation, internet i Sverige och globalt samt effektivt fungerande marknader. Resultaten redovisas huvudsakligen i form av olika myndighetsåtgärder. Inga målindikatorer redovisas. Däremot presenteras resultat av olika undersökningar som bl.a. visar att

- 49 procent av alla hushåll och företag i Sverige har tillgång till bredband om minst 100 megabit per sekund
- andelen hushåll som finns eller företag som verkar i, eller i närheten av, en fastighet som är ansluten till ett fibernät, har ökat från 54 procent till 60 procent mellan oktober 2010 och oktober 2011
- antalet bredbandsabonnemang var 8,2 miljoner i slutet av 2011 och av dessa var 3 miljoner fasta bredbandsanslutningar och drygt 5 miljoner anslutningar till mobilt bredband.

Regeringen gör bedömningen att tillgången till bredband är generellt sett god i Sverige men att det finns skillnader. I storstäder och i många större tätorter finns i dag ett stort urval av bredbandsoperatörer, inte sällan med konkurrerande it-infrastrukturer, att välja mellan. I mindre orter och i glesoch landsbygden ser det ofta annorlunda ut med ett mindre urval av möjliga konkurrerande operatörer och inte samma möjlighet att få tillgång till hög överföringskapacitet. Vidare sägs att de insatser som Post- och telestyrelsen (PTS) under många år genomfört tillsammans med infrastrukturägare medför att förmågan att förhindra och hantera avbrott i näten och krishanteringsförmågan stärkts.

Utveckling med hjälp av it

Motsvarande strategiska område i den digitala agendan benämns it:s roll för samhällsutvecklingen. Inom detta område redovisas underområdena it för miljön och jämställd it-utveckling. Regeringen konstaterar att statliga myndigheter i ökad grad använder it för att minska den negativa miljöbelastningen. Resultaten från Naturvårdsverkets pågående pilotstudie om nya indikatorer för uppföljningen av regeringens agenda It för en grönare förvaltning bedöms vara viktiga för att kunna fortsätta att följa utvecklingen på området. Beträffande jämställd it-utveckling konstaterar regeringen att några sammanfattande slutsatser i en rapport från Tillväxtanalys visar att det ger bättre resultat att arbeta med flera jämställdhetsåtgärder parallellt och att det är viktigt med tydliga och konkreta mål samt att jämställdhetsarbetet bedrivs långsiktigt.

Post och grundläggande betaltjänster

För postområdet gör regeringen bedömningen att målen för postservicen i landet är uppfyllda och att kraven på den samhällsomfattande posttjänsten tillgodosetts. Konkurrenssituationen på postmarknaden är i princip oföränd-

rad. Regeringen konstaterar att minskningen mellan antalet distribuerade försändelser 2010 (2,9 miljarder) och 2011 (2,7 miljarder) är något större än föregående år trots en normaliserad konjunktur. Brevvolymerna i Sverige fortsätter att minska, främst beroende på övergången till elektroniska kommunikationsformer.

Regeringen konstaterar att syftet med PTS upphandling av grundläggande betaltjänster är att samhällets behov av dessa tjänster ska tillgodoses och de politiska målen uppnås. Behoven och förutsättningarna skiljer sig dock åt mellan olika delar av landet och mellan de olika individer och hushåll som använder sig av de upphandlade tjänsterna betalservice och brevgiro. Statens arbete med att trygga tillgången till grundläggande betaltjänster måste därför utgå alltmer från regionala och lokala förutsättningar och lösningar.

Utskottets ställningstagande

Inledning

I utskottens beredning av ärenden ingår enligt regeringsformen och riksdagsordningen uppgiften att följa upp och utvärdera riksdagsbeslut. Som en del i utskottens löpande uppföljning ingår att behandla den resultatinformation som regeringen presenterar i bl.a. budgetpropositionen. Enligt budgetlagen (2011:203) ska regeringen i budgetpropositionen lämna en redovisning av de resultat som uppnåtts i verksamheten i förhållande till de mål som riksdagen har beslutat om.

Utskottet har utsett en uppföljningsgrupp som under hösten 2012 har följt upp regeringens resultatredovisning inom utgiftsområde 22 Kommunikationer i budgetpropositionen för 2013. Uppföljningen har inriktats på att följa upp arbetet med mål och resultatstyrning, särskilt arbetet med resultatindikatorer, samt de resultat regeringen redovisar.

Utskottet kan konstatera att det pågår ett arbete med att utveckla den ekonomiska styrningen och resultatredovisningen från regeringen till riksdagen. Utskottet framhåller att en tydlig och klar resultatredovisning bidrar till en ökad förståelse för hur statliga anslagsmedel används och vilka resultat de får. Utskottet har tidigare slagit fast att regeringens resultatredovisning är ett viktigt underlag för riksdagens budgetberedning. Därför är det viktigt att regeringens redovisning och bedömning har en klar och tydlig struktur som knyter samman mål, anslag och uppnådda resultat. Utskottet ser positivt på det pågående utvecklingsarbetet med indikatorer. Utskottet anser att det är viktigt att resultatindikatorer utvecklas för alla relevanta delar av regeringens resultatredovisning. Indikatorerna bör i första hand vara indikatorer för uppnådda resultat, inte för insatser eller omvärldsförändringar. Det är önskvärt att tidsserier redovisas så långt möjligt för alla indikatorer och att jämförelseåren i möjligaste mån är desamma för alla indikatorer. Det är också önskvärt att samma indikatorer används under en längre tid.

Transportpolitiken

Utskottet ser positivt på att resultaten för det övergripande målet inom transportpolitiken – om en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning – nu särskilt analyseras och bedöms i ett sammanhang. Utskottet anser att detta är viktigt för bedömningen av den övergripande måluppfyllelsen. Under de senaste åren har endast resultaten av funktions- och hänsynsmålens preciseringar analyserats och bedömts. Det är också bra att redovisningen av resultaten inom transportpolitiken nu återges mer åskådligt och i längre tidsserier. Detta underlättar utskottets möjligheter att bedöma resultat över tiden.

Utskottet vill även peka på att det inom det transportpolitiska området finns behov av att tydliggöra sambanden mellan mål, statliga insatser, uppnådda resultat och regeringens budgetförslag. Exempelvis är det otydligt hur de föreslagna anslagsförändringarna kan knytas till uppnådda resultat. Det finns även anledning att i resultatredovisningen tydligare skilja på regeringens beskrivningar av dels tillståndet och utvecklingen inom ett område, dels statens insatser och dels det faktiskt uppnådda resultatet av statens insatser i form av myndigheters prestationer och effekter i samhället.

Utskottet konstaterar att regeringen har redovisat att utvecklingen under 2011 har lett till en förbättrad tillgänglighet för medborgare och näringsliv inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder. Däremot bedöms kvaliteten i medborgarnas resor ha försämrats t.ex. vad avser punktlighet. Enligt resultatredovisningen har transportsystemets klimatpåverkan minskat under 2011 men samtidigt är förbättringstakten inte tillräcklig för att nå fram till uppsatta mål. Åtgärdstakten vad gäller miljöåtgärder i infrastrukturen är låg i förhållande till behoven. Även vad avser antal dödade och skadade i transportsystemet bedömer regeringen att takten inte är tillräcklig för att nå uppsatta mål. I detta sammanhang vill utskottet förtydliga att resultatredovisningen endast redovisar de inhemska utsläppen av klimatgaser. En delvis annan bild framträder om även utsläppen från den internationella trafiken beaktas.

Utskottet kan konstatera att jämfört med föregående års budgetproposition redovisas mått inom transportpolitiken mer åskådligt och i längre tidsserier. Det gäller t.ex. diagram över totalstopp i vägnätet, antal omkomna i vägtrafiken, sjö-, ban- och lufttrafiken samt koldioxidutsläppen. Det är, enligt utskottet, bra att redovisningen av resultaten inom transportpolitiken nu redovisas mer åskådligt och i längre tidsserier. Detta underlättar utskottets möjligheter att bedöma resultat över tiden.

Utskottet vill även peka på att det finns anledning att i resultatredovisningen tydligare skilja på regeringens beskrivningar av dels tillståndet och utvecklingen inom ett område, dels statens insatser och dels det faktiskt uppnådda resultatet av statens insatser i form av myndigheters prestationer och effekter i samhället.

Ändring av hänsynsmålet

Riksdagen beslutade i juni 2010 om en ny målstruktur för miljömålsarbetet med ett utvecklat generationsmål (prop. 2009/10:155, bet. 2009/10: MJU25). Inom en generation ska antingen det tillstånd i miljön som miljökvalitetsmålet uttrycker eller förutsättningar för att nå denna miljökvalitet ha skapats för att nå den önskade miljökvaliteten. Den nya målstrukturen innebär att miljöarbetet ska vara strukturerat med generationsmål, miljökvalitetsmål och etappmål. Delmålen kommer att övergå i etappmål som ska vara steg på vägen för att nå ett eller flera miljökvalitetsmål och generationsmål. Regeringen beslutade våren 2012 om reviderade preciseringar av flertalet miljökvalitetsmål och om sammanlagt 13 etappmål. Naturvårdsverket ska årligen redovisa en bedömning av möjligheterna att nå miljökvalitetsmålen och etappmålen.

Utskottet välkomnar förslaget till ändring av hänsynsmålet. Den föreslagna lydelsen innebär ett förtydligande av transportsektorns betydelse för generationsmålet för miljö. Utskottet vill också framhålla att det är positivt att regeringen i budgetpropositionen har angett de preciseringar som bör gälla för att uppfylla hänsynsmålet för miljö och hälsa. Utskottet emotser att de föreslagna ändringarna av hänsynsmålet även kommer att få genomslag i den resultatredovisning som regeringen lämnar i nästa års budgetproposition och att detta kommer att innebära att utskottet får en fortsatt god möjlighet att följa hur transportsektorn utvecklas i riktning mot ökad energieffektivitet och ett brutet fossilberoende.

Utskottet tillstyrker således regeringens förslag och godkänner ändringen av hänsynsmålet så att den nya lydelsen blir följande:

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

Politiken för informationssamhället

Utskottet kan konstatera att målstrukturen för politiken för informationssamhället ändrats i årets budgetproposition. Dels beslutade riksdagen förra året om ett nytt mål för it-politiken, dels anförs i propositionen att det övergripande målet för den statliga förvaltningspolitiken, framför allt med avseende på elektronisk förvaltning, gäller parallellt med det övergripande målet för politiken för informationssamhället. Utskottet noterar att det övergripande målet för den statliga förvaltningspolitiken behandlas under utgiftsområde 2 där resultat, analys och bedömning redovisas. Utgiftsområde 2 bereds av finansutskottet. Elektronisk förvaltning som är ett underordnat mål behandlas inom utgiftsområde 22 samt övergripande även inom utgiftsområde 2. Mot denna bakgrund efterlyser utskottet en fortsatt utveckling av målstrukturen inom politiken för informationssamhället och ser fram emot ett förtydligande från regeringens sida.

Utskottet konstaterar vidare att resultatredovisningens struktur inte svarar upp mot de av riksdagen beslutade målen för politikområdet. För vissa av målen redovisas visserligen resultat, men dessa blir otydliga då de presenteras i en helt annan struktur. Detta gör det svårt att följa upp resultaten för dessa mål. Utskottet ställer sig frågande till att strukturen i resultatredovisningen hämtats från den digitala agendan, som presenterats av regeringen och som inte behandlats av riksdagen. I detta sammanhang vill utskottet påminna om budgetlagen som föreskriver att regeringen i budgetpropositionen ska lämna en redovisning av de resultat som uppnåtts i verksamheten i förhållande till de mål som riksdagen beslutat om.

Utskottet vill slutligen framhålla att det ser positivt på den sammanställning av indikatorer som redovisas för måluppfyllelsen på it-området och ser fram emot en utveckling av indikatorerna så att dessa inte bara visar insatser och omvärldsförändringar utan framför allt uppnådda resultat av de statliga insatserna.

Anslagsfrågor m.m. inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen anvisar sammanlagt 44 604 miljoner kronor för de anslag inom utgiftsområde 22 Kommunikationer som redovisas i propositionen och avslår motionsförslagen. Vidare bifaller riksdagen förslag till ekonomiska bemyndiganden, låneramar och investeringsplaner inom utgiftsområdet samt godkänner att Trafikverket deltar som medlem i samt betalar medlemsavgift till europeiska intressegrupperingar i enlighet med vad som redovisas i propositionen.

Jämför särskilda yttrandena 1 (S), 2 (MP), 3 (SD) och 4 (V).

Propositionen

Trafikslagsövergripande frågor

I detta avsnitt behandlas verksamheter som är av trafikslagsövergripande karaktär som bl.a. verksamheterna inom Trafikverket, Transportstyrelsen och Trafikanalys. I avsnittet behandlas även frågor med koppling till anslagen 1:8 Viss internationell verksamhet och 1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk.

Anslagen

Anslaget 1:3 Trafikverket används för Trafikverkets förvaltningskostnader. Anslaget finansierar vidare administration av statens miljöansvar inom det transportpolitiska området samt insatser inom det transportpolitiska områ-

det och bolagsförvaltning som inte direkt kan hänföras till Trafikverkets produkter och tjänster. Anslaget får därutöver användas för att finansiera bl.a. modellutveckling och analys inom transportområdet.

Anslaget 1:7 Trafikavtal används till statens kostnader för trafikavtal om transportpolitiskt motiverad interregional kollektivtrafik. Anslaget används vidare för att finansiera tillfällig juridisk, ekonomisk eller annan expertis vid ingående av nya avtal samt för vissa förvaltningskostnader som är direkt hänförliga till trafikavtal.

Anslaget 1:8 Viss internationell verksamhet används till kostnader för Sveriges förpliktelser som värdland för Världssjöfartsuniversitetet.

Anslaget 1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut används bl.a. till institutets utredningsverksamhet och administration samt det nationella transportforskningsbiblioteket, BIC. Anslaget får även användas till forskning och medfinansiering av Statens väg- och transportforskningsinstituts deltagande i EU-projekt.

Anslaget 1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk används för bidrag som EU beviljar till projekt och studier inom det transeuropeiska transportnätverket (TEN-T) för investeringar i transportinfrastruktur.

Anslaget 1:12 Transportstyrelsen används till de delar av myndighetens verksamhet som inte finansieras med avgifter som myndigheten disponerar, andra anslag eller övriga intäkter. Anslaget används vidare till vissa transfereringar och medlemsavgifter för Sveriges deltagande i internationella organisationer m.m. Därutöver får anslaget användas till att betala eventuella böter till följd av försenat genomförande av EU-direktiv.

Anslaget 1:13 Trafikanalys används till myndighetens administrationskostnader samt till statistik-, utvärderings- och analysverksamhet inom transportområdet.

Regeringen föreslår att riksdagen anvisar anslagen för 2013 i enlighet med sammanställningen i tabellen nedan.

Tabell 1 Budgetförslag för 2013 för trafikslagsövergripande frågor
Miljoner kronor

Anslag		**2012 Anslag**	**2013 Förslag**
1:3	Trafikverket	1 458	1 407
1:7	Trafikavtal	831	831
1:8	Viss internationell verksamhet	25	25
1:9	Statens väg- och transportforskningsinstitut	44	44
1:10	Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	349	349
1:12	Transportstyrelsen	1 985	1 988
1:13	Trafikanalys	61	62

När det gäller *anslaget 1:3 Trafikverket* anför regeringen att det pågående effektiviseringsarbete som inleddes 2011 bedöms innebära en effektivisering om 60 miljoner kronor som för 2013 kan föras över från administra-

tion till väg- och banhållning. Med beaktande av pris- och löneomräkning föreslås en minskning av anslaget 1:3 Trafikverket med 51 miljoner för 2013 jämfört med innevarande år.

För *anslagen 1:7 Trafikavtal, 1:8 Internationell verksamhet, 1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut, 1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk och 1:13 Trafikanalys* föreslås oförändrade anslagsnivåer för 2013 jämfört med innevarande år.

Vad avser *anslaget 1:12 Transportstyrelsen* föreslår regeringen att anslaget minskas med 40 miljoner kronor fr.o.m. 2013. Detta mot bakgrund av att ansvaret för förarprovsverksamheten överförts till Trafikverket. Med beaktande av pris- och löneomräkning samt tidigare beräkningar ökas anslaget med 3 miljoner kronor för 2013 jämfört med innevarande år. I budgetpropositionen för 2011 redovisade regeringen beräknad anslagsutveckling för perioden 2011–2014. I den delen av anslaget som är avgiftsfinansierad gjorde då regeringen bedömningen att såväl utgifter som intäkter skulle öka 2013. Den ökning av anslagsnivån som föreslås i budgetpropositionen för 2013 härrör från de beräkningar som gjordes och redovisades inför 2011.

När det gäller anslaget 1:7 Trafikavtal kan nämnas att det i enlighet med vad trafikutskottet tidigare efterlyst (bet. 2011/12:TU1) finns en redovisning i budgetpropositionen för 2013 av hur kostnaderna för den avtalade trafiken fördelat sig över olika trafikslag under föregående budgetår.

Tabell 2 Kostnader för avtalad trafik
Miljoner kronor

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

Enligt information från Näringsdepartementet visar en prognos från Trafikverket följande för 2013 när det gäller anslaget 1:7 Trafikavtal: busstrafik 91 miljoner kronor, flygtrafik 91 miljoner kronor, tågtrafik 271 miljoner kronor och färjetrafik 419 miljoner kronor. Tillsammans motsvarar detta 831 miljoner kronor för 2013.

Bemyndigande om ekonomiska förpliktelser

Regeringen påminner i propositionen om att vissa trafikavtal som rör transportpolitiskt motiverad interregional kollektivtrafik, främst flygavtal och avtal om färjetrafik till och från Gotland, innehåller rörliga ersättningsvillkor och att detta framför allt avser förändringar av oljepris m.m. För att ta hänsyn till denna rörliga komponent föreslår regeringen att den under 2013 för ramanslaget 1:7 Trafikavtal bemyndigas ingå ekonomiska åtaganden i samband med tjänstekoncessioner, avtal om trafiktjänst baserat på allmän trafikplikt, samverkansavtal och upphandling av transportpolitiskt

motiverad trafik som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 7 500 miljoner kronor 2014–2027. Detta är en ökning med 4 000 miljoner kronor i förhållande till medgivet bemyndigande för 2012. Den föreslagna ökningen hänger samman med att Trafikverket planerar att under 2013 teckna ett nytt avtal för perioden 2017–2027 vad avser linjesjöfarten till Gotland.

Godkännande av Trafikverkets deltagande i europeiska intressegrupperingar

Det pågår inom EU ett omfattande arbete med att skapa gränsöverskridande transportnät, vilket bl.a. ställer krav på ett utvecklat samarbete mellan unionens transportinfrastrukturförvaltare. Europeiska ekonomiska intressegrupperingar (EEIG) är en associationsform som närmast är att likna vid ett handelsbolag. Medlemmarna ska vara minst två fysiska eller juridiska personer som själva bedriver ekonomisk verksamhet i olika medlemsländer inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES). Trafikverket har bl.a. till uppgift att bevaka och delta i internationellt samarbete inom sitt ansvarsområde och verka för utveckling av internationella transportlösningar. Regeringens inriktning är att de kostnader som Trafikverkets medlemskap i dessa grupperingar medför inte ska överskrida 6 miljoner kronor per år.

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

Vägar

Anslag

Enligt budgetpropositionen förutsätts att *anslaget 1:1 Väghållning* används för följande ändamål:

- statlig väghållning, vilket innefattar vägplanering, byggande, drift, bärighetsåtgärder, underhåll och fysiska trafiksäkerhetsåtgärder, gång- och cykelvägar på det statliga vägnätet, ränta och amortering på upptagna lån för att finansiera anläggningstillgångar, broar som ersätter färjor samt vissa prioriterade vägprojekt
- bidrag, vilket innefattar de statsbidrag som myndigheten administrerar till regionala kollektivtrafikanläggningar inklusive handikappanpassningsbidrag och särskilda bidrag till storstädernas trafiksystem, enskilda vägar, bidrag till gång- och cykelbehov, planskilda passager

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

Anslaget 1:11 Trängselskatt i Stockholm används för investeringar i vägnätet i Stockholmsregionen som finansieras med överskott från trängselskatten. Från anslaget finansieras även system- och administrationskostnader för trängselskatten.

Det nya *anslaget 1:14 Trängselskatt i Göteborg* föreslås finansiera investeringar i kollektivtrafik, järnväg och väg i Göteborg. Anslaget är även avsett att finansiera system- och administrationskostnader för trängselskatten.

Regeringen föreslår att riksdagen anvisar anslagen för 2013 i enlighet med sammanställningen i tabellen nedan.

Tabell 3 Budgetförslag för 2013 för väghållning m.m.
Miljoner kronor

Anslag		2012 Anslag	2013 Förslag
1:1	Väghållning	21 564	22 207
1:11	Trängselskatt i Stockholm	1 240	850
1:14	Trängselskatt i Göteborg	0	840

Regeringen föreslår i budgetpropositionen en höjning av *anslaget 1:1 Väghållning* med 643 miljoner kronor för 2013 jämfört med innevarande år. Investeringar i nationell plan minskar med 266 miljoner kronor medan investeringar i regional plan ökar med 199 miljoner kronor. För drift och underhåll ökas anslaget med 260 miljoner kronor 2013. I höjningen av anslaget för 2013 ingår även 226 miljoner kronor för bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion, 21 miljoner kronor till bidrag för drift av enskild väg samt 5 miljoner kronor till övriga insatser för effektivisering av transportsystemet. Förändringen avser också en ökning med 4 miljoner kronor för myndighetsutövning.

När det gäller *anslaget 1:11 Trängselskatt i Stockholm* föreslås 850 miljoner kronor för 2013 varav knappt 549 miljoner kronor avser investeringar i vägar och knappt 302 miljoner kronor avser kostnader för administration.

Anslaget 1:14 Trängselskatt i Göteborg är nytt fr.o.m. 2013 och föreslås uppgå till 840 miljoner kronor. Enligt regeringens förslag för 2013 avsätts 494 miljoner kronor till investeringar i vägar och 346 miljoner kronor till kostnader för administration.

I sammanställningen nedan redovisas regeringens preliminära beräkning av fördelningen av anslagen 1:1 Väghållning, 1:11 Trängselskatt i Stockholm och 1:14 Trängselskatt i Göteborg.

Tabell 4 Fördelning av anslagen 1:1 Väghållning, 1:11 Trängselskatt i Stockholm och 1:14 Trängselskatt i Göteborg
Miljoner kronor

Anslagspost/delpost	2012 Budget	2013 Förslag
Anslag 1:1 Väghållning		
Myndighetsutövning	152	156
Investeringar i nationell plan	5 743	5 477
Investeringar i regional plan	2 675	2 874
Drift och underhåll	9 881	10 141
Räntor och återbetalning av lån	198	392
Bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion	1 562	1 788
Bidrag för drift av enskild väg	1 040	1 061
Övriga insatser för effektivisering av transportsystemet	311	316
Kammarkollegiets disposition	2	2
Summa	**21 564**	**22 207**
Anslag 1:11 Trängselskatt i Stockholm		
Trafikverket: väginvesteringar	966	548
Beräknade kostnader administration	274	302
Summa	**1 240**	**850**
Anslag 1:14 Trängselskatt i Göteborg		
Trafikverket: väginvesteringar	–	494
Beräknade kostnader för administration	–	346
Summa	**–**	**840**

Bemyndiganden om ekonomiska åtaganden

Trängselskatt i Stockholm

Enligt den s.k. Stockholmsöverenskommelsen ska överskottet från trängselskatten huvudsakligen finansiera Förbifart Stockholm samt därutöver vissa andra väganknutna projekt i Stockholmsregionen. De investeringar i väginfrastrukturen som Trafikverket genomför med anslaget för trängselskatt i Stockholm innebär att myndigheten ingår avtal med externa parter om ekonomiska åtaganden för flera år framåt i tiden. Bemyndigandet till regeringen bör avse all upphandlad verksamhet där fleråriga avtal sluts, som inte faller under 6 kap. 2 § budgetlagen, oavsett om avtalen avser Trafikverkets interna resultatenheter eller externa leverantörer. Enligt regeringens förslag uppgår utestående åtaganden för 2013 till 7 311 miljoner kronor.

Regeringen föreslår att bemyndigandet avser det totalbelopp som regeringen får ha bundit upp i avtal vid budgetårets utgång. I beräkningarna av bemyndiganderamen inkluderas framtida räntekostnader för upptagna lån. I de fall lånen inte är bundna har en kalkylränta på 4,5 procent använts. Ramen föreslås vara något högre än bedömda åtaganden då det behövs viss buffert i bemyndiganderamen för att inte försämra möjligheterna att genomföra upphandlingar och därmed också byggandet på ett effektivt sätt.

Regeringen föreslår mot denna bakgrund att den bemyndigas att under 2013 för anslaget 1:11 Trängselskatt i Stockholm ingå ekonomiska åtagandens som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 7 500 miljoner kronor 2014–2048.

Trängselskatt i Göteborg

Överskottet från trängselskatten i Göteborg ska bidra till finansieringen av investeringar i kollektivtrafik, järnväg och väg i Göteborg, bl.a. Västlänken samt en ny älvförbindelse för vägtrafik vid Marieholm. De investeringar som Trafikverket genomför med anslaget för trängselskatten i Göteborg innebär att myndigheten ingår avtal med externa parter om ekonomiska åtaganden för flera år framåt i tiden. Bemyndigandet till regeringen föreslås avse all upphandlad verksamhet där fleråriga avtal sluts, som inte faller under 6 kap. 2 § budgetlagen, oavsett om avtalen avser Trafikverkets interna resultatenheter eller externa leverantörer. Enligt regeringens förslag uppgår utestående åtaganden för 2013 till 3 166 miljoner kronor. Regeringen föreslår att bemyndigandet avser det totalbelopp som regeringen får ha bundit upp i avtal vid budgetårets utgång. I beräkningarna av bemyndiganderamen inkluderas framtida räntekostnader för upptagna lån. I de fall lånen inte är bundna har en kalkylränta på 4,5 procent använts. Ramen föreslås vara något högre än bedömda åtaganden då det behövs viss buffert i bemyndiganderamen för att inte försämra möjligheterna att genomföra upphandlingar och därmed också byggandet på ett effektivt sätt.

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

Investeringar

Trafikverkets investeringsvolym bestäms av anvisade anslag, de lån Trafikverket tar upp och de tillskott som erhålls via medfinansiering, bl.a. externa bidrag från kommuner och bidrag från EU (TEN-bidrag). Investeringarna omfattar de investeringar som fastställts av regeringen i den nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2010–2021 och av länen i de regionala planerna. Trafikverket beräknar att under 2013 genomföra investeringar för ungefär 14 972 miljoner kronor. Investeringsplanen för vägområdet redovisas i följande tabell.

Tabell 5 Investeringsplan för vägar 2012–2014
Miljoner kronor

	2012 Prognos	2013 Budget	2014 Beräknat
Investeringar			
Investeringar i nationell plan, inkl. närtidssatsning	11 626	8 642	11 346
Investeringar i regional plan, inkl. närtidssatsning	2 667	3 074	2 930
Bärighetshöjande åtgärder, inkl. närtidssatsning	1 559	1 788	1 657
Investeringar med överskott från trängselskatt i Stockholm	645	549	617
Investeringar med överskott från trängselskatt i Göteborg	–	494	743
Investeringar i anläggningstillgångar vägar	365	425	475
Summa	**16 862**	**14 972**	**17 768**
Finansiering			
Anslag	11 801	11 182	11 884
Lån i Riksgäldskontoret	1 882	1 673	3 337
Medfinansiering, förskottering m.m.	3 179	2 117	2 547
Summa	**16 862**	**14 972**	**17 768**

Vissa bemyndiganden och låneram

Enligt planen ska den nya bron över Motalaviken på riksväg 50 öppnas för trafik under 2013. Investeringen är delvis finansierad med lån i Riksgäldskontoret och kapitalkostnaderna för dessa lån ska i enlighet med riksdagens beslut finansieras genom att vägavgifter tas ut av de fordon som trafikerar bron. Mot denna bakgrund föreslås regeringen bli bemyndigad att disponera de avgifter som, med stöd av väglagen, tas ut för passage över den nya bron över Motalaviken på riksväg 50 för räntor och amorteringar för de lån som tagits upp för byggandet av bron samt kostnader för vägavgiftssystemet.

Den verksamhet som Trafikverket bedriver innebär ofta att myndigheten ingår avtal med externa parter om ekonomiska åtaganden för flera år framåt i tiden. Detta gäller såväl avtal om investeringar som avtal gällande drift och underhåll av vägnätet. Med utgångspunkt från detta föreslås att regeringen ges bemyndigande att under 2013 för anslaget 1:1 Väghållning ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 29 800 miljoner kronor 2014–2040. Regeringen redovisar att det i de aktuella planerna ingår ett stort antal medelstora och stora byggprojekt. Regeringen framhåller att de exakta tidpunkterna för kontraktstecknandet i de enskilda fallen kan vara svåra att förutse och att det därför behövs en viss buffert i bemyndiganderamen.

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

för administration av trängselskatt och vägavgifter. Mot bakgrund av detta föreslås att regeringen bemyndigas att för 2013 ta upp lån i Riksgäldskontoret som inklusive tidigare gjord upplåning uppgår till högst 9 506 miljoner kronor för prioriterade vägprojekt m.m. Den ökade upplåningen avser planerat genomförande av prioriterade vägprojekt och projekt som delvis kommer att finansieras med inkomster från vägavgifter.

Tabell 6 Beräknad låneskuld för vägar 2012–2014

Miljoner kronor

Objekt	2012	2013	2014
Broinvesteringar	75	63	55
E6 Svinesundsförbindelsen	563	519	473
Prioriterade vägprojekt	5 220	5 338	5 198
E4 Sundsvall	826	1 514	1 819
Rv 50 Motala–Mjölby	614	789	791
Västsvenska infrastrukturpaketet (vägar)	470	470	655
Stockholmsöverenskommelsen	0	0	2 120
Skurubron	0	27	177
Uppbyggnad av system för administration	394	370	288
Summa	**8 162**	**9 090**	**11 576**

Merparten av de lån som Trafikverket har tagit ska återbetalas genom att anslaget 1:1 Väghållning belastas med kostnader för räntor och amorteringar. Undantag utgörs av lånen för nya Svinesundsförbindelsen och den nya bron över Motalaviken på riksväg 50 samt senare även lånen för E4 Sundsvall och Skurubron som ska återbetalas med avgifter.

Järnväg

Anslag

Enligt budgetpropositionen förutsätts att *anslaget 1:2 Banhållning* används för följande ändamål:

- myndighetsutövning, främst fastställelse av tågplan och järnvägsplan
- bidrag till Inlandsbanan enligt avtalet mellan staten och Inlandsbanan AB
- Trafikverkets kostnader för trafikavgifter enligt avtalet om Öresundsbroförbindelsen
- bidrag till anläggningar i anslutning till det kapillära bannätet i enlighet med tidigare riksdagsbeslut
- investeringar i statliga järnvägar
- drift och underhåll av statliga järnvägar samt trafikledning
- åtgärder inom sjöfarten som omfattas av den nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2010–2021

- andra insatser, utöver banhållning och bidrag, som följer av Trafikverkets instruktion
- informationsinsatser och kunskapshöjande insatser som syftar till att uppnå de transportpolitiska målen
- räntor och återbetalning av lån för järnvägsändamål upptagna i Riksgäldskontoret
- kostnader för att eventuellt infria betalningsutfästelser som rör villkorade aktieägartillskott till Svensk-Danska Broförbindelsen Svedab AB
- kostnader för att eventuellt infria kapitaltäckningsgarantin till Arlandabanan Infrastructure AB
- kostnader för eventuella kreditförluster avseende den obligationsportfölj som härrör från affärsverket Statens järnvägars numera avslutade amerikanska leasingtransaktioner
- kostnader för åtgärder förknippade med statens miljöansvar inom transportområdet
- eventuella böter till följd av försenat genomförande av EU-direktiv
- betalning av kvalitetsavgifter till följd av avvikelser från sådant nyttjande av infrastrukturen som fastställts i tågplan och trafikeringsavtal, när dessa orsakats av Trafikverket.

Det nya *anslaget 1:15 Avveckling av affärsverket Statens järnvägar* används till kostnader i samband med avveckling av affärsverket Statens järnvägar.

Regeringen föreslår att riksdagen anvisar anslagen för 2013 i enlighet med sammanställningen i tabellen nedan.

Tabell 7 Budgetförslag för 2013 för banhållning m.m.
Miljoner kronor

Anslag		**2012 Anslag**	**2013 Förslag**
1:2	Banhållning	14 731	15 187
1:15	Avveckling av affärsverket Statens järnvägar	–	12

Regeringen föreslår att *anslaget 1:2 Banhållning* ökas med 474 miljoner kronor. I förslaget till ökat anslag ingår bl.a. en ökning med 374 miljoner kronor till investeringar i den nationella planen, en ökning med 481 miljoner kronor till räntor och återbetalning av lån, en ökning med 6 miljoner kronor till bidrag till Inlandsbanan och Öresundsbro Konsortiet samt en ökning med 3 miljoner kronor till övriga insatser för effektivisering av transportsystemet. När det gäller drift, underhåll och trafikledning föreslås 7 214 miljoner kronor för 2013, vilket är en anslagsmässig reducering med 456 miljoner kronor men en ökning sett till att det prognostiserade beloppet för 2012 uppgår till 6 628 miljoner kronor.

I budgetpropositionen aviserar regeringen att stora nyinvesteringar kommer att genomföras inom järnvägen för att öka kapaciteten och förbättra möjligheterna till ett långsiktigt hållbart transportsystem. Bland annat inleds byggandet av en ny stambana för snabbtåg på sträckan Järna–Linkö-

ping (Ostlänken) och dubbelspår på första delen av sträckan Göteborg–Borås. Detta förbättrar möjligheterna till arbetspendling men frigör även kapacitet på det befintliga nätet för exempelvis godstransporter. För att gruvindustrin ska kunna fortsätta som tillväxtmotor inte minst i Norrland avser regeringen vidare att göra investeringar för upprustning av Malmbanan och vägen mellan Pajala och Svappavaara. Regeringen anger vidare att det i den fortsatta planeringen även kan bli aktuellt med ytterligare åtgärder för gruvnäringen i bl.a. Bergslagen.

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

Efter det att riksdagen har fattat beslut om anslag är det regeringens uppgift att fördela detta på anslagsposter. I sammanställningen nedan redovisas regeringens preliminära beräkning av fördelningen av anslaget 1:2 Banhållning.

Tabell 8 Fördelning av anslaget 1:2 Banhållning
Miljoner kronor

Anslagspost	**2012**	**2013**
	Budget	**Förslag**
Myndighetsutövning	5	5
Bidrag till Inlandsbanan och Öresundskonsortiet	411	417
Investeringar i nationell plan	5 043	5 417
Drift, underhåll och trafikledning	7 621	7 214
Räntor och återbetalning av lån	1 546	2 027
Övriga insatser för effektivisering av transportsystemet	104	107
Summa	**14 731**	**15 187**

Riksdagen beslutade den 19 juni 2012 om en avveckling av affärsverket Statens järnvägar (prop. 2011/12:99, bet. 2011/12:FiU21, rskr. 2011/12:282.) Avvecklingen är planerad till den 31 december 2012. Avvecklingen har påbörjats och det är affärsverket som har ansvarat för avvecklingen under 2012. Regeringen föreslår mot denna bakgrund att ett nytt *anslag 1:15 Avveckling av affärsverket Statens järnvägar* förs upp på statens budget för 2013. Enligt regeringens bedömning kommer den fortsatta avvecklingen under 2013 att ge upphov till avvecklingskostnader även efter det att verket upphört. För närvarande bedrivs tre verksamhetsgrenar vid affärsverket: avveckling av verksamhet, förvaltning av leasingåtaganden och förvaltning av järnvägsfordon. Förvaltningen av leasingåtaganden beräknas komma att avslutas under 2012 medan de två andra verksamhetsgrenarna avser verksamhet som kvarstår efter avvecklingen av affärsverket och där-

för behöver tas om hand av andra myndigheter. Därmed bör såväl åtaganden som finansiella befogenheter kvarstå men överföras till en annan myndighet med en anpassning av verksamhetsformen.

När det gäller förvaltning av järnvägsfordon är verksamhetsgrenen helt intäktsfinansierad med avkastningskrav och ska enligt planerna överföras till Trafikverket och redovisas som en egen resultatenhet. Verksamheten förs över till Trafikverket genom att de tillgångar som hänförs till verksamheten överförs till bokfört värde. Intäkter och kostnader kopplade till verksamheten redovisas under banhållningsanslaget. Miljöansvarsfrågor och ansvar för avtal med AB Storstockholms Lokaltrafik samt eventuella restuppgifter som framkommer inom ramen för avvecklingen ska även de enligt planerna överföras till Trafikverket. Överföringen av de administrativa uppgifterna föreslås finansieras via anslaget 1:3 Trafikverket. Med anledning av de nya uppgifterna föreslås ett ändrat ändamål under detta anslag. När det gäller förvaltningen av obligationsportföljen, valutasäkringsinstrument och tillhörande lån avses detta överföras till Riksgäldskontoret då denna myndighet är den som är bäst lämpad att hantera den förvaltning som inte längre har en infrastrukturell koppling. Ansvaret för utfästelser för tjänstepensioner m.m. ska enligt planerna överföras till Statens tjänstepensionsverk (SPV).

Investeringar

Trafikverkets investeringar omfattar de investeringar som fastställts av regeringen i den nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2010–2021. Trafikverkets investeringsvolym bestäms av anvisade anslag, de lån Trafikverket tar upp och de tillskott som erhålls via medfinansiering, bl.a. externa bidrag från kommuner och bidrag från EU (TEN-bidrag). Därutöver gör Trafikverket investeringar i el- och teleanläggningar som finansieras med lån. De trängselskatteinkomster som förutses användas för investeringar ingår i de beräknade anslagen. Trafikverket beräknar att under 2013 genomföra investeringar för ungefär 10 940 miljoner kronor. Investeringsplanen för järnvägar redovisas i följande tabell.

Tabell 9 Investeringsplan för järnvägar 2012–2014
Miljoner kronor

	2012 Prognos	2013 Budget	2014 Beräknat
Investeringar			
Investeringar i nationell plan*	11 846	9 490	8 351
El- och teleinvesteringar	812	625	564
Investeringar i anläggningstillgångar	735	825	525
Summa	**13 393**	**10 940**	**9 440**
Finansiering			
Anslag	6 430	5 417	5 706

	2012 Prognos	2013 Budget	2014 Beräknat
Lån i Riksgäldskontoret	5 151	3 309	1 866
Medfinansiering, förskottering m.m.	1 812	2 214	1 868
Summa	**13 393**	**10 940**	**9 440**

** Inklusive medfinansiering, däribland TEN-medel.*

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden och låneram

Regeringen pekar på att den verksamhet som Trafikverket bedriver ofta innebär att myndigheten ingår avtal med externa parter om ekonomiska åtaganden för flera år framåt i tiden och att detta gäller såväl avtal om investeringar som avtal gällande drift och underhåll av järnvägsnätet. Regeringen redovisar att det i de aktuella planerna ingår ett stort antal medelstora och stora byggprojekt, t.ex. Citybanan. Mot denna bakgrund föreslås ett bemyndigande till regeringen att under 2013 för anslaget 1:2 Banhållning ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 84 000 miljoner kronor för perioden 2014–2050.

Inom Trafikverket finns särskilda lån upptagna för att finansiera anläggningstillgångar, vissa prioriterade järnvägsprojekt, investeringar i el- och teleanläggningar, statens andel av vissa investeringar i Stockholmsområdet i enlighet med avtal från 1983 mellan Statens järnvägar, Stockholms läns landsting och staten samt investeringar i vissa järnvägsprojekt där kapitalkostnaderna ska finansieras med inkomster från trängselskatt. Därutöver ingår de prioriterade järnvägsprojekt som riksdagen beslutade om med anledning av förslagen i tilläggsbudgeten i samband med 2004 års ekonomiska vårproposition (prop. 2003/04:100, bet. 2003/04:FiU21, rskr. 2003/04:274) och som innefattar järnvägsprojekten Hallsberg–Degerön, Mjölby–Motala, Trollhättan–Göteborg samt järnvägsprojekt i Stockholmsområdet. I och med att Botniabanan AB avvecklas tar Trafikverket över betalningsansvaret för lån upptagna för Botniabanan vilket innebär att även låneskulden för Botniabanan ingår i låneramen för prioriterade järnvägsprojekt m.m. Utifrån detta föreslås att regeringen bemyndigas att för 2013 ta upp lån i Riksgäldskontoret som inklusive tidigare upplåning uppgår till högst 35 444 miljoner kronor för prioriterade järnvägsprojekt m.m.

I nedanstående tabell redovisas den beräknade låneskulden för järnvägar fördelat på objekt under perioden 2012–2014.

Tabell 10 Beräknad låneskuld för järnvägar 2012–2014
Miljoner kronor

Objekt	2012	2013	2014
Eldriftsanläggningar	2 375	2 766	3 102
Teleanläggningar	604	696	772
Prioriterade järnvägsprojekt	13 444	15 303	15 451

Objekt	2012	2013	2014
Västsvenska infrastrukturpaketet bana	267	267	342
Botniabanan	15 807	15 378	14 949
Summa	**32 497**	**34 410**	**34 616**

De lån som Trafikverket har tagit upp i Riksgäldskontoret ska återbetalas genom att Trafikverkets anslag belastas med kostnader för räntor och återbetalning av lån.

Sjöfart

Anslaget 1:4 Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål m.m. används till tjänster inom Sjöfartsverkets ansvarsområde, bl.a. för fritidsbåtssektorn, som inte finansieras via handelssjöfarten. Vidare ingår kostnader för sjöräddnings- och farledsverksamhet, samt vissa övriga kostnader för fritidsbåtstrafiken och yrkesfisket m.m. vilka inte ska belasta handelssjöfarten. Anslaget får även användas som bidrag till huvudmän som övertar hela ansvaret för vissa farleder och kanaler som huvudsakligen nyttjas av fritidsbåtar och nyttotrafik.

Från *anslaget 1:5 Ersättning för viss kanaltrafik m.m.* utgår bidrag till att täcka underskott av drift av Trollhätte kanal och Säffle kanaler m.m. Anslaget får även användas för utredningar med anknytning till kanaltrafiken samt för bidrag till huvudmän som övertar hela ansvaret för vissa farleder och kanaler som huvudsakligen nyttjas av fritidsbåtar och nyttotrafik.

Regeringen föreslår att riksdagen anslår oförändrade medel för 2013 jämfört med innevarande år i enlighet med sammanställningen nedan.

Tabell 11 Budgetförslag för 2013 för sjöfartsområdet
Miljoner kronor

Anslag		2012 Anslag	2013 Förslag
1:4	Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål m.m.	143	143
1:5	Ersättning till viss kanaltrafik m.m.	62	62

Ekonomiska mål

Sjöfartsverket ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås. Detta ska ske på ett företagsekonomiskt sätt och inom ramen för en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning.

För perioden 2013–2015 prognostiserar Sjöfartsverket att resultatet före skattemotsvarighet under perioden utvecklas från ca 9 100 000 kronor 2013 till 11 900 000 kronor 2015. Vid periodens slut förväntas soliditeten ligga på 7,9 procent.

Regeringen föreslår att Sjöfartsverket ska ha en räntabilitet om lägst 3,5 procent räknat på resultatet efter skattemotsvarighet över en konjunkturcykel. Beträffande utdelningskravet anser regeringen att detta bör vara en tredjedel av vinsten, räknat som resultat efter skattemotsvarighet. Det före-

slås att regeringen även fortsättningsvis bör bemyndigas att besluta om utdelning och skattemotsvarighet när det gäller Sjöfartsverkets ekonomiska resultat.

Vidare föreslås att Sjöfartsverket på lång sikt ska ha en soliditet om lägst 25 procent. Regeringen menar samtidigt att prognosen för Sjöfartsverkets soliditet pekar mot en avsevärd avvikelse mot det långsiktiga målet om 25 procent och anser därför att det finns anledning att se över de gällande ekonomiska målen för verksamheten.

Finansiella befogenheter och investeringsplan

Finansieringen av Sjöfartsverkets investeringar sker för närvarande med egna medel, dvs. utan extern upplåning. Finansieringen sker internt inom verksamheten där de huvudsakliga intäkterna utgörs av avgifter och anslag. Som framgår av tabellen nedan planerar Sjöfartsverket investeringar om totalt 909 miljoner kronor för perioden 2013–2015. Då leasingavtalen för de helikoptrar som används för flyg- och sjöräddningsverksamheten löper ut är inriktningen att Sjöfartsverket ska förvärva sju helikoptrar för flyg- och sjöräddning. Investeringen i nya helikoptrar förväntas uppgå till ca 500 miljoner kronor under perioden. Finansieringen av helikoptrarna planeras ske med Sjöfartsverkets egna likvida medel samt med lån. Med anledning av detta föreslår regeringen att Sjöfartsverkets låneram höjs till 835 miljoner kronor. Vidare föreslås att Sjöfartsverket får sätta in kassamässigt överskott på räntebärande konto i Riksgäldskontoret eller affärsbank.

Sjöfartsverkets helikopterverksamhet bedrivs som ett aktiebolag (Sjöfartsverket Holding AB) och målsättningen är att denna verksamhet successivt ska införlivas direkt i Sjöfartsverket. Till dess att detta sker behöver Sjöfartsverket, i egenskap av ägare till bolaget, ha möjlighet att vid behov tillföra kapital om högst 10 miljoner kronor. Detta då det befintliga egna kapitalet i bolaget inte är tillräckligt stort för att kunna hantera en eventuell förlust utan att hamna på obestånd. Utifrån detta föreslås att regeringen bemyndigas att under 2013 låta Sjöfartsverket besluta om högst 10 miljoner kronor till förmån för Sjöfartsverket Holding AB.

De planerade investeringarna i Trollhätte kanal avser åtgärder som bl.a. syftar till att säkerställa dammsäkerheten, investeringar i lotsbåtar, arbetsfartyg, sjötrafikinformationscentraler och it-system.

Regeringen delar Sjöfartsverkets bedömning när det gäller vilka investeringar som bör göras de närmaste åren och som framgår av följande sammanställning. Regeringen föreslår följaktligen att investeringsplanen för Sjöfartsverket för perioden 2013–2015 godkänns.

Tabell 12 Investeringsplan för Sjöfartsverket 2013–2015
Miljoner kronor

	2013 Beräknat	2014 Beräknat	2015 Beräknat
Investeringar			
Farleder/utmärkning	109,8	73,3	35,6
Isbrytning	8,0	13,0	7,0
Sjötrafikinformation (VTS)	0,2	0,3	9,0
Sjögeografisk information (sjökortsproduktion)	2,5	3,5	4,5
Lotsning	34,9	21,0	9,9
Flyg- och sjöräddning	528,0	5,0	2,2
Övriga myndighetsuppgifter	9,0	1,3	0,9
Gemensamma funktioner	10,0	10,0	10,0
Summa	**702,4**	**127,4**	**79,1**
Finansiering			
Lån	500,0	0	0
Egna medel	202,4	127,4	79,1
Summa	**702,4**	**127,4**	**79,1**

Luftfart

Anslag

Anslaget 1:6 Driftbidrag till icke statliga flygplatser m.m. disponeras av Trafikverket och används till att finansiera delar av driftsunderskotten vid kommunala och privata trafikflygplatser som nyttjas av flygtrafik som upphandlas av staten samt kostnader för att hålla beredskap för samhällsviktiga insatser på flygplatser.

Regeringen hänvisar till att riksdagen tidigare har godkänt en förändrad användning av driftbidraget (prop. 2008/09:35, bet. 2008/09:TU2, rskr. 2008/09:145) och redovisar att 40 miljoner kronor under anslaget 1:6 Driftbidrag till icke statliga flygplatser har tilldelats de regionala infrastrukturplanerna i enlighet med detta. Regeringen föreslår från och med 2013 en överföring om 40 miljoner kronor till anslaget 1:1 Väghållning, där statens övriga bidrag till de regionala infrastrukturplanerna beräknas.

Mot bakgrund av detta föreslår regeringen att riksdagen för 2013 anslår medel i enlighet med följande.

Tabell 13 Budgetförslag för 2013 för luftfartsområdet
Miljoner kronor

Anslag		2012 Anslag	2013 Förslag
1:6	Driftbidrag till icke statliga flygplatser	110	70

Ekonomiska mål och finansiella befogenheter

Luftfartsverkets huvuduppgift är att tillhandahålla en säker, effektiv och miljöanpassad flygtrafiktjänst för civil och militär luftfart. Luftfartsverket ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås, vilket enligt myndighetens instruktion innebär att de ska tillhandahålla flygtrafiktjänster samt service- och konsulttjänster som är knutna till verksamheten såväl inom som utom landet. Enligt regeringens uppfattning innebär detta att det bemyndigande som riksdagen efterlyst för verksamhet utomlands redan har lämnats.

Flygets utveckling, som har stor betydelse för Luftfartsverkets intäkter, uppges under senare tid ha uppvisat en dämpning i tillväxt efter den kraftiga återhämtning som pågått sedan maj 2010. Utvecklingen 2012 och framåt är osäker på grund av makroekonomiska omständigheter i Europa och globalt samt ett högt flygbränslepris.

För perioden 2013–2016 prognostiserar Luftfartsverket att resultatet före skattemotsvarighet under perioden utvecklas från 62 miljoner kronor 2013 till 72 miljoner kronor 2016. Soliditeten förväntas vid periodens slut ligga på 13 procent.

Regeringen föreslår att Luftfartsverket räknat på resultatet efter skattemotsvarighet ska ha en räntabilitet om lägst 4 procent, och att målet för soliditeten långsiktigt ska vara lägst 15 procent. Regeringen pekar här på att detta mål för soliditeten förutsätter att Luftfartsverket kan förbättra den finansiella strukturen genom att över tiden öka det egna kapitalet med positiva resultat och genom att söka alternativa lösningar för att finansiera pensionskostnaderna. Regeringen anser beträffande utdelningskravet att detta bör vara 15 procent av vinsten räknat som resultatet efter skattemotsvarighet. När det gäller utdelning och skattemotsvarighet som ska inbetalas till inkomsttitel anger regeringen att den slutligt bör fastställa detta i samband med bokslutet. Regeringen föreslår således att den bemyndigas att besluta om utdelning och skattemotsvarighet vad avser Luftfartsverkets ekonomiska resultat.

Under 2012 har Luftfartsverket ett bemyndigande att ta upp lån inom en total ram av högst 1 500 miljoner kronor i och utanför Riksgäldskontoret. Regeringen föreslår att den bemyndigas att under 2013 låta Luftfartsverket ta upp lån i och utanför Riksgäldskontoret som inklusive tidigare upplåning uppgår till högst 1 500 miljoner kronor. Regeringen föreslår vidare att den bemyndigas att för 2013 låta Luftfartsverket placera likvida medel på räntebärande konto i och utanför Riksgäldskontoret. Regeringen föreslår också att den under 2013 bemyndigas att låta Luftfartsverket teckna borgensförbindelser för krediter till förmån för LFV Holding AB inom en ram om högst 60 miljoner kronor samt låta Luftfartsverket teckna aktier eller ge aktieägartillskott till LFV Holding AB inom en ram om högst 150 miljoner kronor.

Av budgetpropositionen framgår att Luftfartsverket i dag inte har några lån. Då Luftfartsverket är ett affärsverk som ska verka under mer affärslika förhållanden än myndigheter bedöms de behöva en viss frihet när det gäller att kunna låna kapital för oförutsedda händelser. En sådan händelse som förutses komma att kräva en större kapitalinsats från Luftfartsverket är en eventuell inlösen av verkets pensionsskuld.

Investeringsplan

Luftfartsverkets investeringar finansieras med internt tillförda medel. Luftfartsverkets investeringsplan uppgår för perioden 2012–2015 till 560 miljoner kronor, vilket är en minskning jämfört med föregående års investeringsplan.

För perioden 2013–2015 uppges de största investeringarna i Luftfartsverkets investeringsplan innefatta bl.a. följande:

- Ett pågående internationellt samarbetsprojekt (COOPANS) avseende kontinuerlig utveckling av flygledningssystemet mellan leverantörer av flygtrafiktjänst som har samma typ av utrustning och samma systemleverantör.
- En uppgradering för att ersätta eller komplettera nuvarande ålderstigna radarstationer och förbättra övervakningen i svenskt luftrum avseende täckning, noggrannhet och uppdateringsfrekvens (SUPS).
- Ett system för att effektivisera driften av flygtrafiktjänst vid små- och medelstora flygplatser genom fjärrstyrda torn (RTC).
- Ett nationellt nätverk för kommunikation mellan olika operativa enheter och anläggningar såsom radarstationer, radio och navigationsutrustningar. Investeringen är en konsekvens av att flygplatsverksamheten har bolagiserats och att det befintliga nätverket kommer att stanna inom Swedavia (LFV-ATN).
- Utbyte av radiostationer i Norra Sverige som behöver bytas ut av åldersskäl (VHF).

Investeringar i byggnader sker huvudsakligen i form av ersättningsinvesteringar för att vidmakthålla befintliga anläggningar inklusive utbyte av system för kraftmatning och ventilation. Vidare investeras i olika säkerhetsåtgärder som t.ex. skalskydd.

För perioden 2013–2015 föreslås de planerade investeringarna uppgå till 426 miljoner kronor i enlighet med följande sammanställning.

Tabell 14 Investeringsplan för Luftfartsverket 2013–2015
Miljoner kronor

	2013 Budget	2014 Beräknat	2015 Beräknat
Investeringar			
COOPANS	27	27	27
SUPS	23	17	
RTC	8		

	2013 Budget	2014 Beräknat	2015 Beräknat
VHF	10	3	
LFV-ATN	22	6	
Övrigt	66	67	123
Summa	**156**	**120**	**150**
Finansiering			
Lån			
Egna medel	156	120	150
Summa	**156**	**120**	**150**

Regeringen föreslår att investeringsplanen för Luftfartsverket för perioden 2013–2015 godkänns.

Informationssamhället

Avsnittet omfattar verksamheter inom områdena it, elektronisk kommunikation, elektronisk förvaltning, post och grundläggande betaltjänster.

Anslag

Anslaget 2:1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter används för Post- och Telestyrelsens (PTS) förvaltningskostnader i den mån dessa inte finansieras med avgifter. Det gäller bl.a. kostnader i samband med upphandling av och ersättning för tjänster till personer med funktionsnedsättning samt åtgärder för civilt försvar och svåra påfrestningar som rör elektroniska kommunikationer m.m. Anslaget används även för PTS verksamhet med kvalificerade elektroniska signaturer samt viss verksamhet som syftar till att förverkliga det it-politiska målet.

Anslaget 2:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade används för att trygga behovet av effektiva elektroniska kommunikationer och posttjänster för personer med funktionsnedsättning. Anslaget används även för utvecklingsprojekt med inriktning på elektronisk kommunikation och it-användning för personer med funktionsnedsättning samt viss uppföljnings- och utredningsverksamhet.

Anslaget 2:3 Grundläggande betaltjänster används för att tillhandahålla grundläggande betaltjänster på orter och landsbygd där behovet av tjänsterna inte tillgodoses av marknaden, vilket inbegriper upphandling av dessa tjänster. Anslaget används vidare för regionala stöd- och utvecklingsinsatser.

Anslaget 2:4 Informationsteknik: Telekommunikation m.m. används för insatser som bidrar till att förverkliga målen för politiken för informationssamhället samt för uppföljning och utvärdering av denna politik.

Anslaget 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation används för driftssäkra och tillgängliga elektroniska kommunikationer, vilket inbegriper stöd till it-infrastrukturprojekt i områden där utbyggnad inte sker på marknadsmässig grund. Anslaget används vidare för åtgärder för

driftsäkra och robusta elektroniska kommunikationer för att skydda kommunikationerna mot allvarliga hot och påfrestningar i fredstid samt för samhällsomfattande tjänster inom området elektronisk kommunikation. Anslaget används också till administrationskostnader för åtgärderna m.m.

Anslaget 2:6 Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse används till att finansiera prioriterade e-förvaltningsprojekt som är av strategisk betydelse dels för statsförvaltningens utveckling inklusive initiativ som effektiviserar myndigheternas informations- och tjänsteutbyte inom ramen för en förvaltningsgemensam mjuk infrastruktur samt projekt som förenklar vardagen för företag och privatpersoner, dels för att analysera kostnader och effekter av myndigheternas e-förvaltningsprojekt och it-användning.

Regeringen föreslår att riksdagen anvisar anslagen för 2013 i enlighet med sammanställningen nedan.

Tabell 15 Budgetförslag för 2013 för informationssamhället
Miljoner kronor

Anslag		2012 Anslag	2013 Förslag
2:1	Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter	21	21
2:2	Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade	147	145
2:3	Grundläggande betaltjänster	37	37
2:4	Informationsteknik: Telekommunikation m.m.	40	25
2:5	Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	185	260
2:6	Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse	28	39

När det gäller *anslaget 2:1 Post och telestyrelsen* föreslås en oförändrad anslagsnivå för 2013 jämfört med innevarande år.

För *anslaget 2:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade* föreslås en minskning om 2 miljoner kronor jämfört med innevarande år. Enligt vad som inhämtats från Näringsdepartementet beror denna minskning för perioden 2013–2015 på en tillfällig besparing som bedömdes möjlig utifrån anslagets utnyttjande och behoven för denna period.

För *anslaget 2:3 Grundläggande betaltjänster* föreslår regeringen en oförändrad anslagsnivå för 2013 jämfört med innevarande år.

Regeringen föreslår att *anslaget 2:4 Informationsteknik: Telekommunikation m.m.* minskas med 15 miljoner kronor för 2013. Dessa medel, som härrör från uppgraderingen av nivån för funktionellt tillträde till internet, förs i stället över till anslaget 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation då ändamålet enligt regeringens bedömning stämmer bättre överens med det anslaget.

Utöver den angivna överföringen från anslaget 2:4 föreslår regeringen att *anslaget 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* ökas med 60 miljoner kronor för 2013. Detta för att det behövs medel till med-

finansiering för att kunna utnyttja det ökade stöd till it-infrastrukturutbyggnad inom Landsbygdsprogrammet som föreslås i propositionen inom utgiftsområde 23 Areella näringar, landsbygd och livsmedel.

När det *gäller anslaget 2:6 Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse* anger regeringen att den har för avsikt att stegvis förbättra styrningen, inklusive den finansiella styrningen, och samordningen av myndigheternas e-förvaltningsprojekt i syfte att åstadkomma en öppnare, enklare och effektivare förvaltning. Regeringen konstaterar att det i vissa fall krävs investeringar i den mjuka infrastrukturen där nyttor uppstår indirekt. Regeringen föreslår en ökning av anslaget med 10 miljoner kronor för 2013.

Avgift för skydd av elektroniska kommunikationer

Finansieringen av åtgärder mot allvarliga fredstida hot och påfrestningar som gäller elektronisk kommunikation sker genom att den som bedriver verksamhet som är anmäld enligt lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation betalar en avgift. Regeringen föreslår att avgiftsuttaget fastställs till högst 100 miljoner kronor under 2013, vilket är oförändrat jämfört med de senaste åren.

Bemyndiganden om ekonomiska förpliktelser

För att möjliggöra ekonomiska åtaganden för verksamheten, främst genom fleråriga avtal efter upphandling, föreslår regeringen att den bemyndigas att under 2013

- för anslaget 2:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 205 000 000 kronor för 2014 och 2015
- för anslaget 2:3 Grundläggande betaltjänster ingå ekonomiska åtaganden som medför behov av framtida anslag på högst 60 000 000 kronor för 2014 och 2015
- för anslaget 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 240 000 000 kronor för 2014 och 2015.

Motionerna

Socialdemokraterna

Anders Ygeman m.fl. (S) föreslår i kommittémotion 2012/13:T477 yrkande 1 en höjning av anslaget för banhållning med 400 miljoner kronor för drift och underhåll jämfört med regeringens förslag. Motionärerna pekar på att tågtrafikens punktlighet delvis kan förbättras med snabba åtgär-

der i det befintliga systemet och att det är rimligt att redan under 2013 ytterligare öka anslaget för drift och underhåll, vilket stärker järnvägens driftsäkerhet, särskilt under vintertid.

Miljöpartiet

I kommittémotion 2012/13:T503 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 1 föreslås att anslagen anvisas enligt följande sammanställning för 2013.

Tabell 16 Miljöpartiets förslag till anslag för 2013 Utgiftsområde 22 Kommunikationer
Miljoner kronor

Anslag utgiftsområde 22 Kommunikationer		Förslag 2013
1:1	***Väghållning***	***–950***
Varav:	– Nedskärning och omprioritering	–1 200
	– Nej till förbifart Stockholm	–250
	– Öronmärkning cykelsatsningar	+250
	– Öronmärkning kollektivtrafik	+250
1:2	***Banhållning***	***+2 845***
Varav:	– Satsning på spårväg	+600
	– Drift och underhåll järnväg	+600
	– Godspott inkl. lågtrafikerade banor	+700
	– Bygga bort flaskhalsar	+700
	– Miljö, trimning, forskning	+100
	– Nej till höjda banavgifter	+145
1:7	***Trafikavtal***	***+200***
	– Ökning av Rikstrafiken	+200
1:11	***Trängselskatt i Stockholm***	***–549***
Nytt anslag	***Kollektivtrafiksatsningar i Stockholmsregionen***	***+549***
Summa		**+2 095**

Miljöpartiet föreslår (yrkande 3) att banunderhållet ökas i nivå med de summor som Trafikverkets kapacitetsutredning har identifierat som högsta alternativ för att komma till rätta med det eftersatta underhållet. I motionen föreslås en ökning som jämfört med regeringens satsning innebär 600 miljoner kronor mer per år än den gällande planen för drift, underhåll och reinvesteringar.

För att öka kapaciteten och åtgärda flaskhalsarna på järnvägen föreslås en upptrappning av anslagsmedlen för investeringar med 700 miljoner kronor för 2013 (yrkande 4). Miljöpartiet hänvisar till att Kapacitetsutredningen tydligt har visat på en rad flaskhalsar som hotar gods- och persontrafiken och föreslår en tidigareläggning av investeringarna för att komma till rätta med detta.

Miljöpartiet föreslår (yrkande 5) en satsning på s.k. särskild godspott inklusive satsningar på lågtrafikerade banor. Motsvarande förslag framförs även i kommittémotion 2012/13:T509 yrkande 2 av Stina Bergström m.fl. (MP). Miljöpartiet anför att godspotten är avsedd för finansiering av ett

flertal olika investeringar för att skapa klimatsmartare godstransporter och att detta även kan ses som ett svar på branschens förslag om att inrätta en s.k. marknadspott för viktiga och oförutsedda investeringar. Vidare framförs att det är självklart för Miljöpartiet att satsa på så kallade lågtrafikerade banor, utifrån deras viktiga funktion för godstransporter. Motionärerna föreslår att 3,6 miljarder kronor anslås i detta syfte under budgetperioden 2013–2016, genom en successiv upptrappning från 700 miljoner kronor 2013 till 900 miljoner kronor 2014 samt till 1 miljard kronor för vardera av åren 2015 och 2016.

Miljöpartiet föreslår (yrkande 6) strategiska investeringar i helt nya spår för godstransporter och persontrafik då järnvägskapaciteten behöver öka för att möjliggöra en fördubbling av andelen resande med kollektivtrafik och mer gods i framtiden samt för att skapa ett mer robust järnvägssystem.

Vidare föreslås (yrkande 10) att regeringen bör införa ett statligt stöd till investeringar i spårvägar i städer. Miljöpartiet föreslår i budgeten att kommunerna ska ha möjlighet att få statlig delfinansiering för investeringar i spårvägar och anslår för detta syfte 3,8 miljarder kronor under budgetperioden. Enligt förslaget ska anslaget förvaltas av Trafikverket och betalas ut till sökande som vill göra investeringar i objekt som underlättar kollektivtrafikens framkomlighet och ger en tydlig klimatnytta.

Miljöpartiet föreslår (yrkande 11) att Trafikverket ges i uppdrag att öronmärka 2,25 miljarder kronor under budgetperioden till åtgärder som ökar kollektivtrafikens framkomlighet samt att finansieringen av detta sker genom att väginvesteringarna i den nationella planen minskar med motsvarande belopp.

I motionen (yrkande 12) anförs vidare att Miljöpartiet vill se en omprioritering inom Trafikverkets budget från väginvesteringsanslaget i den nationella planen till förmån för cykelåtgärder och öronmärka 2,25 miljarder kronor under budgetperioden för cykelåtgärder.

Miljöpartiet föreslår (yrkande 13) att extra medel om 100 miljoner kronor mer än regeringens förslag tillförs Trafikverket för miljö, trimning och forskning under budgetperioden. Motionärerna anför att detta bl.a. handlar om arbete med buller, trafiksäkerhet, landskap, vatten och hållbar samhällsutveckling.

Vidare begär Miljöpartiet (yrkande 15) i likhet med i kommittémotion 2012/13:T508 yrkande 3 Åsa Romson m.fl. (MP) att regeringen snarast avbryter projektet Förbifart Stockholm och att fokus i stället ska läggas på att hitta lösningar som gör att de uppsatta klimat- och miljömålen nås.

Miljöpartiet föreslår (yrkande 16) att överskottet från trängselavgifterna i Stockholm, som i dag används till vägprojekt som Förbifart Stockholm, i stället bör gå till kollektivtrafik i regionen genom att de överförs till ett nytt anslag för riktat bidrag till regionens kollektivtrafik. Vidare föreslår motionärerna en minskning av anslaget 1:1 Väghållning under budgetperioden med 1,75 miljarder kronor som i stället ska prioriteras till bl.a. satsningar på spårtrafik.

I motionen (yrkande 17) föreslås att statsbidraget för persontrafik på tåg ökas genom att pengar tillförs Trafikverkets trafikavtal. Miljöpartiet framhåller att de nedskärningar som har gjorts i Trafikverkets trafikavtal sedan 2008 har inneburit en successiv nedrustning av regional kollektivtrafik i ett flertal landsbygdsregioner. Miljöpartiet föreslår att anslaget till Trafikverkets trafikavtal ska höjas med 200 miljoner kronor per år, vilket för hela budgetperioden innebär en förstärkning med 800 miljoner kronor som ska öronmärkas för tågtrafik.

Miljöpartiet föreslår vidare (yrkande 18) att det i Trafikavtalet ska göras en uppdelning mellan stöd till flyget, Gotlandstrafiken respektive tåg och buss. Miljöpartiet pekar på att oljeprisökningar för Gotlandstrafiken i dagsläget innebär att den totala summan för övrig trafik minskar.

Miljöpartiet motsätter sig regeringens aviserade höjning av banavgifterna (yrkande 19) liksom i partimotion 2012/13:Fi303 yrkande 16 av Åsa Romson m.fl. (MP) och kommittémotion 2012/13:T509 yrkande 3 av Stina Bergström m.fl. (MP) då detta slår hårt mot godstrafiken. Motionärerna framhåller att höjningen av banavgifterna kommer att innebära en stor risk för att gods flyttas över från tåg till lastbil. Varje trafikslag ska bära sina kostnader inklusive miljöpåverkan, men detta gör i dag inte den tunga vägtrafiken. Utifrån detta säger Miljöpartiet i väntan på att en avståndsbaserad lastbilsskatt införs nej till de föreslagna höjningarna av banavgifterna och föreslår i stället att motsvarande belopp tillförs Trafikverkets budget.

Stina Bergström m.fl. (MP) föreslår i kommittémotion 2012/13:T472 yrkande 1 att ytterligare resurser till cykelåtgärder öronmärks i Trafikverkets budget för väghållning fram till 2021 och att 1,5 miljarder kronor bör avsättas redan under perioden 2013–2015. I motionen anförs att det bara är 1 procent av samhällets infrastrukturinvesteringar som går till cykling. I den nationella åtgärdsplanen fram till 2021 finns det bara 994 miljoner kronor till cykelåtgärder, och investeringarna ligger dessutom längst fram i planen. I de regionala planerna finns det 2,3 miljarder kronor ytterligare till cykelinvesteringar, men fördelningen över landet är mycket ojämn.

Sverigedemokraterna

Tony Wiklander m.fl. (SD) föreslår i kommittémotion 2012/13:T414 en höjning av anslaget för banhållning med 1 000 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag. Motionärerna anför att de anslår stora resurser med fokus på att öka underhållet och driften av järnvägssystemet och att ambitionen är att nå upp till Trafikverkets högsta ambitionsnivå för järnvägsnätet samt att skjuta till resurser för gruvnäringens behov av infrastruktur såsom förstärkning av Malmbanan.

Vänsterpartiet

I partimotion 2012/13:T479 yrkande 1 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) föreslås en total ökning om sammantaget 6 960 miljoner kronor för utgiftsområde 22 Kommunikationer till anslagen 1:1 Väghållning, 1:2 Banhållning och 1:7 Trafikavtal samt ett nytt anslag för kompensation för klimatskatt på flyg.

I motionen föreslås att anslaget för väghållning för 2013 sammantaget ökas med 600 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag. Motionärerna anger att de som en del i klimatomställningen vill prioritera järnvägsinvesteringar på väginvesteringarnas bekostnad och därför föreslår stora besparingar på anslaget för väghållning från 2014. Motionärerna bedömer dock att det inte skulle vara realistiskt att sänka anslaget redan år 2013 då de planerade väginvesteringarna redan ligger betydligt lägre än föregående år. Motionärerna vill vidare påskynda utbyggnaden av förnybara bränslen genom ett investeringsprogram fr.o.m. 2013 som ska stimulera en utbyggnad av den svenska produktionen och distributionen av biogas för att möjliggöra tillgången på mackar med biogas runt om i landet. På liknande sätt vill motionärerna även främja utbyggnaden av el-laddstationer. I motionen föreslås att 200 miljoner kronor avsätts till ett sådant investeringsstöd i väghållningsanslaget. Vidare föreslås att 200 miljoner kronor avsätts till investeringsstöd för att stimulera och påskynda utbytet av bussar som framförs på förnybara bränslen, el, hybrid eller bränslecell. Motionärerna föreslår att en allmän skrotningspremie införs under de kommande åren och att 100 miljoner kronor avsätts för detta per år. Motionärerna vill även avsätta 100 miljoner kronor för att höja statens stöd för investeringar i cykelvägar i kommunerna.

För anslaget 1:2 Banhållning föreslås en ökning om sammantaget 3 580 miljoner kronor för 2013 jämfört med regeringens förslag. Vänsterpartiet menar att det finns starka skäl att gå längre än regeringen och föreslår för 2013 att 980 miljoner särskilt riktas till underhållet av lågtrafikerade banor. I motionen avvisas liksom i motion 2012/13:T320 yrkande 21 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) den höjning av banavgifterna som regeringen aviserar för att finansiera en del av den framtida ramen för drift och underhåll. I stället föreslås att anslaget för banhållning ökas med motsvarande summa om 200 miljoner för 2013. Vänsterpartiet efterlyser ett moratorium för höjning av banavgiften och menar att det så länge flygtrafiken och vägtrafiken inte betalar för sina fullständiga samhällsekonomiska kostnader inte är rimligt att järnvägstrafiken ska få ökade kostnader, då det leder till dyrare resor för resenärer och ökade transportkostnader för godstrafiken.

Vidare föreslås 2 300 miljoner utöver regeringens förslag till nyinvesteringar i järnväg samt reinvesteringar, drift och underhåll för Inlandsbanan. Vänsterpartiet vill även avsätta 100 miljoner kronor för att staten på sikt ska ta det övergripande ansvaret för de s.k. kapillärspåren.

I partimotionerna 2012/13:T479 yrkande 2 och 2012/13:T320 yrkande 15 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) föreslås ett fullskaligt försök med klimattaxa, dvs. avgiftsfri kollektivtrafik, i ett storstads- och ett landsbygdslän.

Motionärerna anger att det är svårt att beräkna kostnaden för ett försök med klimattaxa eftersom det beror på vilka län som deltar och föreslår att det till trafikavtalsanslaget avsätts 875 miljoner kronor under förutsättning att försöken kan påbörjas hösten 2013.

Vidare föreslås en höjning av trafikanslaget så att den lokala och regionala kollektivtrafiken tillförs 1 500 kronor. Vänsterpartiet bedömer att den interregionala kollektiva persontrafiken behöver tillföras 200 miljoner kronor på grund av tidigare besparingar samt de ökade kostnader som konkurrensen på spåren leder till. Vidare föreslås att 100 miljoner kronor avsätts till trafikavtalsanslaget för att sänka priserna för resenärer och gods i Gotlandstrafiken.

Sammantaget innebär Vänsterpartiets förslag en höjning med 2 675 miljoner kronor för 2013 jämfört med regeringens förslag för anslaget Trafikavtal.

Vänsterpartiet föreslår även att det införs ett nytt särskilt anslag för kompensation för klimatskatt på flyg med 105 miljoner kronor för 2013 då deras förslag till klimatskatt för inrikesflyget ökar kostnaderna också för flera flyglinjer som är viktiga för den regionala utvecklingen.

Utskottets ställningstagande

Inledande kommentarer

Av bestämmelserna i budgetlagen följer att beslut om anslag eller andra utgifter i staten fastställs för varje utgiftsområde genom ett särskilt beslut, vilket innebär att samtliga anslag under ett utgiftsområde behandlas i en punkt i utskottets förslag till riksdagsbeslut och måste inrymmas i den ram som riksdagen lagt fast för utgiftsområdet. Utöver själva anslagen ska även andra förslag som påverkar anslagsnivån behandlas under samma punkt i förslaget till riksdagsbeslut.

Regeringens förslag till total ram för utgiftsområde 22 Kommunikationer uppgår för 2013 till drygt 44 604 miljoner kronor. Förslaget är beräknat med utgångspunkt i målen för transportpolitiken och politiken för informationssamhället och i enlighet med den inriktning på politiken som redovisas i budgetpropositionen.

Genom ett yttrande till finansutskottet av den 23 oktober 2012 har trafikutskottet ställt sig bakom regeringens förslag till ram för utgiftsområde 22 Kommunikationer. Avvikande meningar lämnades av Socialdemokraterna, Miljöpartiet, Sverigedemokraterna och Vänsterpartiet. Oppositionspartiernas förslag till anslag för 2013 redovisas i bilaga 2.

Riksdagen godkände den 21 november 2012 regeringens förslag (prop. 2012/13:1, bet. 2012/13:FiU1, rskr. 2012/13:37.)

I det följande redovisas utskottets övervägande om medelstilldelningen till utgiftsområdet samt utskottets ställningstagande i vissa frågor som förts fram i motioner i samband med lämnade förslag till alternativa medelsanvisningar.

Medel för vägar och järnvägar

Utskottet vill inledningsvis framhålla vikten av en väl fungerande infrastruktur då detta bidrar till företagande och tillväxt, bl.a. genom goda förutsättningar för effektivare transporter, förbättrad leveranssäkerhet och en utvidgad arbetsmarknad. Utskottet välkomnar därför de satsningar som regeringen föreslår för en robust infrastruktur och tillförlitliga transporter. Regeringen inledde redan i budgetpropositionen för 2012 en angelägen satsning på drift och underhåll, reinvesteringar och s.k. trimningsåtgärder för att stärka det befintliga transportsystemet. Detta innebar att för 2012 och 2013 ökades satsningarna med totalt 5 miljarder kronor på framför allt drift och underhåll av, samt reinvesteringar i, de befintliga väg- och järnvägssystemen. Utskottet välkomnar de ytterligare satsningar som regeringen föreslår i årets budgetproposition för 2013 på ovan nämnda områden och till gruvrelaterad infrastruktur. Satsningarna för 2013 innebär en förstärkning av väghållningsanslaget med 1 060 miljoner kronor och en förstärkning med 500 miljoner kronor till banhållningsanslaget. Satsningen utgör en del i regeringens långsiktiga strategi för att skapa ett robust transportsystem.

Det kan noteras att delar av infrastruktursatsningarna finansieras genom effektiviseringsvinster inom Trafikverkets administrationsanslag till följd av att Vägverket och Banverket slogs samman 2010.

Enligt vad utskottet fått veta vid underhandskontakter med Näringsdepartementet ser den närmare fördelningen av satsningarna ut enligt redovisningarna i följande tabeller.

Tabell 17 Regeringens föreslagna satsning 2012 och 2013 inom anslaget 1:1 Väghållning
Miljoner kronor

Anslagspost/delpost	2012	2013
– Investeringar i nationell plan		
Plannivå	5 443	4 977
Aviserad satsning i BP 2012	300	150
Ny satsning i BP 2013		***350***
Summa	5 743	5 477
– Drift och underhåll		
Plannivå	9 431	9 631
Aviserad satsning i BP 2012	350	200
Ny satsning i BP 2013		***310***
Summa	9 781	10 141
– Bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion		
Plannivå	1 262	1 288
Aviserad satsning i BP 2012	300	100
Ny satsning i BP 2013		***400***
Summa	1 562	1 788
Summa vägsatsningar	***950***	***1 510***

Tabell 18 Regeringens föreslagna satsning 2012 och 2013 inom anslaget 1:2 Banhållning
Miljoner kronor

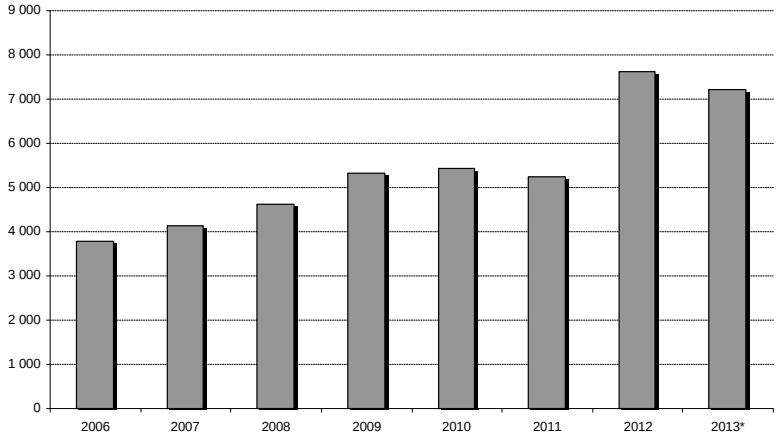
Anslagspost/delpost	2012	2013
– Investeringar i nationell plan		
Plannivå	4 363	4 497
Aviserad satsning i vårpropositionen 2011	200	
Aviserad satsning i BP 2012	480	620
Ny satsning i BP 2013		***300***
Summa	5 043	5 417
– Drift, underhåll och trafikledning		
Plannivå	5 401	5 834
Aviserad satsning i vårpropositionen 2011	600	
Aviserad satsning i BP 2012	1 320	1 180
Ny satsning i BP 2013		***200***
Summa	7 321	7 214
Summa järnvägssatsningar	***1 800***	***2 300***

Utskottet noterar att samtliga oppositionspartier har lämnat förslag om utökade anslag för banhållning jämfört med regeringens förslag. I flera motioner, 2012/13:T414 (SD), 2012/13:T477 (S) yrkande 1, 2012/13:T479 (V) yrkande 1 och 2012/13:T503 (MP) yrkande 1, 3–4, 6, 10, 13 efterfrågas ökade resurser till banhållningsanslaget.

Utskottet kan här konstatera att alliansregeringen har gjort välbehövliga satsningar. När det gäller resurserna till drift, underhåll och trafikledning i järnvägen har dessa ökat sedan 2006. Beräknat i löpande priser är resurserna 3 827 miljoner kronor högre 2012 jämfört med 2006. För 2013 föreslås 15 187 miljoner kronor till anslaget 1:2 Banhållning, varav 7 213 miljoner kronor avser anslagsposten för drift, underhåll och trafikledning.

Utvecklingen av anslagsposten för drift, underhåll och trafikledning framgår av följande diagram.

Diagram 1 Utveckling av anslagsposten till drift, underhåll och trafikledning av järnvägen 2006–2012 (löpande priser)
Miljoner kronor



*Uppgiften för 2013 är preliminär.

När det gäller satsningar på infrastruktur kan påminnas om att utskottet i budgetpropositionen för 2012 konstaterade att åtgärder inom framför allt järnvägssystemet kräver god framförhållning i planeringsarbetet samt att det måste finnas ledig tid mellan tåg som passerar på spåret för att man ska kunna komma ut och göra olika typer av underhållsarbete. Utskottet pekade vidare på vikten av att inte riskera att kostnaderna för infrastrukturarbeten skjuter i höjden på grund av att mycket stora resurser satsas på kort tid. Det sistnämnda skulle kunna leda till mindre infrastruktur för de insatta resurserna.

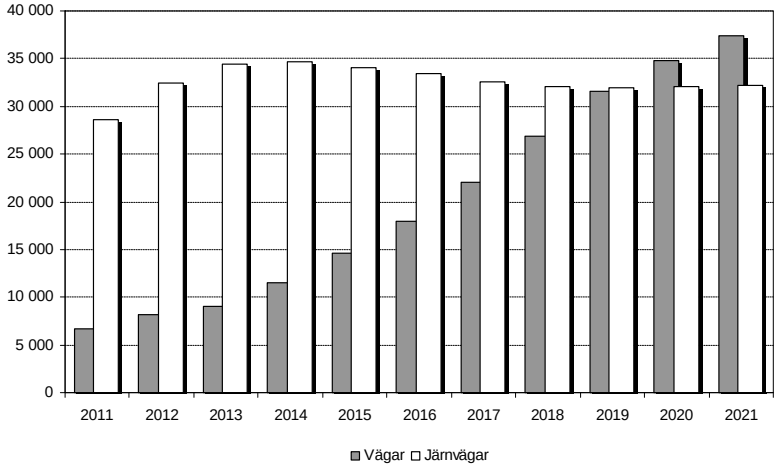
Utskottet kan samtidigt konstatera att förslagen i propositionen Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem (prop. 2012/13:25) visar att det finns en hög ambitionsnivå för satsningarna på transportinfrastrukturen då den nya planeringsram som föreslås för planeringsperioden 2014–2025 motsvarar en ambitionshöjning med närmare 20 procent i förhållande till tidigare riksdagsbeslut, varav 86 miljarder kronor avsättas för drift, underhåll och reinvesteringar av statliga järnvägar.

När det gäller förslag till planeringsram för infrastruktursatsningar för planeringsperioden 2014–2025 behandlas detta i utskottsbetänkande 2012/13:2:TU2 Transportsystemets inriktning.

Lån och ekonomiska förpliktelser

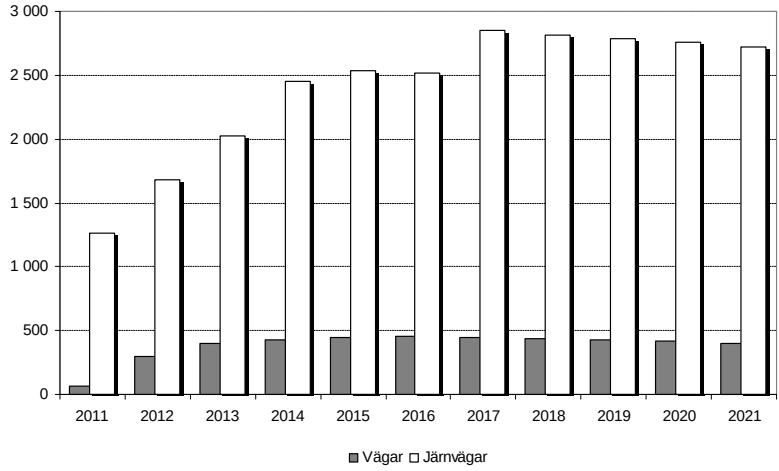
För utskottets budgetberedning är det viktigt att även beakta de anspråk som finansiering via andra former än anslag ställer på framtida återbetalningar på statsbudgeten för räntor och amorteringar. Den samlade bilden av låneskulden för vägar och järnvägar framgår av följande diagram för vart och ett av åren 2011–2021.

Diagram 2 Beräknad låneskuld för vägar och järnvägar 2011–2021
Miljoner kronor



Räntor och amorteringar på låneskulden belastar anslagen inom utgiftsområdet. Av följande diagram framgår beräknade kostnader för räntor och amorteringar för vägar och järnvägar för vart och ett av åren 2011–2021. I sammanhanget kan påminnas om att upplåningen på vägsidan till stor del kommer att avse objekt som ska avgiftsfinansieras, varför räntor och amorteringar för denna upplåning inte leder till motsvarande anslagsbelastning.

Diagram 3 Beräknad kostnad för räntor och amorteringar för vägar och järnvägar 2011–2021
Miljoner kronor



Satsningar på särskilda ändamål och lågtrafikerade banor

I kommittémotionerna 2012/13:T503 (MP) yrkande 5 och 2012/13:T509 (MP) yrkande 2 efterfrågas satsningar på lågtrafikerade banor och godspott.

När det gäller motionsförslag om att anslagsmedel bör specialdestineras för särskilda ändamål som cykeltrafik, lågtrafikerade banor och godssatsningar vill utskottet påminna om den utvecklingslinje i reformeringen av den statliga budgetpolitiken inom kommunikationsområdet som under många år har varit att minska antalet särskilda anslag på statsbudgeten. För att uppnå en effektiv resursfördelning har det i stället ansetts mer lämpligt att den berörda myndigheten ges mer flexibla möjligheter att fördela anslagsmedlen på olika ändamål. Det har i stället bedömts mer ändamålsenligt att styrningen från riksdagen och regeringen i ökad utsträckning sker i mål- och resultatform med redovisning i efterhand av budgetutfallet på enskilda anslagsposter.

När det gäller frågan om att avsätta en särskild godspott för finansiering av olika investeringar för att skapa klimatsmartare godstransporter vill utskottet peka på att det nya planeringssystem för åtgärder i trafikens infrastruktur som riksdagen lade fast våren 2012 har ökad flexibilitet som en utgångspunkt. Genom en regelbunden och löpande revidering av långsiktsplanen förutsätts att instrument skapas för att på ett bättre sätt kunna möta nya transportbehov som exempelvis den snabba förändringen inom gruvindustrins transportbehov.

När det gäller motionsförslag om satsningar på lågtrafikerade banor vill utskottet påminna om de EU-medel som finns för infrastrukturinvesteringar och att EU-kommissionen har presenterat ett förslag om en infrastrukturfond (Connecting Europe Facility) i vilken det föreslås att 31,7

miljarder euro avsätts för transportinfrastruktur för perioden 2012–2020. I förslaget ingår övergripande prioriteringar för vad som kan finansieras såsom bl.a. ett standardiserat europeiskt säkerhetssystem för järnvägar med syftet att möjliggöra effektiv gränsöverskridande tågtrafik (ERTMS) samt särskilt utpekade korridorer och projekt som ska prioriteras för finansiering från fonden. Till de järnvägssträckor som finns med på listan över projekt som kan få finansiering finns bl.a. Malmbanan och Botniska korridoren Sundsvall–Haparanda.

I partimotion 2012/13:Fi303 (MP) yrkande 16 föreslås en statlig delfinansiering för spårvägar i större städer. Utskottet vill här uppmärksamma den forskningsöversikt som presenterades i februari 2011 med fokus på hur hållbara och klimatsmarta städer kan se ut i framtiden, och som tagits fram på uppdrag av civilutskottet (CU), trafikutskottet (TU) och miljö- och jordbruksutskottet (MJU). I forskningsöversikten belystes bl.a. transporter och minskad klimatpåverkan. I översikten anges att spårvägar har upplevt en renässans under de senaste 20 åren och att många städer i Frankrike och Spanien har fått helt nya system medan andra städer med befintliga system bygger ut sina nät. I översikten redovisas vidare att spårvägar blir mer attraktiva även i Sverige. Som tecken på denna tendens pekar författarna på Stockholms Tvärbana och utbyggnader i både Göteborg och Norrköping samt att det även finns långtgående planer på helt nya spårvägssystem i Malmö, Lund och Helsingborg. Utskottet följer med intresse de insatser som görs för den fortsatta utvecklingen av spårvägstrafik i Sverige och andra länder.

Utskottet vill vidare hänvisa till att de planeringsramar för åtgärder i den statliga infrastrukturen som föreslås för 2014–2025 innebär att ramen utökas med ca 20 procent för planeringsperioden. Av dessa medel kan enligt utskottet förväntas att betydande resurser kommer att avsättas för baninvesteringar. Med hänvisning till detta anser utskottet inte att det i detta sammanhang finns anledning att ta något initiativ med anledning av motionsförslagen.

Banavgifter

I flera motioner, 2012/13:Fi303 (MP) yrkande 16, 2012/13:T320 (V) yrkande 21, 2012/13:T503 (MP) yrkande 19 och 2012/13:T509 (MP) yrkande 3, riktas invändningar mot aviserade höjningar av banavgifterna under 2013.

Utskottet påminner här om att enligt järnvägslagen (2004:519) ska infrastrukturförvaltare ta ut avgifter för att järnvägsföretagen ska få använda infrastrukturen. Utgångspunkten är EU-direktivet 2001/14/EG om tilldelning av infrastruktur, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägar och utfärdande av säkerhetsintyg. Avgifterna ska vara konkurrensneutrala och icke-diskriminerande.

Utskottet vill vidare påminna om att utskottet i tidigare betänkanden välkomnat regeringens arbete med att vidareutveckla formerna för uttag av banavgifter, bl.a. i betänkandet 2010/11:TU3.

Under innevarande planeringsperiod, 2010–2021, förutses banavgifterna i 2009 års prisnivå generera 15,6 miljarder kronor. Enligt uppgift från Trafikverket uppgick de totala banavgifterna för perioden januari–augusti 2012 till ca 580 miljoner kronor. Om en omräkning görs utifrån detta till helår så kan intäkterna från banavgifter uppskattas till ca 870 miljoner för 2012. Banavgifterna betalas in till Trafikverket som sedan använder medlen till angelägna banåtgärder.

Utskottet anser att det är viktigt att systemet med banavgifter är utformat på ett sådant sätt att den befintliga bankapaciteten kan utnyttjas på mest effektiva sätt. Utskottet vill här påminna om det uppdrag som regeringen gav Trafikverket i januari 2011 och som innefattar en redovisning av hur banavgifterna kan utformas som styrmedel för effektivare kapacitetsutnyttjande och en bedömning av hur de s.k. kvalitetsavgifterna bör utformas för att öka incitamenten för järnvägssystemets aktörer att vidta kostnadseffektiva åtgärder för att minska driftstörningar. I uppdraget ingår även att redovisa kostnadsunderlaget för den del av banavgifterna som ska täcka de kostnader som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon. Målet är att ta till vara järnvägens potential och förbättra förutsättningarna att nå de transportportpolitiska målen, särskilt funktionsmålet om tillgänglighet. Trafikverket har hittills lämnat två delredovisningar av uppdraget. I den delrapport som Trafikverket presenterade i april 2012 konstateras att syftet med de avgiftsförändringar som diskuteras i delrapporten är att styra trafikarbetet i riktning mot funktionsmålet och att en bättre fördelning över tid och rum kan innebära effektivare kapacitetsanvändning med mindre störningskänslighet. Vidare konstateras att även för de transporter som är tidsberoende och därmed utförs under tider och i relationer med höga avgifter kommer förslagen att styra mot effektivare utnyttjande i form av längre tåg och högre fyllnadsgrad. Vidare konstateras att alla marknadssegment inte har samma förutsättningar att bära höjda banavgifter och att de högre avgiftsnivåer som blir följden av den ökade differentieringen därför bör kompletteras med lägre avgifter för de segment eller företag som får lägre prioritet och går på tider och banor med lägre belastning. Trafikverket ska slutredovisa uppdraget i maj 2014.

När det gäller uttag av banavgifter instämmer utskottet i den ståndpunkt som regeringen uttalat om att det är angeläget med ett effektivt utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen och att det därför är av vikt att Trafikverkets årliga planering av kapacitetsutnyttjandet blir så effektiv som möjligt. Järnvägslagens (2004:519) bestämmelser om uttag av banavgifter ger Trafikverket utrymme att utforma avgifter som ger incitament både till ett effektivt kapacitetsutnyttjande och åtgärder som minskar slitaget från järnvägsfor-

don och driftstörningar. I sammanhanget kan också tilläggas att de banavgifter som tas ut av Trafikverket ligger på en mycket låg nivå internationellt sett.

Då systemet med att ta ut banavgifter syftar till att kunna tillvarata den kapacitet som finns på järnvägsnätet på ett effektivt sätt finner inte utskottet anledning att ta något initiativ med anledning av de väckta motionerna.

Satsningar på kollektivtrafik och försök med klimattaxa

I partimotionerna 2012/13:T320 (V) yrkande 15, 2012/13:T479 (V) yrkande 2 och kommittémotion 2012/13:T503 (MP) yrkande 11 efterfrågas ökade satsningar på kollektivtrafik samt försök med klimattaxa.

Enligt Kapacitetsutredningen förväntas med framtida trafiktillväxt en ökad belastning på delar i transportsystemet som redan nu har hög trafikintensitet. Trafikverket menar att det kommer att behövas omfattande åtgärder för att öka kapaciteten, t.ex. att prioritera kollektivtrafik, gång och cykling.

Utskottet har redan tidigare framhållit att ett ökat kollektivt resande bidrar till en miljömässigt hållbar utveckling i hela landet men också till ökad trafiksäkerhet och mindre trängsel (bet. 2011/12:TU5). Utskottet har också betonat att det är angeläget att kollektivtrafikmarknaden utvecklas så att den svarar mot de transportpolitiska mål och principer som riksdagen har antagit. Det innebär bl.a. att kollektivtrafiklagstiftningen ska skapa förutsättningar för att öka det kollektiva resandet och kunna anpassas efter de förutsättningar som råder i landets olika delar. När det gäller satsningar på kollektivtrafiken vill utskottet uppmärksamma den nya kollektivtrafiklagen som trädde i kraft i januari 2012 (lagen [2010:1056] om kollektivtrafik) och som syftar till att bidra till ett större utbud av kollektivtrafik, större valfrihet och ett ökat kollektivt resande. Den nya lagen utgör ett trafikslagsövergripande regelverk för den lokala och regionala kollektivtrafiken. Ett syfte med den nya lagen är även att underlätta för den regionala kollektivtrafikmyndigheten att organisera trafik över länsgränser så att det blir enklare att använda kollektiva färdmedel t.ex. vid arbetspendling. Länsgränsrestriktionen avskaffas och ersätts med en mer flexibel och ändamålsenlig funktionell befogenhet för kollektivtrafikmyndigheternas del. Den nya lagen innebär att två eller flera kollektivtrafikmyndigheter i angränsande län fritt får komma överens om att gemensamt besluta om länsgränsöverskridande regional kollektivtrafik.

Regeringen redovisar i budgetpropositionen att lagstiftningen för färdtjänst, riksfärdtjänst, skolskjuts och sjukresor tillkom när marknaden för allmän kollektivtrafik var organiserad på ett annat sätt än i dag och att det är olika kommunala myndigheter som har ansvaret för de olika typerna av resor, vilket ger en splittrad bild. Utskottet välkomnar regeringens bedömning att det finns tydliga skäl att undersöka hur regelverket kan modernise-

ras i syfte att underlätta för såväl brukare som behöriga myndigheter och att regeringen därför överväger att genomföra en översyn av denna lagstiftning.

När det gäller nolltaxa i kollektivtrafiken, s.k. klimattaxa, kan konstateras att utskottet även tidigare har hanterat motionsförslag om detta och framhållit att biljettpriset är av betydelse för att skapa en attraktiv och konkurrenskraftig kollektivtrafik. Utskottet har dock samtidigt klargjort att även en rad andra faktorer är av betydelse som t.ex. restid, tillgänglighet, regularitet, bekvämlighet, tillförlitlighet och trygghet. I sammanhanget har vidare hänvisats till tidigare forskningsresultat som påvisat att när det gäller konkurrensen gentemot bilismen kan dessa kvalitetsfrågor vara av större betydelse än taxesättningen. I Sverige har försök med nolltaxa bl.a. genomförts i Kristinehamn, Åtvidaberg, Ockelbo, Älvsbyn och Övertorneå. Sedan den 18 juni 2012 har även ett försök med nolltaxa initierats i Avesta kommun. Försöket kommer enligt planerna att pågå i två år och innebär att det blir gratis att åka buss inom Avesta kommun. Erfarenheterna från tidigare försök med nolltaxa har inte visat sig vara odelat positiva.

Utskottet vill i denna fråga även peka på att när det gäller samhällets stöd i Sverige till kollektivtrafiken är den genomsnittliga samlade skatteandelen från kommuner och landsting för lokal och regional kollektivtrafik ungefär 50 procent. Utskottet kan i sammanhanget även konstatera att mervärdesskatten för personbefordran är nedsatt till 6 procent och avser resor i kollektivtrafik och taxi.

Utskottet finner mot bakgrund av vad som här anförts att det inte finns anledning för riksdagen att ta något initiativ i ärendet.

Förbifart Stockholm och användning av intäkter från trängselskatt

I kommittémotionerna 2012/13:T503 (MP) yrkande 15 och 2012/13:T508 (MP) yrkande 3 begärs att planerna på Förbifart Stockholm avbryts. I kommittémotion 2012/13:T503 yrkande 16 föreslås att överskottet från trängselavgifterna i Stockholm bör överföras till ett nytt anslag för riktat bidrag till Stockholmsregionens kollektivtrafik.

Utskottet vill framhålla att Essingeleden i dag är den enda större väg som finns för passage mellan de norra och södra delarna av Stockholm. I december 2007 träffades en överenskommelse om en samlad lösning för Stockholmsregionens framtida trafik- och infrastruktursatsningar, den s.k. Stockholmsuppgörelsen. Bland de större objekt som ingår är Citybanan, Förbifart Stockholm, Mälarbanan Barkarby–Kallhäll och Norra länken. I september 2009 beslutade regeringen inom ramen för sin tillåtlighetsprövning enligt miljöbalken att tillåta att en motorväg byggs enligt Vägverkets förslag, benämnd Förbifart Stockholm. Ett antal villkor är förknippade med beslutet för att säkerställa att största möjliga hänsyn tas till miljön vid utformning, byggande och drift av vägen.

Byggtiden för projektet är planerad till ca tio år och kostnaderna för Förbifart Stockholm har beräknats till ca 28 miljarder kronor där finansieringen till 80 procent ska ske via trängselskatt och till 20 procent med statliga medel. När Förbifart Stockholm är färdigbyggt kommer den beräknade restiden för hela sträckan Förbifart Stockholm att uppgå till ca 15 minuter.

Utskottet kan konstatera att byggandet av Förbifart Stockholm ännu inte har inletts då det fortfarande pågår ett antal miljöprövningar vid Mark- och miljödomstolen vid Nacka Tingsrätt. Från Trafikverket har uttalats att en målsättning är att huvudförhandling för samtliga domar kan hållas någon gång på våren eller försommaren 2013 och att miljödomarna förväntas under hösten 2013, vilket kan ge Trafikverket de nödvändiga tillstånden för att leda bort grundvatten och bygga och driva tre tillfälliga hamnar, en i Sätra och två på Lovö. Byggandet av Förbifart Stockholm kan starta när miljödomarna vunnit laga kraft och arbetsplan finns.

Utskottet har tidigare bedömt att det är angeläget att projektet Förbifart Stockholm kan inledas utan otillbörligt dröjsmål och har anfört att en utbrytning av förbifarten ur resten av Stockholmsuppgörelsen skulle kunna äventyra hela denna överenskommelse som har tagits fram efter långvarigt beredningsarbete (bet. 2009/10:TU24). Utskottets uppfattning ligger fast i denna fråga.

När det gäller motionsförslag om att överföra överskottet från trängselskatten till ett nytt anslag för ett riktat bidrag till kollektivtrafiken i Stockholmsregionen erinrar utskottet om att utskottet tidigare har pekat på att det är av stor betydelse att vägnätet håller en hög kvalitet, inte enbart för biltrafiken utan också för kollektivtrafiken, eftersom även bussar är beroende av dessa vägar. Utskottet vill även peka på att förbifarten innebär att framkomligheten för bussar kommer att kunna förbättras i innerstaden. I sammanhanget kan utskottet påminna om att det i dag görs stora satsningar även inom infrastrukturen för spårbunden kollektivtrafik i Stockholm, t.ex. Citybanan, Mälarbanan och Tvärbanan. Slutligen vill utskottet också påminna om att det i Stockholmsregionen finns en stark politisk samsyn om Förbifart Stockholm och att även riksdagen har tagit ställning till förmån för förbifarten. Utskottet har inte ändrat ståndpunkt i denna fråga jämfört med tidigare och föreslår att riksdagen inte vidtar några åtgärder med anledning av motionsförslagen.

Ökade resurser till cykelåtgärder

I kommittémotionerna 2012/13:T472 (MP) yrkande 1 och 2012/13:T503 (MP) yrkande 12 efterfrågas ökade resurser till cykelåtgärder under 2013.

Utskottet har tidigare betonat att det är viktigt att förstärka cykelresandet och dess roll som en naturlig del i planeringen av transportsystemet, och då inte bara ur ett lokalt perspektiv utan även med utgångspunkt i ett regionalt och nationellt perspektiv. Utskottet har vidare framhållit vikten

av en högre ambitionsnivå och ytterligare initiativ, på såväl nationell som regional och lokal nivå, för att utvecklingen när det gäller cykling ska ta fart och målet om en ökad andel cykeltrafik ska nås i närtid.

I den trafikslagsövergripande nationella planen för utvecklingen av transportsystemet 2010–2021 har ca 944 miljoner kronor avsatts för cykelåtgärder. Därutöver finns ca 2,3 miljarder kronor i de regionala planerna till cykelinvesteringar.

Utskottet delar regeringens uppfattning om att insatser som bidrar till att öka cyklingens andel av det totala persontransportarbetet är avgörande för att utveckla ett effektivt och långsiktigt hållbart transportsystem samt att den enskilt viktigaste åtgärden för att öka cykelresandet är att åstadkomma förbättrad infrastruktur för cyklister.

Utskottet kan konstatera att Trafikverket och Transportstyrelsen på regeringens uppdrag redovisade en strategi och handlingsplan för ökad och säker cykling i december 2011.

Att frågan om att förbättra cyklingens förutsättningar har hög aktualitet framgår även av att regeringen under hösten 2011 tillsatte en utredare för att se över trafikreglerna för cykeltrafik, bestämmelser som reglerar planering och utformning av trafikmiljön, förutsättningar för cykelparkering och möjligheterna att ta med cykel på tåg och buss. Utredningen överlämnades i oktober 2012 och är för närvarande under beredning inom regeringskansliet och kommer att bli föremål för remissbehandling.

När det gäller behandlingen av motioner om olika åtgärder för att främja ökad cykeltrafik behandlar utskottet dessa i samband med betänkandet 2012/13:TU2 Transportsystemets inriktning.

Då olika aspekter på åtgärder för att få till stånd ett ökat cyklande nyligen utretts och resultaten av detta kommer att bli föremål för remissbehandling finner utskottet inte anledning att nu vidta något ytterligare initiativ i frågan.

Anslaget 1:7 Trafikavtal

I kommittémotion 2012/13:T503 (MP) yrkandena 17 och 18 efterfrågas en uppdelning mellan trafikslagen för anslaget 1:7 Trafikavtal.

När det gäller förslaget om en uppdelning av anslaget för trafikavtal kan nämnas att för ungefär 15 år sedan fanns särskilda anslag uppförda på statsbudgeten för såväl upphandling av järnvägstrafik som transportstöd för färjetrafiken på Gotland. I samband med att ansvaret för statens trafikupphandling samlades till en enda organisation (tidigare Rikstrafiken och Transportrådet) sammanfördes de båda anslagen till ett gemensamt anslag. Under åren har vidare anslagsändamålet utvidgats till att även omfatta stöd till viss flyg- och busstrafik. Som motiv för sammanförandet av anslagen har bl.a. framförts att det är angeläget att iaktta ett transportslagsövergripande synsätt vid valet av upphandling av regionalpolitiskt viktig persontrafik. En uppfattning som alltjämt har tillämplighet. Utskottet vill i

sammanhanget även påminna om att regeringen i budgetpropositionen normalt informerar riksdagen i efterhand om fördelningen av anslaget för trafikavtal på olika trafikslag.

I partimotion 2012/13:T479 (V) föreslås en förstärkning av anslaget 1:7 Trafikavtal för att sänka priserna för resenärer och gods i Gotlandstrafiken.

Trafikverket är den myndighet som svarar för statens avtal om linjesjöfart till Gotland. Trafikverket har tidigare aviserat att myndigheten under 2013 planerar att ingå ett nytt avtal om Gotlandstrafiken för en period som sträcker sig från den 1 februari 2017. Det har tidigare aviserats att anbudsunderlag skulle gå ut i mitten av november 2012, men Trafikverket meddelade den 9 november 2012 att de skjuter upp upphandlingen av Gotlandstrafiken. Utskottet välkomnar att Trafikverket tillsammans med bl.a. Region Gotland ytterligare kommer att fördjupa analysen av olika alternativ och dess konsekvenser.

Utskottet kan här notera att infrastrukturministern vid flera tillfällen har fått svara på skriftliga frågor när det gäller Gotlandstrafiken. Infrastrukturministern pekar i ett svar från den 28 september 2011 på att man bör ha en helhetssyn på trafiken vid utformningen av den framtida Gotlandstrafiken. Vidare anges att subventionen av biljettpriserna bör vägas mot utbudet av turer. Infrastrukturministern påtalar att staten bör vara öppen för nya innovativa lösningar på hur Gotlandstrafiken kan utformas och bör sträva efter att ge det rederi som vinner nästa upphandling förutsättningar att utveckla trafiken på ett sätt som tillgodoser den framtida utvecklingen. Utskottet vill i likhet med infrastrukturministern framhålla att det är av stor betydelse att färjetrafiken till och från Gotland även fortsättningsvis ger god tillgänglighet som tillfredsställer behoven hos medborgare och näringsliv i regionen. Utskottet vill även framhålla vikten av att det avtal som ingås för trafiken till och från Gotland ska vara långsiktigt, stabilt och miljömässigt hållbart.

Då utskottets uppfattning är att ett transportslagsövergripande synsätt bör vidhållas och att en upphandling av trafiken till och från Gotland är väntad finner utskottet inte anledning att ta något initiativ i ärendet.

Sjöfart

Med avseende på Sjöfartsverkets långsiktiga mål om 25 procent i soliditet kan utskottet konstatera att den verkliga soliditeten ligger avsevärt lägre för Sjöfartsverket (prognostiserad till 5,7 procent för 2012 och 5,4 procent för 2013). I budgetpropositionen anges att regeringen anser att det finns anledning att se över de gällande ekonomiska målen för verksamheten, bl.a. vad avser soliditetsmålet, samtidigt som regeringen föreslår att det nuvarande målet bör kvarstå för 2013.

Utskottet välkomnar uppgifterna från Näringsdepartementet om att det pågår ett arbete kring Sjöfartsverkets ekonomiska mål och uppgiften om att resultatet av detta arbete bör kunna återspeglas i nästa års budgetproposition.

Luftfart

När det gäller Luftfartsverkets internationella verksamhet tillkännagav riksdagen i maj 2012 för regeringen att eventuella ytterligare steg mot en konkurrensutsättning av flygtrafikledningstjänsten inte får tas förrän det pågående beredningsarbetet med den nyligen avlämnade statliga utredningen Färdplan för framtiden – en utvecklad flygtrafikledning (SOU 2012:27) avslutats och regeringen återkommit till riksdagen och redovisat vad som gjorts för att tillförsäkra att fortsatt fullgod flygsäkerhet har högsta prioritet och att hänsyn tas till försvarsmaktens behov. I budgetpropositionen för 2013 anges att Luftfartsverkets huvuduppgift är att tillhandahålla en säker, effektiv och miljöanpassad flygtrafiktjänst för civil och militär luftfart samt att Luftfartsverket ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås. Regeringen pekar vidare på att detta enligt Luftfartsverkets instruktion innebär att verket ska tillhandahålla flygtrafiktjänster samt service och konsulttjänster som är knutna till verksamheten såväl inom som utom landet. Regeringen anser därmed att det bemyndigande som riksdagen efterlyst för verksamhet utomlands redan har lämnats. Näringsdepartementet har delgett utskottet att det som anges kring detta i budgetpropositionen för 2013 är en del av svaret på riksdagens tillkännagivande och att regeringen har för avsikt att återkomma till riksdagen i denna fråga under nästa år.

Politiken för informationssamhället

Utskottet har inget att invända mot vad regeringen föreslår i budgetpropositionen inom avsnittet om politiken för informationssamhället. Utskottet har i detta betänkandes första avsnitt om hänsynsmålet för transportpolitiken samt mål och resultatfrågor redovisat synpunkter på målstrukturen för politiken för informationssamhället. Utskottet vill även välkomna de initiativ som regeringen tar för att på olika sätt fortsätta att öka det digitala innanförskapet.

Redovisningen av medelsanvändningen

I enlighet med regeringsformen får statens medel inte anvisas på annat sätt än vad riksdagen har bestämt. Trafikutskottet har mot denna bakgrund vid de senaste årens behandling av budgetpropositionen (bl.a. i bet. 2011/12: TU1) efterfrågat en ökad tydlighet när det gäller anslagen 1:1 Väghållning och 1:2 Banhållning samt medelsanvändningen för andra insatser, utöver väghållning respektive banhållning, som syftar till att uppnå de transportpolitiska målen. Utskottet har uttalat att det förutsätter att ändamålet för medelsanvändningen blir tydligare inom ramen för den fortsatta utvecklingen av budgetarbetet. Med anledning av vad utskottet framförde om detta i förra årets budgetbetänkande välkomnar utskottet att det har gjorts förtydliganden i budgetpropositionen för 2013 där den ovan nämnda beskrivningen nu har ersatts med följande på både väg- och banhållningsanslagen:

– andra insatser, utöver banhållning och bidrag, som följer av Trafikverkets instruktion

– informationsinsatser och kunskapshöjande insatser som syftar till att uppnå de transportpolitiska målen.

Utskottet har i betänkandet 2011/12:TU1 tidigare noterat att det i budgetpropositionen anförs att anslaget 2:4 Informationsteknik: Telekommunikation m.m. används för insatser som bidar till att förverkliga målen för informationssamhället. Utskottet bedömde att beskrivningen av den förutsedda medelsanvändningen bör kunna utvecklas. I budgetpropositionen för 2013 saknas alltjämt en utvecklad beskrivning av den förutsedda medelsanvändningen för anslaget i enlighet med vad utskottet tidigare efterfrågat, däremot lämnas en utförlig redovisning om vad anslaget har använts till under 2012, vilket utskottet välkomnar.

Utskottet framförde i förra årets budgetberedning (bet. 2011/12:TU1) ett önskemål om en närmare precisering av hur medelsanvändningen har varit för anslaget 1:7 Trafikavtal. Utskottet noterar med tillfredsställelse att en sådan redovisning nu återfinns i budgetpropositionen för 2013 när det gäller kostnader för avtalad trafik uppdelat på trafikslag.

I budgetpropositionen för 2013 föreslås för anslaget 1:7 Trafikavtal ett bemyndigande om att ingå ekonomiska åtaganden som innebär en betydande ökning jämfört med tidigare bemyndiganden. Utskottet kan här konstatera att det i budgetbetänkandet borde kunna redovisas tydligare motiveringar som underlag för det föreslagna bemyndigandet. Allmänt sett bör det vara viktigt att beakta att förslag om bemyndiganden ofta handlar om betydande belopp och att riksdagen därför bör erbjudas ett mer utförligt underlag som grund för att kunna fatta väl underbyggda beslut.

Sammanfattande ställningstagande

Utskottet föreslår att riksdagen godkänner de förslag till anslagsberäkningar inom utgiftsområde 22 Kommunikationer som redovisas i propositionen, inom den ram på 44 604 miljoner kronor för utgiftsområdet som riksdagen beslutade om den 21 november 2012. I detta ingår en välkommen förstärkning av anslagen för väghållning och banhållning med totalt ca 1 560 miljoner kronor för 2013.

Utskottet tillstyrker mot denna bakgrund de förslag till anslag för utgiftsområde 22 Kommunikationer som redovisas i budgetpropositionen. Utskottet har vidare inte något att invända mot regeringens förslag till låneramar, ekonomiska förpliktelser eller investeringsplaner inom utgiftsområdet. Därmed tillstyrks punkterna 2–16 och 19–23 i propositionen medan samtliga här behandlade motioner avstyrks, dvs. motionerna 2012/13:Fi303 (MP) yrkande 16, 2012/13:T320 (V) yrkandena 15 och 21, 2012/13:T414 (SD), 2012/13:T472 (MP) yrkande 1, 2012/13:T477 (S) yrkande 1, 2012/13:T479 (V) yrkandena 1 och 2, 2012/13:T503 (MP) yrkandena 1, 3–6, 10–13 och 15–19, 2012/13:T508 (MP) yrkande 3 samt 2012/13:T509 (MP) yrkandena 2 och 3.

Bolagsförvaltning

Utskottets förslag i korthet
Riksdagen godkänner regeringens förslag att Arlandabanan Infrastructure AB och Svensk-Danska Broförbindelsen Svedab AB kvarstår som två separata aktiebolag. Riksdagen godkänner vidare att Swedish National Road Consulting AB och LFV Aviation Consulting AB kvarstår som två separata bolag och att ansvaret för förvaltningen av statens aktier i bolagen kvarstår hos Trafikverket respektive Luftfartsverket.

Propositionen

Arlandabanan Infrastructure AB och Svensk-Danska Broförbindelsen Svedab AB

Riksdagen har i samband med beslutet om statens budget för 2011 bemyndigat regeringen att överlåta statens aktier i Arlandabanan Infrastructure AB till Svensk-Danska Broförbindelsen Svedab AB samt att vidta de åtgärder som krävdes för att genomföra upplåtelsen (prop. 2010/11:1, bet. 2010/11:TU1, rskr. 2010/11:138). Riksdagen bemyndigade vidare regeringen att låta fusionera Svensk-Danska Broförbindelsen Svedab AB och Arlandabanan Infrastructure AB och att vidta de åtgärder som krävdes för fusionen. Syftet med detta var att skapa en samordnad grupp av bolag med en effektiv verksamhet och enhetlig förvaltning.

Regeringen föreslår nu att Arlandabanan Infrastructure AB och Svensk-Danska Broförbindelsen Svedab AB kvarstår som två separata aktiebolag. Bakgrunden till förslaget är att det har vidtagits flera åtgärder sedan riksdagen senast behandlade frågan, bl.a. är den verkställande direktören gemensam i de två bolagen med huvudanställning förlagd till Svedab. Vidare utförs samtliga uppgifter inom bl.a. ekonomiadministration och finansiell rapportering för de båda bolagens räkning av Svedab, vilket har gett ökad effektivitet och lägre kostnader. Då en överlåtelse av aktier och fusion av de båda bolagen inte bedöms leda till ytterligare effektivitetsvinster gör regeringen den sammantagna bedömningen att det inte finns anledning att utnyttja de bemyndiganden som riksdagen medgav i samband med beslutet om statens budget för 2011.

Swedish National Road Consulting AB och LFV Aviation Consulting AB

Riksdagen beslutade den 28 april och den 6 maj 1982 att bilda två bolag för exportverksamhet. Sweroad Consulting Aktiebolag, numera Swedish National Road Consulting AB (Sweroad), bildades inom väghållningsområdet som ett bolag under dåvarande Statens vägverk. Aktierna i bolagen förvaltas av Trafikverket. Swedish Aviation Development (Swedavia) Aktie-

bolag, numera LFV Aviation Consulting AB, bildades som ett bolag under Luftfartsverket som även förvaltar statens aktier. Bolagen ska på affärsmässiga grunder driva exportverksamhet inom sina respektive områden.

Riksdagen beslutade i samband med statens budget för 2011 om ett bemyndigande som bl.a. innebar att tjänsteexporten inom väg- och luftfartsområdet skulle samordnas i ett bolag direkt under Regeringskansliet och att bolagen skulle avyttras.

Regeringen föreslår nu att Swedish National Road Consulting AB och LFV Aviation Consulting AB kvarstår som två separata bolag och att ansvaret för förvaltningen av statens aktier i bolagen kvarstår hos Trafikverket respektive Luftfartsverket. Regeringens förslag grundas på bedömningen att det inte finns anledning att utnyttja de bemyndiganden som riksdagen medgav i samband med beslutet om statens budget för 2011.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har i sitt tidigare ställningstagande till regeringens förslag om bolagsförvaltningen för Svensk-Danska Broförbindelsen Svedab Aktiebolag (Svedab) och Arlandabanan Infrastructure AB (Arlandabanan Infrastructure) samt Swedish National Road Consulting AB och LFV Aviation Consulting AB uttalat att utskottet inte hade något att erinra mot regeringens förslag (bet. 2010/11:TU1).

Av den redovisning som regeringen lämnar i budgetpropositionen framgår att förutsättningarna har ändrats sedan riksdagens tidigare beslut om godkännanden, bemyndiganden och fastställelse i fråga om bolagsförvaltningen inom transportområdet.

Utskottet har därmed inget att invända när det gäller regeringens förslag i budgetpropositionen (prop. 2012/13:1, punkterna 17 och 18) om att godkänna att Arlandabanan Infrastructure AB och Svensk-Danska Broförbindelsen Svedab AB kvarstår som två separata aktiebolag samt regeringens föreslag om att godkänna att Swedish National Road Consulting AB och LFV Aviation Consulting AB kvarstår som två separata bolag och att ansvaret för förvaltningen av statens aktier i bolagen kvarstår hos Trafikverket respektive Luftfartsverket. Utskottet tillstyrker således regeringens förslag.

Transportstyrelsens verksamhet

Utskottets förslag i korthet
Riksdagen avslår ett motionsyrkande om att se över Transportstyrelsens verksamhet med hänvisning till vad utskottet anfört om bl.a. vad som anges i myndighetsinstruktionen för Transportstyrelsen, regeringens uttalande om körkortstillstånd och att det finns anledning att återkomma till frågan om utvärdering av de förändringar som genomförts. Utskottet hänvisar vidare till att Transportstyrelsen och Rikspolisstyrelsen senast den 1 mars 2013 ska slutredovisa ett uppdrag till regeringen om regelefterlevnaden inom yrkestrafiken på väg.

Jämför reservation 1 (S, MP, V).

Allmänt

Transportstyrelsen inrättades den 1 januari 2009 och innebar att ansvaret för verksamheter som tidigare bedrivits inom Järnvägsstyrelsen, Luftfartsstyrelsen, delar av Sjöfartsverket och delar av dåvarande Vägverket samlades under en myndighet. Ett viktigt syfte med inrättandet av Transportstyrelsen var att skapa en myndighet med ett samlat ansvar för regelgivning, tillsyn, tillstånd och registerhållning inom hela transportområdet.

Motionen

I kommittémotion 2012/13:T477 yrkande 8 av Anders Ygeman m.fl. (S) anförs att Transportstyrelsen har haft långa handläggningstider för körkortstillstånd och att myndigheten inte har klarat av att få i gång de företagsanknutna kontrollerna av åkerinäringen, vilket har förklarats med att det har saknats fungerande datasystem. Motionärerna pekar på att Transportstyrelsen enligt uppdraget ska arbeta för att uppnå god tillgänglighet, hög kvalitet, säkra och miljöanpassade transporter inom järnväg, luftfart, sjöfart och väg samt ta fram regler, ge tillstånd och följa upp hur de efterlevs. I kommittémotionen anförs vidare att det under den senaste tiden har kommit flera mindre genomtänkta förslag från myndigheten såsom slopade regler för lokalkännedom för taxiförare och ökad konkurrens på järnvägsområdet. Motionärerna menar att Transportstyrelsens roll inte är att agera som ett konkurrensverk för transportsektorn utan att myndigheten i stället bör fokusera på kärnuppgifterna att ta fram regler och tillstånd och se till att dessa efterlevs. Mot denna bakgrund anges i kommittémotionen att det finns anledning att se över Transportstyrelsens verksamhet.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis peka på att Transportstyrelsen inrättades den 1 januari 2009 och därmed är en förhållandevis ny myndighet. Genom inrättandet av Transportstyrelsen kunde verksamheter från flera olika myndigheter sammanföras och samlas under en myndighet. Utskottet har tidigare kunnat konstatera att det inledningsvis förekommit vissa svårigheter för Transportstyrelsen när det gäller både övertagandet av ansvaret för körkortstillstånd och ansvaret för kör- och vilotidskontroller i företag.

När det gäller problemen kring hanteringen av körkortstillstånd verifieras detta av att Riksdagens ombudsmän (JO) med anledning av många klagomål 2010 initierade en granskning av Transportstyrelsen angående långa handläggningstider och svårigheter att få kontakt med myndigheten m.m. Granskningen resulterade i att JO kritiserade Transportstyrelsen för att inte tillräckligt ha beaktat de förvaltningsrättsliga krav som kan ställas på tillgänglighet, handläggningstid och hanteringen av överklaganden.

Transportstyrelsen redovisade i april 2012 en positiv utveckling och att handläggningstiderna under januari–februari 2012 var 5−6 veckor för enkla ärenden och 21 veckor för körkortsingripanden och körkortstillstånd efter återkallelse. Utskottet kan här konstatera att Transportstyrelsen har kommit en bit på väg när det gäller att korta handläggningstiderna för körkortstillstånd men att handläggningstiderna fortfarande är för långa.

I budgetpropositionen redovisar regeringen bl.a. att Transportstyrelsen har satt mål för de genomsnittliga handläggningstiderna dels för 2012, dels för 2013−2015. Målet för enklare ärenden 2013−2015 är i genomsnitt 3 veckor och för körkortsingripanden och körkortstillstånd efter återkallelse, som kräver mer handläggning, 14 veckor. Regeringen redovisar vidare att Transportstyrelsen för att komma till rätta med de långa väntetiderna planerar omfattande åtgärder under 2012 för att snabbare få in ett tillräckligt beslutsunderlag i ärendena, förbättra arbetsrutiner och flöden samt öka möjligheterna till automatiserad handläggning. I redovisningen finns också en sårbarhetsanalys av konsekvenser i körkortsverksamheten på grund av brister i funktionalitet och kapacitet hos de it-system som används. Efter ett längre avbrott på mer än en vecka i de system som stöder handläggningen av ärenden, bedöms det ta upp till 6 månader innan ”normaltillstånd” åter råder. Transportstyrelsen har startat ett åtgärdsprogram för att minimera riskerna för störningar. Regeringen anger att den alltjämt anser att det mot bakgrund av kritik från JO och utvecklingen vad gäller handläggningstider, finns anledning att återkomma till frågan om utvärdering av de förändringar som genomförts. Utskottet har inget att invända mot regeringens slutsatser i frågan.

När det gäller Transportstyrelsens kontroller av kör- och vilotider i företag har utskottet i den uppföljning som presenterades den 1 mars 2012 om tillsynen av yrkesmässiga godstransporter på väg pekat på behovet av att Transportstyrelsen så fort som möjligt kommer i gång med att utföra sitt uppdrag med kontroller av kör- och vilotider i företag. Enligt den initiala

planeringen för året skulle 264 000 kontrollarbetsdagar ha genomförts under 2012. Enligt en aktuell uppgift som Transportstyrelsen har lämnat till utskottet är prognosen för 2012 att myndigheten kommer att genomföra företagskontroller av knappt 55 000 kontrollarbetsdagar under året; dessa genomförs under de sista tre månaderna 2012.

Utskottet ser fram emot att detta kommer att innebära att Transportstyrelsen under 2013 kommer att ha full kapacitet att genomföra kör- och vilotidskontroller i företag i enlighet med EU:s direktiv om kör- och vilotidskontroller. Utskottet vill här även påminna om att utskottet i betänkandet om yrkestrafik och taxi (bet. 2011/12:TU8) välkomnade regeringens initiativ med anledning av uppföljningen av tillsynen av de yrkesmässiga godstransporterna på väg. Regeringen har med anledning av uppföljningen gett Transportstyrelsen och Rikspolisstyrelsen ett brett uppdrag som, utöver återkommande tillståndsmätningar och uppföljning, bl.a. innefattar att föreslå eventuella åtgärder för att underlätta och effektivisera myndigheternas tillsyn och kontroll av yrkestrafiken på väg. I betänkandet uttalade utskottet även att det förutsätter att de insatser som redan nu har initierats kommer att följas av ytterligare om det skulle visa sig vara nödvändigt för att säkra en hög trafiksäkerhet, bra arbetsmiljö och konkurrens på lika villkor inom åkeribranschen. Med hänsyn till frågornas stora betydelse aviserade utskottet även att det förutsätter att regeringen återkommer till riksdagen med en redovisning av vidtagna åtgärder.

När det gäller frågan om Transportstyrelsens roll vill utskottet framhålla att myndighetens uppgifter regleras i förordningen (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen. I myndighetens instruktion anges följande i 1 §: Transportstyrelsen har till huvuduppgift att svara för regelgivning, tillståndsprövning 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. I 3 § anges att Transportstyrelsen särskilt ska ansvara för frågor om villkor för marknadstillträde och konkurrensvillkor. I 8 § anges att Transportstyrelsen utöver sin tillsyn enligt järnvägslagen (2004:519) ska övervaka att marknaderna för järnvägstjänster, inklusive marknaderna för järnvägstransporter, fungerar effektivt ur ett konkurrensperspektiv. Transportstyrelsen ska enligt 12 § samråda med Konkurrensverket i konkurrensfrågor och anmäla missförhållanden till verket.

I budgetpropositionen pekar regeringen på att Tranportstyrelsen har en viktig roll i att bevaka och analysera de marknader myndigheten har regleringsansvar över. I regleringsbrevet för 2012 anger regeringen att Transportstyrelsen särskilt ska fokusera på att utveckla sina insatser när det gäller marknadsövervakning samt regelgivning, tillsyn och tillståndsgivning i syfte att främja en effektiv konkurrens på marknaderna inom myndighetens ansvarsområde.

Utskottet kan även nämna att företrädare för Transportstyrelsen under hösten 2012 har lämnat en fördjupad information till utskottet om myndighetens avgifter. Tidigare har tillståndsgivning och tillsyn av sjö- och luftfart finansierats via avgifter medan tillsynsverksamheten för järnvägen har finansierats via anslag. För tillståndsgivning och tillsynsverksamhet inom vägområdet har både anslags- och avgiftsfinansiering tillämpats. De nu gemensamma principer som tillämpas innebär att det i dag bara är normgivning som anslagsfinansieras inom myndigheten medan övrig verksamhet finansieras via avgifter. Till de positiva effekter av avgiftsfinansieringen som framhålls av Transportstyrelsen hör bl.a. att den skapar enhetlighet, driver på effektiviteten och väcker frågor om varför tillsynen kan kosta så mycket i förhållande till en verksamhets omfattning. Från Transportstyrelsen betonas samtidigt att det finns problem som bl.a. att avgifterna förstärker svenska kostnadsproblem och att enstaka företag kan tvingas betala en stor del av omsättningen i avgifter. Ett ytterligare problem som anges är att grannländer inför myndighetsavgift på flyg och även i övrigt har lägre avgifter vilket innebär negativa konsekvenser i form av utflaggning.

Utskottet vill avslutningsvis framhålla att det i enlighet med vad som uttalas i årets budgetproposition delar regeringens uppfattning att det är viktigt att kontinuerligt följa upp och utvärdera effekterna av de reformer som görs inom transportområdet och att åtgärder ska vidtas för att förbättra effekten av reformerna om detta behövs.

Mot bakgrund av vad som här anförts avstyrker utskottet kommittémotion 2012/13:T477 (S) yrkande 8.

Trafikverkets telekommunikationsverksamhet (ICT)

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om att Trafikverket ICT ska förbli en egen enhet i Trafikverket med hänvisning till att intentionerna i motionsyrkandena kan anses ha blivit tillgodosett samt med hänvisning till vad utskottet har anfört om den ansvarsfördelning som råder mellan riksdagen och regeringen och som innebär att det inte ankommer på riksdagen att besluta om hur en myndighet under regeringen ska organisera sin verksamhet.

Jämför reservation 2 (S, MP, V).

Allmänt

Dåvarande Banverket ICT blev Trafikverket ICT i april 2010 vid sammanslagningen av Vägverket och Banverket till Trafikverket.

Trafikverket ICT är en av Sveriges ledande nätgrossister. Stora delar av Sveriges data- och telekommunikation förmedlas i dag via deras rikstäckande fiberoptiska nät som är 13 000 kilometer långt och täcker hela Sverige. Trafikverket ICT har vidare 1 000 radiomaster och 1 200 platser med GSM-R-utrustning.

Motionerna

I kommittémotion 2012/13:T477 yrkande 54 av Anders Ygeman m.fl. (S) anförs att när det nu står klart att ICT inte ska säljas är viktigt att det blir en egen enhet i Trafikverket. Motionärerna anför vidare att ICT både har spetskompetens och lång erfarenhet av it- och telekomfrågor samt att ICT är den i dag ledande operatörsneutrala IKT-leverantören i Sverige med innovativa tjänster och en grund i Sveriges näst största fibernät. Motionärerna stöder det förslag som lämnades i utredningen SOU 2010:82 om att ICT ska vara en egen enhet. Motionärerna pekar vidare på att även Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) i en utredning från 2010 har slagit fast att vissa myndigheter behöver tillgång till en statligt kontrollerbar kommunikationsinfrastruktur och att MSB föreslagit att Trafikverket ICT får ansvar för drift och förvaltning och att denna lösning ligger i linje med Trafikverket ICT:s befintliga arbete. Motionärerna menar att det vore olyckligt att slå sönder ICT och dela upp verksamheten i olika delar i Trafikverket och föreslår att riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Trafikverket ICT.

Clas-Göran Carlsson och Tomas Eneroth (båda S) anför i motion 2012/13:T312 att en avyttring av Trafikverket ICT ska undvikas. I motionen uppmärksammas att det hösten 2011 beslutades att Trafikverket skulle pröva om det skulle göras en samlad utkontraktering av verkets it-tjänster till en privat leverantör och att detta resulterade i att 16 företag visade intresse för att överta verksamheten och infrastrukturen. Motionärerna hänvisar med anledning av detta till en utredning (SOU 2010:82) som visar på hur central och viktig denna infrastruktur är för staten och för bredbandsmarknaden. Motionärerna framhåller att stomnätet i Trafikverket ICT är en avgörande faktor för att kunna säkerställa samhällets säkerhet, effektivisera statens it-drift, säkerställa likvärdig konkurrens och öppenhet på bredbandsmarknaden samt realisera digitaliseringens möjligheter i den digitala agendan. Vidare framhålls att om Trafikverket ICT fortsätter att vara i statlig ägo kan det vara en pådrivande faktor för fortsatt utbyggnad av ultrasnabba bredbandstjänster och säkra upp att det finns en infrastruktur som binder samman landet och inte är knuten till någon enskild operatör. En sammanhängande operatörsneutral infrastruktur i offentlig ägo möjliggör enligt motionärerna en konkurrens på lika villkor och bidrar till den mångfald av aktörer som finns inom bredbandsindustrin i Sverige och säkerställer att Sverige kan ha internationellt sett låga priser på bredband.

Utskottets ställningstagande

I december 2010 kom en statlig utredning (SOU 2010:82) fram till att Trafikverket ICT kan separeras från Trafikverket och på så sätt i större omfattning bidra till regeringens ITS- och bredbandsstrategier (ITS – Intelligent Transport Systems). Därefter beslutade Trafikverkets styrelse 2011 att förbereda en övergång till ny verksamhetsform för Trafikverket ICT där en eventuell avskiljning av ICT skulle omfatta alla affärsområden. Den 9 mars 2012 gick Trafikverket ut med en inbjudan till företag om att delta i en förstudie om försäljningen.

Utskottet har noterat att infrastrukturministern i en interpellationsdebatt den 11 maj 2012 framhållit att Trafikverket ICT är en viktig leverantör av it- och telekomtjänster till Trafikverket och andra kunder, och utskottet delar denna uppfattning. Infrastrukturministern framhöll vidare att funktionen är viktig för infrastruktursektorn då Trafikverket ICT bl.a. utför uppgifter som innebär ansvar för drift av trängselskatt samt delar av trafikinformation och trafiksystem för järnväg och väg samt att Trafikverket ICT dessutom spelar en viktig roll för elektronisk kommunikation genom sitt fiberoptiska nät som har stor geografisk täckning. Utskottet delar även infrastrukturministerns uppfattning att Trafikverket ICT i dag har en viktig roll som operatörsneutral leverantör av bredbandskapacitet till den svenska marknaden, vilket bidrar till en bättre konkurrens. Infrastrukturministern framhöll vidare att det är angeläget för regeringen att ICT-funktionen ges möjlighet att utvecklas på ett för verksamheten och ITS-området optimalt sätt, och med beaktande av funktionaliteten hos samhällsviktiga funktioner.

Utskottet konstaterar att Trafikverkets styrelse den 18 juni 2012, efter en lång process där olika alternativ för ICT:s verksamhet analyserades, beslutade att den bästa lösningen i Trafikverkets strävan mot en kostnadseffektivisering vore att behålla Trafikverket ICT som en resultatenhet och att successivt konkurrensutsätta sitt it- och telekombehov. Enligt Trafikverkets generaldirektör bedömdes detta alternativ ha störst möjlighet att kontrollerat erbjuda verksamheten den teknik- och tjänsteutveckling som är bäst för Trafikverket och därigenom transportsystemet. Enligt Trafikverkets generaldirektör säkerställs på detta sätt kostnadseffektiva it- och telekomleveranser till Trafikverket på kort och lång sikt. Utskottet kan även konstatera att Trafikverkets ledning dessutom har beslutat att samla all it- och telekomverksamhet i en styr- och beställarfunktion och en leverantörsfunktion. Dessa ska enligt Trafikverket formas under hösten 2012 och fortsätta under vintern. Leverantörsorganisationen kommer att bli en resultatenhet, med ett nytt namn, och ICT kommer att vara en del i den nya leverantörsorganisationen.

Utskottet vill i sammanhanget betona betydelsen av att ICT fortsätter att utvecklas som en resurs på bredbandsmarknaden och att Trafikverket ICT med sitt fiberoptiska nät med stor geografisk täckning i Sverige fortsätter att på affärsmässiga grunder och utifrån tillgänglig kapacitet verka för att

tele- och kommunikationsnätet görs tillgängligt för andra aktörer på konkurrensneutrala villkor. Utskottet vill slutligen framhålla att det enligt den ansvarsfördelning som råder mellan riksdagen och regeringen inte ankommer på riksdagen att besluta om hur en myndighet under regeringen ska organisera sin verksamhet.

Mot bakgrund av vad som här anförts och att intentionerna i motionerna därmed kan anses ha blivit tillgodosedda avstyrker utskottet kommittémotionen 2012/13:T477 (S) yrkande 54 och motion 2012/13:T312 (S).

Trafikverkets färjeverksamhet

Utskottets förslag i korthet
Riksdagen avslår en motion om att färjerederiets två varv ska behållas i statlig ägo och ligga kvar inom Trafikverket. Detta med hänvisning till de förvaltningspolitiska riktlinjer som tillämpas inom staten och som innebär att konkurrensutsatt verksamhet inte bör bedrivas i myndighetsform.

Jämför reservation 3 (MP, V).

Allmänt

Färjerederiet ingår i Trafikverket och innefattar bl.a. underhållsvarven Tenö varv i Vaxholms kommun och Fridhems varv i Lysekil.

Fridhems varv köptes in 1942 av dåvarande Kungliga väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Varvet arbetar med service, reparationer och ombyggnader av stål- och aluminiumbåtar samt övriga verkstadstjänster. Varvet är sedan 2009 certifierat enligt ISO 14001, OHSAS 18001, AFS 2001 och ISO 9001, vilket innefattar miljö, teknisk utveckling, kvalitet, målsättning, säkerhet och arbetsmiljöarbete.

Tenö varvs huvudåtaganden inkluderar service och reparation av fartyg, specialistkompetens för installation och renovering av fartygsmaskiner, drivlinor och propelleraggregat, stål- och aluminiumbyggnad, blästrings- och målningsarbeten, el- och reglerteknisk utrustning samt snabb fältservice. Varvet är certifierat enligt ISO 14001 för arbete med miljön, enligt ISO 9001 för kvaliteten och enligt OHSAS 18001 samt AFS 2001:1 för arbetsmiljön.

Motionen

Annika Lillemets och Stina Bergström (båda MP) framför i motion 2012/13:T326 att Färjerederiets två varv bör behållas i statlig ägo och ligga kvar inom rederiet med tydligt och renodlat uppdrag att säkerställa service och underhåll av Trafikverkets egna färjor. I motionen anförs att Färjerederiet, som är en del av Trafikverket, är ett av landets största kollektivtrafikföre-

tag och Sveriges största rederi. På Färjerederiets två reparations- och underhållsvarv, Tenö varv i Vaxholms kommun och Fridhems varv i Lysekil, finns såväl nödvändig kapacitet som unik specialkometens vad gäller vägfärjor, och varven håller också ett reservdelslager som är anpassat till just färjedriftens behov. Motionärerna pekar på att verksamheten vid varven från att ha varit renodlade servicevarv för rederiets egna färjor alltmer har inriktats på att verka på en konkurrensutsatt marknad och att de två varven nu är under försäljning. Vidare anförs att om färjevarven tas över av ett eller fler vinstdrivande företag, finns det risk för att dessa inte prioriterar nödvändiga investeringar som är samhällsekonomiskt, men inte företagsekonomsikt lönsamma. Om ett privat monopol skulle uppstå kan verksamheten både komma att bli svårare att styra och dyrare för skattebetalarna. Att ha egna enheter innebär att underhållskostnaderna bättre kan styras så att det inte uppstår oskäliga kostnadshöjningar. Motionärerna pekar också på att grundläggande infrastruktur och samhällsservice inte får äventyras av tveksamma förhoppningar om kortsiktiga besparingar och en blind övertro på marknadslösningar.

Utskottets ställningstagande

Trafikverkets styrelse fattade den 17 februari 2011 beslut om att ställa sig bakom generaldirektörens förslag om att vid ett på marknaden lämpligt tillfälle, sälja ett eller båda av Färjerederiets varv. Som följd av detta har utredningar gjorts på varvsmarknaden och möjligheter till en eventuell försäljning identifierats.

Utskottet vill här peka på att beslutet om försäljning av varven har fattats i enlighet med de förvaltningspolitiska riktlinjer som gäller inom staten och som innebär att om det finns en fungerande privat marknad ska inte statliga myndigheter erbjuda likvärdiga tjänster.

När det gäller frågan om en försäljning av färjerederiets två varv vill utskottet även hänvisa till det svar som infrastrukturministern lämnade på fråga den 2 oktober 2012 om hur ministern avsåg att agera för att säkerställa att service och underhåll av Trafikverkets färjor inte försämras och fördyras genom att varven säljs ut. I svaret pekar infrastrukturministern på att det under de senaste åren har genomförts ett antal förändringar inom transportområdet med utgångspunkten att det behövs en tydligare gränsdragning mellan förvaltning, politik och marknad. Utskottet delar infrastrukturministerns uppfattning att det för statens del är angeläget med en koncentration på kärnuppgifterna och att konkurrensutsatt verksamhet med utgångspunkt från detta i normalfallet inte bör bedrivas i myndighetsform. Enligt utskottets mening kan Trafikverkets arbete med att avskilja varvsverksamheten från myndighetens verksamhet anses ligga i linje med intentionerna att skapa en fungerande marknad. Utskottet delar även infrastrukturministerns uppfattning att Trafikverkets varv inte kan hantera alla färjor i dag, varken geografiskt eller storleksmässigt, och att många färjor där-

med redan hanteras på den privata marknaden. Utskottet vill här även hänvisa till Trafikverkets bedömning att verket över tid kan få lika bra eller bättre leveranser av varvstjänster som i dag och att försäljningen av varven därför bör slutföras som en del av det effektiviseringsarbete som Trafikverket genomför.

Mot denna bakgrund anser utskottet att det inte finns någon anledning för riksdagen att ta något initiativ och avstyrker därmed motion 2012/13: T326 (MP).

Ansvar för sjö- och flygräddning

Utskottets förslag i korthet
Riksdagen avslår motionsförslag om att huvudmannaskapet för sjö- och flygräddning, inklusive förändringar i organisation och ansvar för räddningshelikoptrar, ska överlåtas från Sjöfartsverket till Kustbevakningen. Utskottet hänvisar till att beredning av utredningen om utökad samverkan och samordning av Sveriges maritima resurser pågår inom Regeringskansliet och att Sjöfartsverket under hösten 2012 tecknat avtal om att förvärva sju nya räddningshelikoptrar.

Allmänt

Sjöfartsverket är ansvarig myndighet för svensk sjö- och flygräddning där helikoptertjänsten är en viktig del i verksamheten. Sjöfartsverkets helikopterverksamhet bedrivs som ett aktiebolag (Sjöfartsverket Holding AB). Målsättningen är att verksamheten successivt ska införlivas direkt i Sjöfartsverket. Räddningshelikoptrarna används för räddningsinsatser både till sjöss och över land och finns på fem stationeringsorter längs med hela Sverige (Ronneby, Visby, Göteborg, Norrtälje och Umeå). Räddningshelikoptrarna är i tjänst hela dygnet under årets alla dagar och ska kunna påbörja en insats inom 15 minuter efter att besättningen larmats.

Motionen

I motion 2012/13:T418 framför Mikael Oscarsson (KD) att huvudmannaskapet för sjö- och flygräddning – inklusive förändringar i organisation och ansvar för räddningshelikoptrar – ska överlåtas från Sjöfartsverket till Kustbevakningen. I motionen pekas på att regeringens inriktning för 2013 är att Sjöfartsverkets låneram höjs till 835 miljoner kronor för att Sjöfartsverket med egna medel samt lån ska förvärva sju nya flyg- och sjöräddningshelikoptrar då nuvarande leasingavtal löper ut. Motionären motsätter sig detta och menar att Sjöfartsverket i dagsläget saknar erfarenhet av att driva flyg- och helikopterverksamhet i egen regi medan däremot Försvars-

makten inom kort har 59 helikoptrar operativa. I motionen hänvisas till utredningen Maritim samverkan i vilken det föreslås att ansvaret för sjö- och flygräddning överförs till Kustbevakningen och att Försvarsmakten ges ansvar för att tillhandahålla räddningshelikoptrar efter hand i samband med att Helikopter 14 (NH90) levereras till Försvarsmakten. Motionären menar att det långsiktigt finns anledning för staten att begränsa antalet helikoptersystem då de är dyra att köpa och driva och pekar vidare på att Sjöfartsverket i första hand är ett affärsdrivande verk. En överföring av ansvar skulle leda till att flera olika former av statlig räddningstjänst samlas hos myndigheter under Försvarsdepartementet och att detta underlättar en strategisk överblick och inriktning mellan myndigheterna. Motionären pekar vidare på att samverkan och samordning av resurser med Försvarsmakten kan öka ytterligare om Kustbevakningen får det övergripande ansvaret för sjö- och flygräddning. Genom att myndigheterna redan i dag har samarbeten inom det maritima området utgör detta en god grund för utveckling av operativa metoder och långsiktig effektivitet.

Utskottets ställningstagande

När det gäller frågan om vilken myndighet som ska ha huvudmannaskapet för sjö- och flygräddning kan utskottet konstatera att regeringen den 19 maj 2011 beslutade om att tillsätta en utredning (Fö 2011:43) Utökad samverkan och samordning av Sveriges maritima resurser. I juli 2014 överlämnade utredaren betänkandet Maritim samverkan (SOU 2012:48) till Försvarsdepartementet. Ett av de förslag som utredaren lämnade var att regeringen på sikt borde överväga att förändra huvudmannaskap för sjö- och flygräddningen, inklusive organisation och ansvar för räddningshelikopterverksamheten. I utredningen påtalades att Sjöfartsverket, som i dag ansvarar för verksamheten, hanterar den väl men att utredaren anser att det finns långsiktiga synergieffekter och effektivitetsvinster i att Kustbevakningen får huvudmannaskap för sjö- och flygräddning och att Försvarsmakten återfår ansvar för att tillhandahålla SAR-helikoptertjänst i samband med att Helikopter 14 (NH90) införs i Försvarsmaktens helikopterflottilj. Enligt vad utskottet har fått veta bereds utredningen för närvarande inom Försvarsdepartementet.

Regeringen redovisar i budgetpropositionen för 2013 att inriktningen är att Sjöfartsverket ska förvärva sju nya flyg- och sjöräddningshelikoptrar då leasingavtalen löper ut för de helikoptrar som används i verksamheten i dag. Finansiering av helikoptrarna planeras ske med Sjöfartsverkets egna likvida medel samt med lån. Enligt vad utskottet har fått information om från Näringsdepartementet löper de nuvarande leasingavtalen för Sjöfartsverkets helikoptrar ut vid olika tidpunkter under perioden 2013–2014.

Med anledning av att de nuvarande leasingavtalen löper ut har Sjöfartsverket under hösten 2012 tecknat avtal med en engelsk-italiensk helikoptertillverkare om att förvärva sju nya räddningshelikoptrar av modellen

AW139. Det är enligt Sjöfartsverket en väl beprövad räddningshelikopter som är optimal för svenska förhållanden och som är certifierad enligt internationella krav.

Enligt Sjöfartsverket uppnås en ökad kapacitet och förmåga i sjö- och flygräddningsverksamheten med de nya räddningshelikoptrarna. Förvärvet är ett led i det pågående arbetet med att säkerställa en långsiktigt hållbar sjö- och flygräddning. De nya helikoptrarna ska successivt ersätta de nuvarande från halvårsskiftet 2013 till slutet av 2014. Enligt Sjöfartsverket innebär detta att verket i framtiden kommer att ha en förbättrad kapacitet och förmåga att rädda liv utan att de totala kostnaderna för verksamheten kommer att öka. Sjöfartsverket anger att man inom verket noga har övervägt andra alternativ för att säkra kvaliteten inom helikopterverksamheten, som att använda Försvarsmaktens helikoptrar. De senast anskaffade helikoptrarna till Försvarsmakten, NH90, har i dag inte förutsättningar att utföra sjö- och flygräddning utan planeras vara i operativ drift först om flera år. Sjöfartsverket har vidare konstaterat att det inte är ett möjligt alternativ att använda Försvarsmaktens befintliga helikoptrar, Hkp 10 av typen Superpuma, då en livstidsförlängning skulle bli mycket kostsam och det skulle krävas omfattande modifiering jämfört med dagens användning. Sett ur både ekonomiskt och tidsmässigt perspektiv är det därmed enligt verket inte rimligt att använda Hkp 10.

Utskottet kan slutligen konstatera att försvaret sedan försvarsbeslutet 2004 har en inriktning som innebär att det inte har till uppgift att stödja samhället med den här typen av verksamhet. Det innebär att Försvarsmakten i dag inte heller är dimensionerad för civil sjö- och flygräddning.

Mot bakgrund av att beredning pågår inom Regeringskansliet av utredningen om utökad samverkan och samordning av Sveriges maritima resurser och att Sjöfartsverket under hösten 2012 tecknat avtal om att förvärva sju nya räddningshelikoptrar avstyrker utskottet motion 2012/13:T418 (KD).

Reservationer

Utskottets förslag till riksdagsbeslut och ställningstaganden har föranlett följande reservationer. I rubriken anges vilken punkt i utskottets förslag till riksdagsbeslut som behandlas i avsnittet.

1. Transportstyrelsens verksamhet, punkt 6 (S, MP, V)

av Anders Ygeman (S), Monica Green (S), Suzanne Svensson (S), Leif Pettersson (S), Lars Johansson (S), Stina Bergström (MP), Siv Holma (V) och Roza Güclü Hedin (S).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 6 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion
2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 8.

Ställningstagande

Transportstyrelsen har ett viktigt uppdrag som innebär att myndigheten ska arbeta för att uppnå god tillgänglighet, hög kvalitet, säkra och miljöanpassade transporter inom järnväg, luftfart, sjöfart och väg samt ta fram regler och ge tillstånd samt följa upp hur de efterlevs. Samtidigt har vi kunnat se att olika delar av Transportstyrelsens verksamhet inte bedrivs på ett effektivt sätt. När det gäller tillstånd har myndigheten haft långa handläggningstider för körkortstillstånd. Ett annat område som inte fungerar rör tillsynssidan där Transportstyrelsen inte har klarat av att få i gång verksamheten med de företagsanknutna kontrollerna av åkerinäringen i enlighet med kraven inom EU. Som skäl för att företagskontrollerna ännu inte har kommit i gång ordentligt har Transortstyrelsen angett att det har saknats fungerande datasystem. Vi kan utöver detta också konstatera att det på senare tid har kommit flera mindre väl genomtänkta förslag från Transportstyrelsen. Här kan bl.a. nämnas slopade regler för lokalkännedom för taxiförare och slopad konkurrens på järnvägsområdet. Vi vill tydligt framhålla att Transportstyrelsens roll inte är att agera som ett konkurrensverk för transportsektorn. Vi vill även framhålla att Transportstyrelsen i sin verksamhet ska fokusera på kärnuppgifterna att ta fram regler och tillstånd och se till att dessa efterlevs i stället för att agera som ett konkurrensverk inom transportsektorn. Utifrån detta anser vi att det finns anledning att se över Transportstyrelsens verksamhet.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

2. Trafikverkets telekommunikationsverksamhet (ICT), punkt 7 (S, MP, V)

av Anders Ygeman (S), Monica Green (S), Suzanne Svensson (S), Leif Pettersson (S), Lars Johansson (S), Stina Bergström (MP), Siv Holma (V) och Roza Güclü Hedin (S).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 7 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna
2012/13:T312 av Clas-Göran Carlsson och Tomas Eneroth (båda S) och
2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 54.

Ställningstagande

Trafikverket ICT säljer tjänster till offentlig sektor, transportbranschen och företag. I december 2010 kom en statlig utredning (SOU 2010:82) fram till att Trafikverket ICT kan separeras från Trafikverket och på så sätt i större omfattning bidra till regeringens ITS- och bredbandsstrategier. Därefter beslutade Trafikverkets styrelse 2011 att förbereda en övergång till ny verksamhetsform för Trafikverket ICT där en eventuell avskiljning av ICT skulle omfatta alla affärsområden.

Vi konstaterar att Trafikverkets styrelse den 18 juni 2012, efter en lång process där olika alternativ för ICT:s verksamhet analyserades, beslutade att den bästa lösningen i Trafikverkets strävan mot en kostnadseffektivisering vore att behålla Trafikverket ICT som en resultatenhet och att successivt konkurrensutsätta sitt it- och telekombehov.

Nu när det står klart att ICT inte ska säljas ut menar vi att det är viktigt att de blir en egen enhet i Trafikverket. ICT har både spetskompetens och lång erfarenhet av it- och telekomfrågor. ICT är i dag den ledande operatörsneutrala IKT-leverantören i Sverige med innovativa tjänster och en grund i Sveriges näst största fibernät. I utredningen SOU 2010:82 föreslås att ICT ska vara en egen enhet. Vi stödjer det förslaget. Även myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) slår fast i en utredning från 2010, *Tillgänglig och skyddad kommunikationsinfrastruktur för offentlig sektor*, att vissa myndigheter behöver tillgång till en statligt kontrollerbar kommunikationsinfrastruktur. MSB föreslår att Trafikverket ICT får ansvar för drift och förvaltning av den. Lösningen ligger i linje med Trafikverket ICT:s befintliga arbete. Vi vill betona vikten av att ICT förblir en egen enhet inom Trafikverket då det vore olyckligt att slå sönder ICT och dela upp verksamheten i olika delar i Trafikverket.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

3. Trafikverkets färjeverksamhet, punkt 8 (MP, V)

av Stina Bergström (MP) och Siv Holma (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 8 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion
2012/13:T326 av Annika Lillemets och Stina Bergström (båda MP).

Ställningstagande

Som en del av Trafikverket är Färjerederiet ett av landets största kollektivtrafikföretag och Sveriges största rederi. För att säkerställa att den för samhället nödvändiga färjedriften fungerar dygnet runt krävs underhåll och service. Detta sköts av Färjerederiets två reparations- och underhållsvarv, Tenö varv i Vaxholms kommun och Fridhems varv i Lysekil, som har nödvändig kapacitet och unik kompetens vad gäller just vägfärjor. De båda varven håller också ett reservdelslager som är anpassat till färjedriftens behov. Från att tidigare ha varit renodlade servicevarv för rederiets egna färjor, har verksamheten alltmer inriktats på att verka på en konkurrensutsatt marknad.

De två varven är nu under försäljning. På Trafikverkets webbplats motiveras detta utifrån statens förvaltningspolitiska riktlinjer som innebär att statliga myndigheter inte ska erbjuda likvärdiga tjänster om det finns en fungerande marknad. Trafikverket anger vidare att myndigheten inte kan prioritera investeringar i varvsverksamheten före andra investeringar i vägar och järnvägar samt att varven i sin nuvarande form därför inte kan fortsätta att erbjuda konkurrenskraftiga tjänster.

Vi menar att det finns risker med att sälja ut och fördelar med att behålla varven. En tydlig risk om färjevarven tas över av ett eller flera vinstdrivande bolag är att de nya ägarna inte prioriterar nödvändiga investeringar som är samhällsekonomiskt men inte företagsekonomiskt lönsamma. Det finns dessutom stor risk för att verksamheten kan bli svårare att styra och dyrare för skattebetalarna om ett privat monopol uppstår till följd av utförsäljningen.

Vi har också svårt att se några fördelar med att rederiet i stället för att ha en egen serviceorganisation gör sig beroende av andra varv när det gäller att säkerställa en hög kvalitet och tillgänglighet till de nödvändiga tjänsterna. Att driva verksamheterna i egen regi innebär också att underhållskostnaderna kan styras bättre så att det inte uppstår oskäliga kostnadshöjningar.

Vi vill framhålla att underhåll och service av vägfärjor är en kritisk funktion som kräver den specialkompetens som Färjerederiet förfogar över, och vi menar att rederiet måste få ha fokus på just detta viktiga samhällsupp-

drag i stället för att tvingas ut och konkurrera på marknaden. Den grundläggande infrastrukturen och samhällsservicen får inte äventyras av tveksamma förhoppningar om kortsiktiga besparingar och en blind övertro på marknadslösningar i alla lägen.

Vi föreslår mot bakgrund av detta att Färjerederiets två varv, med ett tydligt och renodlat uppdrag att säkerställa service och underhåll av Trafikverkets egna färjor, ska behållas i statlig ägo och ligga kvar inom rederiet.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen ge regeringen till känna som sin mening.

Särskilda yttranden

1. Anslagsfrågor m.m. inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 2 (S)

Anders Ygeman (S), Monica Green (S), Suzanne Svensson (S), Leif Pettersson (S), Lars Johansson (S) och Roza Güclü Hedin (S) anför:

I ett exportberoende land som Sverige med långa avstånd är väl fungerande transporter grunden för jobb och välfärd. Oavsett om det gäller den dagliga arbetspendlingen eller resor på fritiden är en viktig del för människans frihet att vi enkelt, hållbart och säkert ska kunna förflytta oss.

Trafikverkets kapacitetsutredning visar att transportsystemet i flera delar av landet slagit i sitt kapacitetstak. Situationen är särskilt allvarlig för järnvägen, men även på vägsidan kommer kapacitetsbrister att uppstå. Det är tydligt att järnvägssystemet har stora behov av nyinvesteringar.

De senaste åren har det blivit allt tydligare att den svenska järnvägen lider av stora problem. Eftersatt underhåll och bristande nyinvesteringar under en längre tid har gjort att driftsäkerheten och punktligheten har försämrats kraftigt. Även brist på samordning mellan järnvägssystemets olika aktörer har bidragit till problemen. Men framför allt är bristen på kapacitet i järnvägssystemet det som kanske skapar de allvarligaste problemen. För att komma till rätta med järnvägens problem behövs investeringar i både ny spårkapacitet och förbättrat underhåll. Förutsättningarna måste bli bättre för såväl arbetspendling som godstrafik.

Vi föreslår ökat anslag till järnvägsunderhåll under 2013 då vi anser att järnvägens punktlighet delvis kan förbättras med snabba åtgärder i det befintliga systemet, och det är rimligt att redan under nästa år ytterligare öka anslaget för drift och underhåll. Detta stärker järnvägens driftsäkerhet, särskilt under vintertid. Vi vill att man med dessa åtgärder ska kunna komma upp i den kapacitet för järnvägssystemet som det ursprungligen har designats för.

Vi investerar, i syfte att stärka driftsäkerheten, 400 miljoner kronor i drift och underhåll av järnvägen 2013.

I nedanstående tabell redovisas för 2013 vårt förslag till anslagsändring inom utgiftsområde 22 Kommunikationer i förhållande till regeringens förslag.

Miljoner kronor

	Regeringens förslag	Förändring
1:2 Banhållning	15 187	+400
Summa för utgiftsområdet	**44 604**	**+400**

2. Anslagsfrågor m.m. inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 2 (MP)

Stina Bergström (MP) anför:

Vi i Miljöpartiet har i budgetmotionen Nya jobb i ett modernare Sverige presenterat vår ekonomiska politik och vårt budgetförslag för 2013. Miljöpartiet menar att Sverige står inför stora utmaningar där vi samtidigt måste möta problem med hög arbetslöshet, förändrat klimat och en ekonomiskt orolig omvärld. Miljöpartiet menar därför att Sverige behöver satsningar på nya jobb och en ekonomisk politik som gynnar en långsiktigt hållbar grön omställning. Företagens villkor behöver förbättras genom sänkta kostnader för att anställa och minskat krångel med sjuklöneansvar. Unga människors möjligheter att få jobb och utbildning behöver underlättas så att deras chanser på arbetsmarknaden stärks.

I Miljöpartiets budgetmotion föreslog partiet utgiftsramar för utgiftsområde 22. Riksdagen fastställde dock den 21 november 2012 andra ekonomiska ramar för de olika utgiftsområdena i den statliga budgeten och gjorde en annan beräkning av statens inkomster för 2013 än vad som skulle bli fallet med Miljöpartiets förslag. Det innebär att riksdagen för detta år nu har fastställt såväl utgiftstak som ramar för de 27 utgiftsområdena och fattat beslut om de skatte- och avgiftsförändringar som ska träda i kraft nästa år.

Eftersom riksdagsmajoriteten i första steget av budgetprocessen har gett budgetpolitiken en helt annan inriktning än den jag önskat avstår jag från att delta i beslutet. Miljöpartiets budgetalternativ bör ses som ett sammanhållet paket. Jag vidhåller denna uppfattning och anser att anslagen inom utgiftsområde 22 borde ha utökats med 2 095 miljoner kronor på det sätt som framgår av Miljöpartiets motion.

Miljöpartiet tar klimatfrågan på allvar – därför har vi en trafikpolitik med satsningar på framtidens transportmedel. Vi prioriterar kollektivtrafik framför motorvägsbyggen. Höghastighetsbanor framför flyg. Gods på tåg framför fler tunga lastbilar. Vi förstår att transporterna måste minska, inte öka.

Hur vi investerar i infrastruktur påverkar våra möjligheter att nå klimatmålen nu och i framtiden. Det svenska transportsystemet är starkt beroende av fossila bränslen, och inrikes transporter svarar för en tredjedel av Sveriges koldioxidsutsläpp. Sedan 1990 har koldioxidutsläppen från transportsektorn ökat med 9 procent. Ökningen kommer framför allt från lastbilstrafiken. Den långsiktiga trenden går alltså åt fel håll. Denna utveckling behöver brytas. Det som krävs nu är en offensiv satsning på de transportslag som leder oss närmare en lösning på klimatfrågan, i stället för ännu längre bort.

Miljöpartiet de gröna har en bred strategi för att modernisera transportsystemet och minska trafikens miljöpåverkan. Det krävs både ny teknik och att fler resor sker med kollektivtrafik, cykel och gång i stället för bil

och flyg. Och att mer gods transporteras med tåg eller fartyg i stället för med lastbil. Samtidigt behöver flygresandet minska, genom att ersättas med tåg eller virtuella möten där det är möjligt.

Miljöpartiet föreslår satsningar på de transportslag som ger lägst klimatpåverkan. Det handlar om satsningar på snabb och tillförlitlig tågtrafik i kombination med bra bussförbindelser och spårvägar i städerna. Vi gör en särskild satsning på klimatsmarta godstransporter. Det är också ett resultat av de tågsamtal Miljöpartiet fört med näringsliv och fackföreningar under året som gått.

Miljöpartiet de gröna föreslår för 2013 satsningar på klimatsmarta transporter i hela Sverige om totalt 2 850 miljoner kronor mer än regeringen på spår och en minskning av anslaget för väghållning med 950 miljoner kronor. Tillsammans med satsningar på cykel, kollektivtrafik och ökat stöd till upphandling av tågtrafik innebär det ungefär 2 095 miljoner kronor till klimatsmarta transporter under nästa år.

Vår satsning på en modern och tillförlitlig järnväg innehåller följande:

- Ökat underhåll för järnvägen.
- Ökade investeringar för att åtgärda flaskhalsar i järnvägsnätet.
- Godspott för satsningar på klimatsmarta och effektiva godstransporter.
- Strategiska framtidsinvesteringar på nya banor för gods- och persontrafik, bl.a. höghastighetsbanor.
- Statsbidrag till inköp av och reinvesteringar i tågfordon.

Miljöpartiet ger i budgeten kommunerna möjlighet att få statliga bidrag för investeringar i spårvägar i städerna. Anslaget ska betalas ut till spårsatsningar som underlättar kollektivtrafikens framkomlighet och ger en tydlig klimatnytta. Vi föreslår en satsning på 600 miljoner kronor till detta under 2013.

Vi anser att regeringens satsningar på att bygga fler motorvägar ska omprioriteras till förmån för satsningar på kollektivtrafik och motsvarande investeringar i cykel. Vi avbryter planerna på ”Förbifart” Stockholm till förmån för en satsning på kollektivtrafiken i Stockholmsregionen med 250 miljoner kronor 2013.

Miljöpartiet föreslår att höjningen av banavgifterna hejdas, innan avståndsbaserade avgifter på lastbilar införs. Höjda banavgifter leder till att godstransporter förs över från järnväg till väg. Vi anser att ökningen av klimatförstörande flygtrafik behöver hejdas och föreslår därför en klimatskatt på flyget.

I nedanstående tabell redovisas för 2013 vårt förslag till anslagsändring inom utgiftsområde 22 Kommunikationer i förhållande till regeringens förslag.

Miljoner kronor

Anslag	utgiftsområde 22 Kommunikationer	Regeringens förslag	Förändring
1:1	Väghållning	22 207	–950
varav:	*– nedskärning och omprioritering*		*–1 200*
	– nej till Förbifart Stockholm		*–250*
	– öronmärkning cykelsatsningar		*+250*
	– öronmärkning kollektivtrafik		*+250*
1:2	Banhållning	15 187	+2 845
varav:	*– satsning på spårväg*		*+600*
	– drift och underhåll järnväg		*+600*
	– godspott inkl. lågtrafikerade banor		*+700*
	– bygg bort flaskhalsar		*+700*
	– miljö, trimning, forskning		*+100*
	– nej till höjda banavgifter		*+145*
1:7	Trafikavtal	831	+200
	– ökning av Rikstrafiken		*+200*
1:11	Trängselskatt i Stockholm	850	–549
(nytt)	Kollektivtrafiksatsningar i Stockholmsregionen		+549
Summa för utgiftsområdet		**44 604**	**+2 095**

3. Anslagsfrågor m.m. inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 2 (SD)

Tony Wiklander (SD) anför:

Riksdagen har fattat beslut om att de ramar som återfinns i regeringens budgetproposition inte får överskridas. Däremot återstår frågan om hur anslagen inom ramarna ska fördelas.

Vi Sverigedemokrater har högre ambitioner än regeringen på utgiftsområde 22 Kommunikationer och väljer därför att lägga fram ett särskilt yttrande som visar vilken inriktning vi vill se på politiken inom utgiftsområdet.

Vi anser att regeringens satsningar är otillräckliga. Järnvägen är alltjämt det mest energieffektiva transportmedlet på land. Sverigedemokraternas ambition är att genom utökade anslag till drift, underhåll, reinvesteringar samt nyinvesteringar dels minska funktionsstörningarna i vårt nät, dels öka kapaciteten där bristerna är som störst.

Den mentalitet av ”lappa och laga” som karakteriserat det svenska järnvägsnätet måste få ett slut. Vi har alla kunnat se att det finns ett behov av ökat underhåll, drift och reinvesteringar i befintlig järnväg, likaväl som det finns behov av nyinvesteringar, inte minst i beaktande av den expanderande gruvnäringen. Vi anser inte att upprustningen ska finansieras genom höjda banavgifter då det leder till en prisökning som gör att utnyttjandet av järnvägen kommer att minska. I stället ska finansieringen huvudsakligen ske genom statligt stöd.

För att komma till rätta med de stora brister som finns och på allvar rusta upp det svenska järnvägsnätet anslår vi stora resurser med fokus på ökat underhåll och drift av järnvägssystemet. Vår ambition är att dels nå upp till Trafikverkets högsta ambitionsnivå för järnvägsnätet, dels att skjuta till resurser för gruvnäringens behov av infrastruktur såsom förstärkning av Malmbanan. Vi sverigedemokrater föreslår ett totalt tillskott under budgetperioden fram till 2016 med 10 000 miljoner kronor, varav vi avsätter 1 000 miljoner kronor för 2013.

I nedanstående tabell redovisas för 2013 vårt förslag till anslagsändring inom utgiftsområde 22 Kommunikationer i förhållande till regeringens förslag.

Miljoner kronor

		Regeringens förslag	Förändring
1:2	Banhållning	15 187	+1 000
Summa för utgiftsområdet		**44 604**	**+1 000**

4. Anslagsfrågor m.m. inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 2 (V)

Siv Holma (V) anför:

Vänsterpartiet vill som en del i klimatomställningen prioritera järnvägsinvesteringar på väginvesteringarnas bekostnad. Vi bedömer dock inte att det är realistiskt att sänka anslaget för väghållning redan 2013. Detta beror framför allt på att de planerade väginvesteringarna redan ligger betydligt lägre än föregående år. Vi vill påskynda utbyggnaden av förnybara bränslen genom att införa ett investeringsprogram från nästa år som ska stimulera en utbyggnad av den svenska biogasproduktionen och biogasdistributionen för att möjliggöra tillgång på mackar med biogas runt om i landet. På liknande sätt vill vi även främja utbyggnaden av el-laddstationer. Vi vill därför avsätta 200 miljoner kronor till ett sådant investeringsstöd i anslaget.

Det krävs tydliga besked till landets tillverkare av tunga fordon om att även de måste ta ansvar för miljöomställningen. Vänsterpartiet vill därför införa stimulanser för att påskynda utbytet av bussar som drivs med förnybara bränslen, el, hybrid eller bränslecell. Vi vill därför avsätta 200 miljoner kronor till ett sådant investeringsstöd i anslaget.

Vi anser att det behöver införas en allmän skrotningspremie under de kommande åren där systemet bör utformas så att tillverkarnas producentansvar inte begränsas. Den ersättning som betalas ut bör vara ca 5 000 kronor per bil, och vi föreslår därför att 100 miljoner kronor avsätts per år för detta.

Vi vill även avsätta 100 miljoner kronor för att höja statens stöd för investeringar i cykelvägar i kommunerna.

Vänsterpartiet anser att det finns starka skäl att gå längre än regeringen föreslår när det gäller höjningar av banhållningsanslaget. För 2013 vill vi öka resurserna för banunderhåll med 980 miljoner kronor, särskilt riktat till underhållet av lågtrafikerade banor.

Regeringen avser att finansiera en del av den framtida ramen för drift och underhåll genom höjda banavgifter, vilket i längden leder till dyrare resor för resenärer och ökade transportkostnader för godstrafiken. Vi anser att så länge flyg- och vägtrafiken inte betalar för sina fullständiga samhällsekonomiska kostnader så är det inte rimligt att järnvägstrafiken ska få ökade kostnader. Vi vill därför avvisa höjningen av banavgifter och i stället öka anslaget för nästa år med motsvarande summa, 200 miljoner kronor. Vi vill även avsätta 2 300 miljoner kronor mer än regeringen för nästa år till nyinvesteringar i järnväg och att detta bl.a. ska användas till arbetet med förstudie, utredning och plan för järnvägen mellan Kaunisvaara och Svappavaara samt reinvesteringar i och drift och underhåll av Inlandsbanan. Anslagshöjningen kan också delfinansiera de särskilda satsningarna på tunnelbanebygget Odenplan–Nya Karolinska sjukhuset, byggstart av Spårväg syd och förberedelsearbetet för tunnelbana till Nacka. Vi vill också avsätta 100 miljoner kronor för att staten på sikt ska ta det övergripande ansvaret för de s.k. kapillärspåren.

Vänsterpartiet vill tillföra resurser till anslaget för trafikavtal för att genomföra ett fullskaligt försök med klimattaxa, dvs. avgiftsfri kollektivtrafik, i ett storstads- och ett landsbygdslän under fyra till fem år. Med ett brett och djuplodande utvärderingsunderlag är det lättare att senare fatta lämpliga framtida beslut. Med utgångspunkt i att försöken påbörjas hösten 2013 vill vi avsätta 875 miljoner kronor för detta. Vi vill även att anslaget för trafikavtal tillförs 1 500 miljoner kronor nästa år för att ge den lokala och regionala kollektivtrafiken möjlighet att utvecklas och få långsiktigt stabila och ekonomiska förutsättningar. Vi bedömer även att den interregionala kollektiva persontrafiken behöver tillföras 200 miljoner kronor för att kompensera tidigare gjorda besparingar och de ökade kostnader som konkurrensen på spåren leder till.

Vi vill även avsätta 100 miljoner kronor under anslaget för trafikavtal för att sänka priserna för resenärer och gods i Gotlandstrafiken som en första etapp mot system med vägpris.

Vänsterpartiet föreslår en klimatskatt för inrikesflyget, vilket också ökar kostnaderna för flera flyglinjer som är viktiga för den regionala utvecklingen. För att kompensera fullt ut för dessa effekter vill vi upprätta ett särskilt anslag och avsätta 105 miljoner kronor till detta för 2013.

I nedanstående tabell redovisas för 2013 vårt förslag till anslagsändring inom utgiftsområde 22 Kommunikationer i förhållande till regeringens förslag.

Miljoner kronor

		Regeringens förslag	Förändring
1:1	Väghållning	22 207	+600
1:2	Banhållning	15 187	+3 580
1:7	Trafikavtal	831	+2 675
(Nytt)	Kompensation för klimatskatt på flyg		+105
Summa för utgiftsområdet		**44 604**	**+6 960**

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2012/13:1 Budgetpropositionen för 2013 utgiftsområde 22:

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

9. Riksdagen bemyndigar regeringen att under 2013 för anslaget 1:11 Trängselskatt i Stockholm ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 7 500 000 000 kronor 2014–2048.
10. Riksdagen bemyndigar regeringen att under 2013 för anslaget 1:14 Trängselskatt i Göteborg ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 3 300 000 000 kronor 2014–2039 (avsnitt 3.7.14).
11. Riksdagen godkänner de ekonomiska målen för Sjöfartsverket samt bemyndigar regeringen att besluta om utdelning och skattemotsvarighet i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.7.16).
12. Riksdagen bemyndigar regeringen att för 2013 ge Sjöfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.7.16).
13. Riksdagen godkänner investeringsplanen för Sjöfartsverket för 2013–2015 (avsnitt 3.7.16).
14. Riksdagen godkänner de ekonomiska målen för Luftfartsverket samt bemyndigar regeringen att besluta om utdelning och skattemotsvarighet i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.7.17).
15. Riksdagen bemyndigar regeringen att för 2013 ge Luftfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.7.17).
16. Riksdagen godkänner investeringsplanen för Luftfartsverket för 2013–2015 (avsnitt 3.7.17).
17. Riksdagen godkänner att Arlandabanan Infrastructure AB och Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB kvarstår som två separata aktiebolag (avsnitt 3.8.3).
18. Riksdagen godkänner att Swedish National Road Consulting AB och LFV Aviation Consulting AB kvarstår som två separata bolag och att ansvaret för förvaltningen av statens aktier i bolagen kvarstår hos Trafikverket respektive Luftfartsverket (avsnitt 3.8.5).
19. Riksdagen fastställer avgiftsuttaget för finansiering av åtgärder mot allvarliga fredstida hot och påfrestningar som gäller elektronisk kommunikation till högst 100 000 000 kronor 2013 (avsnitt 4.6.1).
20. Riksdagen bemyndigar regeringen att under 2013 för anslaget 2:2 Ersättning för särskilda tjänster till fuktionshindrade ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 205 000 000 kronor 2014–2015 (avsnitt 4.6.2).
21. Riksdagen bemyndigar regeringen att under 2013 för anslaget 2:3 Grundläggande betaltjänster ingå ekonomiska åtaganden som medför behov av framtida anslag på högst 60 000 000 kronor 2014–2015 (avsnitt 4.6.3).

22. Riksdagen bemyndigar regeringen att under 2013 för anslaget 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 240 000 000 kronor 2014 och 2015 (avsnitt 4.6.5).
23. Riksdagen anvisar för budgetåret 2013 ramanslagen under utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt uppställningen under avsnitt 1 i propositionen.

Motioner från allmänna motionstiden hösten 2012

2012/13:Fi303 av Åsa Romson m.fl. (MP):

16. Riksdagen avslår regeringens förslag om höjningar av banavgifterna.

2012/13:T312 av Clas-Göran Carlsson och Tomas Eneroth (båda S):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att en avyttring av Trafikverket ICT ska undvikas.

2012/13:T320 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V):

15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det bör genomföras ett fullskaligt försök med klimattaxa, dvs. avgiftsfri kollektivtrafik, i en storstadsregion och ett landsbygdslän.
21. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ett moratorium för höjning av banavgiften bör införas.

2012/13:T326 av Annika Lillemets och Stina Bergström (båda MP):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Färjerederiets två varv ska behållas i statlig ägo och ligga kvar inom rederiet.

2012/13:T414 av Tony Wiklander m.fl. (SD):

Riksdagen anvisar anslagen för 2013 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt förslaget i tabell 1 i motionen.

2012/13:T418 av Mikael Oscarsson (KD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att överlåta huvudmannaskapet för sjö- och flygräddningen inklusive ansvaret för räddningshelikoptrar från Sjöfartsverket till Kustbevakningen.

2012/13:T472 av Stina Bergström m.fl. (MP):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att staten bör anslå ytterligare medel för cykelåtgärder, 1,5 miljarder kronor att användas under åren 2013–2015, och att satsningen ska tas ur Trafikverkets anslag för väghållning.

2012/13:T477 av Anders Ygeman m.fl. (S):

1. Riksdagen anvisar med följande ändringar i förhållande till regeringens förslag anslagen under utgiftsområde 22 Kommunikationer i enlighet med vad som anförs i motionen.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Transportstyrelsen.
54. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Trafikverket ICT.

2012/13:T479 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V):

1. Riksdagen anvisar anslagen för 2013 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt förslaget i tabell 1 i motionen.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det bör genomföras ett fullskaligt försök med klimattaxa, dvs. avgiftsfri kollektivtrafik, i ett storstadslän och ett landsbygdslän.

2012/13:T503 av Stina Bergström m.fl. (MP):

1. Riksdagen anvisar med följande ändringar i förhållande till regeringens förslag anslagen under utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt denna motion.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en ökad satsning på drift, underhåll och investeringar ifråga om järnvägen.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om långsiktigt ökade investeringar för att bygga bort flaskhalsar innan 2021.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en särskild godspott inklusive satsningar på lågtrafikerade banor.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om strategiska investeringar i helt nya spår för godstransporter och för persontrafik.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör införa ett statligt stöd till investeringar i spårvägar i städer.

11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Trafikverket bör ges i uppdrag att öronmärka 2,25 miljarder kronor under budgetperioden till åtgärder som ökar kollektivtrafikens framkomlighet.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Trafikverket bör ges i uppdrag att avsätta 2,25 miljarder kronor under budgetperioden till åtgärder för ökad cykeltrafik.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att tillföra extra medel till Trafikverket för miljö, trimning och forskning.
15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att motorvägsprojektet ”Förbifart Stockholm” avbryts.
16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att överskottet från trängselavgifterna i Stockholm bör överföras till ett nytt anslag för riktat bidrag till Stockholmsregionens kollektivtrafik.
17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att öka statsbidraget för persontrafik på tåg genom att tillföra pengar i Trafikverkets trafikavtal.
18. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att en uppdelning av Trafikavtalet ska göras i stöd till flyg, Gotlandstrafiken respektive tåg och buss.
19. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringens höjning av banavgifterna bör avbrytas, i väntan på att en lastbilsskatt införs.

2012/13:T508 av Åsa Romson m.fl. (MP):

3. Riksdagen begär att regeringen avbryter planerna på Förbifart Stockholm för att möjliggöra klimatsmarta transporter i Stockholmsregionen.

2012/13:T509 av Stina Bergström m.fl. (MP):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en särskild godspott inklusive satsningar på lågtrafikerade banor.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringens höjning av banavgifterna bör avbrytas, i väntan på att en avståndsbaserad och differentierad lastbilsskatt införts.

BILAGA 2

Regeringens och oppositionens anslagsförslag

Förslag till anslag för 2013 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

Tusental kronor

Ramanslag		Regeringens förslag	Avvikelse gentemot regeringen			
			S	MP	SD	V
1:1	Väghållning	22 207 408		−950 000		+600 000
1:2	Banhållning	15 187 253	+400 000	+2 845 000	+1 000 000	+3 580 000
1:3	Trafikverket	1 407 092				
1:4	Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål m.m.	143 308				
1:5	Ersättning till viss kanaltrafik m.m.	62 284				
1:6	Driftbidrag till icke statliga flygplatser	70 013				
1:7	Trafikavtal	831 000		+200 000		+2 675 000
1:8	Viss internationell verksamhet	25 085				
1:9	Statens väg- och transportforskningsinstitut	44 366				
1:10	Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	348 500				
1:11	Trängselskatt i Stockholm	850 176		−549 000		
1:12	Transportstyrelsen	1 988 239				
1:13	Trafikanalys	61 813				
1:14	Trängselskatt i Göteborg	840 000				
1:15	Avveckling av affärsverket Statens Järnvägar	11 500				
2:1	Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter	20 689				
2:2	Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade	145 078				
2:3	Grundläggande betaltjänster	37 000				
2:4	Informationsteknik: Telekommunikation m.m.	25 010				
2:5	Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	260 000				
2:6	Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse	38 516				
Nya anslag						
99:1	Kollektivtrafikssatsningar i Stockholmsregionen			+549 000		
99:2	Kompensation för klimatskatt på flyg					+105 000
Summa för utgiftsområdet		**44 604 330**	**+400 000**	**+2 095 000**	**+1 000 000**	**+6 960 000**

BILAGA 3

Utskottets anslagsförslag

Utskottets förslag till anslag för 2013 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

Tusental kronor

Ramanslag		Avvikelse gentemot regeringen	Utskottets förslag
1:1	Väghållning	±0	22 207 408
1:2	Banhållning	±0	15 187 253
1:3	Trafikverket	±0	1 407 092
1:4	Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål m.m.	±0	143 308
1:5	Ersättning till viss kanaltrafik m.m.	±0	62 284
1:6	Driftbidrag till icke statliga flygplatser	±0	70 013
1:7	Trafikavtal	±0	831 000
1:8	Viss internationell verksamhet	±0	25 085
1:9	Statens väg- och transportforskningsinstitut	±0	44 366
1:10	Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	±0	348 500
1:11	Trängselskatt i Stockholm	±0	850 176
1:12	Transportstyrelsen	±0	1 988 239
1:13	Trafikanalys	±0	61 813
1:14	Trängselskatt i Göteborg	±0	840 000
1:15	Avveckling av affärsverket Statens Järnvägar	±0	11 500
2:1	Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter	±0	20 689
2:2	Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade	±0	145 078
2:3	Grundläggande betaltjänster	±0	37 000
2:4	Informationsteknik: Telekommunikation m.m.	±0	25 010
2:5	Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	±0	260 000
2:6	Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse	±0	38 516
Summa för utgiftsområdet		**±0**	**44 604 330**

BILAGA 4

Uppföljning av regeringens resultatredovisning för utgiftsområde 22 Kommunikationer

Förord

I början av hösten 2012 inrättades trafikutskottets uppföljningsgrupp, som består av ledamöter från samtliga partier. Uppföljningsgruppen beslutade den 2 oktober att genomföra en uppföljning av regeringens resultatredovisning inom utgiftsområde 22 Kommunikationer.

Uppföljningen har inriktats på att följa upp arbetet med mål- och resultatstyrning, särskilt arbetet med resultatindikatorer, samt de resultat regeringen redovisar inom utgiftsområde 22 i budgetpropositionen för 2013.

Syftet med uppföljningen har varit att ta fram ett fördjupat kunskapsunderlag till utskottet inför beredningen av budgetpropositionen och att ge utskottet underlag för en dialog med regeringen om den fortsatta utvecklingen av mål- och resultatstyrningen.

Uppföljningen har genomförts av utskottets uppföljningsgrupp. Underlagen till uppföljningen har på gruppens uppdrag tagits fram av utredaren Peter Strand från utvärderings- och forskningssekretariatet vid utskottsavdelningen i samarbete med uppföljningsgruppens sekreterare, föredraganden Cecilia Forsberg vid trafikutskottets kansli.

Uppföljningsgruppen överlämnar härmed sin rapport till trafikutskottet.

Stockholm i november 2012

Lars Tysklind (FP), ordförande

Lars Johansson (S)

Jessica Rosencrantz (M)

Annika Lillemets (MP)

Göran Lindell (C)

Tony Wiklander (SD)

Siv Holma (V)

Annelie Enochson (KD)

Innehåll:

FÖRORD **94**

SAMMANFATTNING **96**

1 INLEDNING **98**

1.1 BAKGRUND 98
1.2 OMFATTNING, SYFTE OCH INRIKTNING 99

2 UTVECKLINGSARBETET KRING MÅL OCH RESULTATSTYRNING **99**

2.1 RIKSDAGENS BESLUT OM EN REFORMERAD BUDGETLAG 99
2.2 OM UTVECKLINGSARBETET I ÅRETS BUDGETPROPOSITION 101
2.3 STRUKTUREN FÖR MÅL OCH RESULTATREDOVISNING INOM UTGIFTSOMRÅDE 22 101
2.3.1 Transportpolitiken *101*
2.3.2 Politiken för informationssamhället *103*
2.4 UTSKOTTETS TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN OM MÅL OCH RESULTATREDOVISNING 104
2.5 RESULTATINDIKATORER 107
2.6 UPPFÖLJNINGSGRUPPENS IAKTTAGELSER OCH BEDÖMNING 109

3 REDOVISADE RESULTAT INOM UTGIFTSOMRÅDE 22 ..... **110**

3.1 MÅL, RESULTAT OCH ANSLAG FÖR TRANSPORTPOLITIKEN 110
3.1.1 Övergripande mål – resultat *110*
3.1.2 Funktionsmålet och hänsynsmålet – resultat *111*
3.1.3 Anslag inom transportpolitiken *116*
3.1.4 Uppföljningsgruppens iakttagelser och bedömning *116*
3.2 MÅL, RESULTAT OCH ANSLAG FÖR POLITIKEN FÖR INFORMATIONSSAMHÄLLET 117
3.2.1 Resultatredovisningens struktur i årets budgetproposition *117*
3.2.2 Resultatredovisning och analys *118*
3.2.3 Anslag inom politiken för informationssamhället *121*
3.2.4 Uppföljningsgruppens iakttagelser och bedömning *121*

Sammanfattning

Bakgrund, syfte och inriktning
I utskottens beredning av ärenden ingår enligt regeringsformen och riksdagsordningen uppgiften att följa upp och utvärdera riksdagsbeslut. Som en del i utskottens löpande uppföljning ingår att behandla den resultatinformation som regeringen presenterar i bl.a. budgetpropositionen. Enligt budgetlagen (2011:203) ska regeringen i budgetpropositionen lämna en redovisning av de resultat som uppnåtts i verksamheten i förhållande till de mål som beslutats av riksdagen.

Trafikutskottet har under ett antal år ägnat uppmärksamhet åt mål- och resultatfrågor i beredningen av budgetpropositionen. I dialog med regeringen har utskottet successivt fått till stånd en tydligare och mer ändamålsenlig redovisning av bl.a. mål och resultat. På flera områden har det efterlysts ytterligare underlag för att underlätta utskottets beredningsarbete med budgeten.

Syftet med denna uppföljning har varit att ta fram ett fördjupat beslutsunderlag inför trafikutskottets behandling av budgetpropositionen och att ge utskottet ett underlag för den fortsatta dialogen med regeringen om utvecklingen av mål- och resultatstyrningen inom trafikutskottets beredningsområde. En utgångspunkt för arbetet har varit att det ska vara möjligt för utskottet att följa kopplingen mellan mål, gjorda insatser, uppnådda resultat och regeringens budgetförslag.

Mot bakgrund av att detta är uppföljningsgruppens första uppföljning av resultatredovisningen i budgetpropositionen har arbetet inriktats på en översiktlig uppföljning av hela utgiftsområde 22. I uppföljningen har särskild uppmärksamhet ägnats förekomsten av indikatorer och hur de används för att belysa resultat och utvecklingen över tid.

Uppföljningsgruppens iakttagelser och bedömning i korthet
Trafikutskottets uppföljningsgrupp konstaterar att det pågår ett arbete med att utveckla den ekonomiska styrningen och resultatredovisningen från regeringen till riksdagen. För att utveckla resultatredovisningen inom trafikutskottets beredningsområde pågår en dialog mellan Regeringskansliet och trafikutskottets kansli på tjänstemannanivå. Uppföljningsgruppen anser att det är viktigt att dialogen fortsätter och utvecklas.

Uppföljningsgruppen ser positivt på det pågående utvecklingsarbetet med indikatorer. Gruppen anser att det är viktigt att resultatindikatorer utvecklas för alla relevanta delar av regeringens resultatredovisning. Indikatorerna bör i första hand vara indikatorer för uppnådda resultat, inte för insatser eller omvärldsförändringar. Resultatindikatorer underlättar utskottets bedömning av effekterna av de statliga insatserna. Det kan inom transportpolitiken t.ex. handla om indikatorer för tidtabellhållning, tillgänglighet eller klimatpåverkan.

Det är positivt att resultaten för det övergripande målet inom transportpolitiken – om en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning – nu analyseras särskilt och bedöms i ett sammanhang. Det är också bra att redovisningen av resultaten inom transportpolitiken nu återges mer åskådligt och i längre tidsserier. Detta underlättar utskottets möjligheter att bedöma resultat över tiden.

Enligt uppföljningsgruppen finns det inom det transportpolitiska området behov av att tydliggöra sambanden mellan mål, statliga insatser, uppnådda resultat och regeringens budgetförslag. Exempelvis är det otydligt hur de föreslagna anslagsförändringarna kan knytas till uppnådda resultat.

Det finns även anledning att i resultatredovisningen tydligare skilja på regeringens beskrivningar av dels tillståndet och utvecklingen inom ett område, dels statens insatser och dels det faktiskt uppnådda resultatet av statens insatser i form av myndigheters prestationer och effekter i samhället.

Uppföljningsgruppen ser positivt på den sammanställning av indikatorer som redovisas för måluppfyllelsen på it-området och ser fram emot en utveckling av indikatorerna så att dessa inte bara visar insatser och omvärldsförändringar utan framför allt uppnådda resultat av de statliga insatserna.

Uppföljningsgruppen konstaterar att målstrukturen för politiken för informationssamhället har ändrats i årets budgetproposition. Dels beslutade riksdagen förra året om ett nytt mål för it-politiken. Dels anförs i propositionen att det övergripande målet för den statliga förvaltningspolitiken, framför allt med avseende på elektronisk förvaltning, gäller parallellt med det övergripande målet för politiken för informationssamhället. Uppföljningsgruppen noterar att det övergripande målet för den statliga förvaltningspolitiken behandlas inom utgiftsområde 2 där resultat, analys och bedömning redovisas. Utgiftsområde 2 bereds av finansutskottet. Elektronisk förvaltning, som är ett underordnat mål, behandlas inom utgiftsområde 22 samt övergripande även inom utgiftsområde 2. Mot denna bakgrund efterlyser uppföljningsgruppen en fortsatt utveckling av målstrukturen inom politiken för informationssamhället och ser fram emot ett förtydligande från regeringens sida.

Vidare konstaterar uppföljningsgruppen att resultatredovisningens struktur inte svarar upp mot de mål som riksdagen har beslutat för politikområdet. För vissa av målen redovisas visserligen resultat, men dessa blir otydliga då de presenteras i en helt annan struktur. Detta gör att det blir svårt att följa upp resultaten för dessa mål. Uppföljningsgruppen ställer sig frågande till att strukturen i resultatredovisningen hämtats från den digitala agendan, som beslutats av regeringen och som inte behandlats av riksdagen. I detta sammanhang vill uppföljningsgruppen påminna om att budgetlagen föreskriver att regeringen i budgetpropositionen ska lämna en redovisning av de resultat som uppnåtts i verksamheten i förhållande till de mål som riksdagen har beslutat om.

1 Inledning

1.1 Bakgrund

I utskottens beredning av ärenden ingår uppgiften att följa upp och utvärdera riksdagsbeslut.[1] Som en del i utskottens löpande uppföljning ingår att behandla den resultatinformation som regeringen presenterar i bl.a. budgetpropositionen och resultatskrivelser.

Riksdagen har vid två tillfällen under senare år, 2001 och 2006, beslutat om riktlinjer för bl.a. riksdagens behandling av regeringens resultatredovisning.[2] Av riktlinjerna framgår bl.a. att riksdagen är en central länk i styrkedjan, när det gäller både ekonomisk styrning och regelstyrning. För att styrningen ska fungera måste riksdagen få information om resultaten. Detta avser bl.a. om resurser har fördelats enligt de politiska prioriteringarna och om avsedda resultat har uppnåtts samt om de lagar som riksdagen har beslutat om har fått avsedda effekter.

Utskottens arbete med uppföljning och utvärdering är ett sätt att få en sådan resultatinformation och stärka kopplingen till beslut om lagstiftning och budget. Av riktlinjerna framgår vidare att uppföljning och utvärdering inom riksdagen bör ha en framåtblickande inriktning och användas till att ge underlag för väl underbyggda ställningstaganden i utskottens beredningsarbete. Utskottens uppföljning och utvärdering bör enligt riktlinjerna användas som ett instrument för att bedöma vilka eventuella justeringar i budgeten eller lagstiftningen som kan behövas.

Ett centralt dokument i mål- och resultatdialogen mellan riksdagen och regeringen är utskottens budgetbetänkanden där utskotten har möjlighet att ta ställning till de av regeringen redovisade resultaten i förhållande till av riksdagen beslutade mål och anslagna medel. Regeringen måste enligt riktlinjerna på ett bättre sätt leva upp till riksdagens önskemål om fördjupad resultatredovisning. Detta är enligt riksdagens riktlinjer nödvändigt för att dialogen mellan riksdag och regering ska kunna fortsätta.

Trafikutskottet har under ett antal år ägnat uppmärksamhet åt mål- och resultatfrågor i beredningen av budgetpropositionen. I dialog med regeringen har utskottet successivt fått till stånd en tydligare och mer ändamålsenlig redovisning av bl.a. mål och resultat. På flera områden har utskottet efterlyst ytterligare underlag för att underlätta beredningsarbetet med budgeten.

Uppföljningsgruppen inom trafikutskottet har på senare år även genomfört fördjupade uppföljningar i några frågor. I rapporten *Pumplagen*[3], som överlämnades i mars 2010, redovisas iakttagelser och slutsatser om konsekvenser av införandet av pumplagen[4]. I mars 2012 överlämnade uppföljningsgruppen

---

[1] 4 kap. 8 § regeringsformen och 4 kap. 18 § riksdagsordningen.

[2] Förs. 2000/01:RS1, bet. 2000/01:KU23; framst. 2005/06:RS3, bet. 2005/06:KU21.

[3] 2009/10:RFR7

[4] Lagen (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel.

rapporten *Tillsynen av yrkesmässiga godstransporter på väg*[5] där gruppen bl.a. gör bedömningar om en effektivare tillsyn och tydligare styrning och samordning.

I detta sammanhang kan även nämnas att Riksrevisionen under de senaste åren har ägnat stor uppmärksamhet åt effektiviteten inom transportinfrastrukturen. Trafikutskottet har i en rad betänkanden behandlat de frågor som revisionens granskningsrapporter aktualiserat. Utskottet anförde i förra årets budgetbetänkande att rapporterna är av stor betydelse för det transportpolitiska utvecklingsarbetet med att främja en samhällsekonomiskt effektiv transportförsörjning i hela landet. Revisionens granskningsstrategi kommer att avslutas med en slutrapport i november 2012. Utskottens uppföljning och utvärdering av riksdagsbeslut skiljer sig från Riksrevisionens granskning i flera avseenden, bl.a. när det gäller metod och standard. Riksrevisionens granskning inbegriper både effektivitetsrevision och årlig revision, och en viktig princip är också att riksrevisorerna självständigt beslutar vad som ska granskas, hur granskningen ska bedrivas och om slutsatserna av sin granskning.

1.2 Omfattning, syfte och inriktning

Uppföljningsgruppen har följt upp regeringens resultatredovisning för utgiftsområde 22 i budgetpropositionen för 2013. Uppföljningen omfattar såväl transportpolitiken som politiken för informationssamhället.

Syftet med uppföljningen har varit att ta fram ett fördjupat beslutsunderlag inför trafikutskottets behandling av propositionen och att ge utskottet ett underlag för den fortsatta dialogen med regeringen om utvecklingen av mål- och resultatstyrningen inom trafikutskottets beredningsområde.

En utgångspunkt för arbetet har varit att det ska vara möjligt för utskottet att följa kopplingen mellan mål, gjorda insatser, uppnådda resultat och regeringens budgetförslag. Detta för att utskottets ledamöter ska kunna göra nödvändiga prioriteringar i beredningen av regeringens budgetförslag och genomföra arbetet med uppföljning och utvärdering i enlighet med regeringsformen.

Mot bakgrund av att detta är uppföljningsgruppens första uppföljning av resultatredovisningen i budgetpropositionen har arbetet inriktats på en översiktlig uppföljning av hela utgiftsområde 22. I uppföljningen har särskild uppmärksamhet ägnats förekomsten av indikatorer och hur de används för att belysa resultat och utvecklingen över tid.

2 Utvecklingsarbetet kring mål- och resultatstyrning

2.1 Riksdagens beslut om en reformerad budgetlag

Sedan slutet av 1990-talet ska regeringen enligt budgetlagen redovisa mål och resultat till riksdagen. Formerna för denna resultatredovisning har varit och är föremål för utvecklingsarbete inom både riksdagen och regeringen. Utvecklingsarbetets syfte är att ge riksdagen och regeringen ett bättre underlag för

[5] 2011/12:RFR8.

prioriteringsdiskussioner och för att lättare kunna bedöma värdet av insatta resurser i förhållande till politiskt beslutade mål. Inom riksdagen har utvecklingen av mål- och resultatstyrningen bl.a. behandlats av Riksdagskommittén och varit föremål för insatser inom olika utskott.

2011 beslutade riksdagen om en reformerad budgetlag (2011:203). I regeringens förslag betonades att bestämmelserna om utskottens uppföljning och utvärdering har tagits in i regeringsformen, vilket markerar den vikt som läggs vid utskottens uppföljning. Det konstaterades vidare att riksdagen under flera år konsekvent har efterfrågat följande:

- en nära koppling mellan budgetförslaget och de resultat som har uppnåtts
- att målen ska vara mätbara och uppföljningsbara
- att målen ska beslutas av riksdagen
- att resultatredovisningen ska följa budgetens indelning och riksdagens beredningsformer.

I propositionen konstaterades att de synpunkter som riksdagen har haft på resultatredovisningen inte fullt ut har tillgodosetts. Regeringen ansåg därför att det är naturligt och önskvärt att den politiska viljeinriktningen och de politiska prioriteringarna formuleras i termer av mål och att dessa mål bör underställas riksdagen för beslut. De mål som föreslås bör vara formulerade på ett sådant sätt att de är möjliga att följa upp. Målen bör avse de effekter man vill uppnå med de statliga insatserna.

Vidare menade regeringen att budgetpropositionen bör vara det naturliga dokumentet för den löpande redovisningen av mål och resultat, vilket ligger i linje med vad riksdagen vid upprepade tillfällen har anfört. Det är viktigt att det finns en koppling mellan budgetförslaget och redovisningen av mål och resultat. Regeringen påpekade att med uppnådda resultat avses i första hand de resultat som har uppnåtts genom statens verksamhet och resursinsatser. Det är således effekterna av statens verksamhet och de bidrag som insatserna inneburit som bör redovisas i förhållande till de mål riksdagen har beslutat om. Enligt regeringen är det inte enbart den anslagsfinansierade delen av verksamheten som är av intresse.

Regeringen konstaterade vidare att riksdagen har framfört att utgiftsområdesindelningen och riksdagens beredningsordning bör vara grunden för resultatinformationen till riksdagen. Regeringen framhöll därför att resultatinformationen bör knytas till de beslut som riksdagen tar och att det är en fördel om grunderna för resultatinformationen är stabila över tiden. När det gäller riksdagens efterfrågan om ett klargörande av hur underindelningen av utgiftsområden ska se ut ansåg regeringen att detta inte bör regleras i lag, utan att det bör finnas utrymme för regeringen och riksdagen att utveckla verksamhetsanpassade former för detta över tiden.

Konstitutionsutskottet tillstyrkte regeringens lagförslag när det gäller förslaget om resultatredovisningen.[6] Den reformerade budgetlagen trädde i kraft den 1 april 2011.[7]

2.2 Om utvecklingsarbetet i årets budgetproposition

I årets budgetproposition (prop. 2012/13:1 Förslag till statens budget för 2013, finansplan och skattefrågor) informeras om att regeringen arbetar kontinuerligt med att utveckla resultatstyrningen för att kunna förbättra resultatredovisningen till riksdagen genom att stärka kopplingen mellan resultat, analys och budgetförslag. Som ett led i att förbättra resultatredovisningen till riksdagen kommer regeringen i dialog med myndigheterna och vid behov begära förbättrade resultatredovisningar i myndigheternas regleringsbrev för 2013. Vidare informeras om att det våren 2012 bildades en arbetsgrupp med tjänstemän från Riksdagsförvaltningen och Regeringskansliet med målet att förbättra resultatredovisningen i budgetpropositionen för 2014.

2.3 Strukturen för mål- och resultatredovisningen inom utgiftsområde 22

Utgiftsområde 22 Kommunikationer består av transportpolitik och politiken för informationssamhället. De mål och preciseringar som redovisas nedan är de som gäller för innevarande budgetår. Resultatredovisningen för transportpolitiken i årets budgetproposition (avsnitt 3.1) följer denna struktur. För politiken för informationssamhället följer resultatredovisningen (i avsnitt 3.2) den indelning som gäller för regeringens digitala agenda.

2.3.1 Transportpolitiken

Riksdagen har beslutat följande *övergripande mål* för transportpolitiken:

> Målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Dessutom har riksdagen beslutat om ett *funktionsmål* som är tillgänglighet och ett *hänsynsmål* som är säkerhet, miljö och hälsa. De båda sistnämnda målen är jämbördiga och har konkretiserats i form av ett antal preciseringar. Resultatredovisningen för transportpolitiken redovisas i relation till dessa preciseringar av målen (se vidare i avsnitt 3). I ett separat avsnitt under transportpolitiken finns "särskilda resultatredovisningar" för de olika trafikverkens insatser och resultat som bl.a. innehåller uppgifter om infrastrukturplaner, investeringar, regionala planer och uppföljning av större investeringsobjekt.

---

[6] Prop. 2010/11:40, bet. 2010/11:KU14.

[7] Regeringen ska i budgetpropositionen lämna en redovisning av de resultat som uppnåtts i verksamheten i förhållande till de mål som riksdagen har beslutat. Om riksdagen enligt 5 kap. 12 § riksdagsordningen har beslutat att hänföra statens utgifter till utgiftsområden ska redovisningen vara anpassad till utgiftsområdena (10 kap. 3 § budgetlagen [2011:203]).

Funktionsmålet tillgänglighet
Funktionsmålet definieras enligt följande.

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

Funktionsmålet konkretiseras i följande preciseringar.

- *Medborgarnas resor och näringslivets transporter*: Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet. Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.
- *Regional och internationell tillgänglighet*: Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder.
- *Ett jämställt samhälle:* Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.
- *Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning*: Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.
- *Barns möjligheter att använda transportsystemet*: Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer ökar.
- *Kollektivtrafik, gång och cykel*: Förutsättningar för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras successivt.

Hänsynsmålet: säkerhet, miljö och hälsa
Hänsynsmålet definieras enligt följande.

> Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att miljökvalitetsmålet uppnås och till ökad hälsa.[8]

Hänsynsmålet konkretiseras i följande preciseringar.

- *Trafiksäkerhet*: Antalet omkomna inom vägtransportsystemet halveras och antalet allvarligt skadade minskas med en fjärdedel mellan 2007 och 2020. Särskilt bör åtgärder som syftar till att förbättra barns trafiksäkerhet prioriteras. Antalet omkomna inom yrkessjöfarten och fritidsbåtstrafiken minskar fortlöpande och antalet allvarligt skadade halveras mellan 2007 och 2020. Antalet omkomna och allvarligt skadade inom järnvägstransportområdet och luftfartsområdet minskar fortlöpande.
- *Begränsad klimatpåverkan*: Transportsektorn bidrar till att miljökvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet fossilberoende. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen.
- *Övriga miljökvalitetsmål och minskad ohälsa*: Transportsektorn bidrar till att övriga miljökvalitetsmål nås och till minskad ohälsa. Prioritet ges till de

[8] Prop. 2009/10:155, bet. 2009/10:MJU25, rskr. 2009/10:377.

miljöpolitiska delmål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för att nå uppsatta mål.[9]

Nytt hänsynsmål
I årets budgetproposition föreslår regeringen en ändring av hänsynsmålet mot bakgrund av riksdagens beslut om en ny målstruktur för miljöpolitiken. Förslaget till nytt hänsynsmål lyder:

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

Riksdagen beslutade i juni 2010 om en ny målstruktur för miljömålsarbetet med ett utvecklat generationsmål.[10] Inom en generation ska antingen det tillstånd i miljön som miljökvalitetsmålet uttrycker eller förutsättningar för att nå denna miljökvalitet ha skapats för att vi ska kunna nå den önskade miljökvaliteten. Den nya målstrukturen innebär att miljöarbetet ska vara strukturerat med ett generationsmål, miljökvalitetsmål och etappmål. Delmålen kommer att övergå till etappmål som ska vara steg på vägen mot att nå ett eller flera miljökvalitetsmål och generationsmål. Regeringen beslutade våren 2012 om reviderade preciseringar till flertalet miljökvalitetsmål och om sammanlagt 13 etappmål. Naturvårdsverket ska årligen redovisa en bedömning av möjligheterna att nå miljökvalitetsmålen och etappmålen.

2.3.2 Politiken för informationssamhället

Riksdagen har beslutat följande *övergripande mål* för politiken för informationssamhället:

> Målet är säkra, robusta och lättillgängliga kommunikationer som i första hand tillhandahålls genom effektivt fungerande marknader. Det ska finnas ett stort utbud av tjänster som underlättar vardagen för hushåll och företag i hela landet.[11]

Enligt årets budgetproposition gäller även parallellt med detta mål det *övergripande målet för den statliga förvaltningspolitiken* – framför allt när det gäller elektronisk förvaltning. Det övergripande målet för den statliga förvaltningspolitiken är

> en innovativ och samverkande statsförvaltning som är rättssäker och effektiv, har väl utvecklad kvalitet, service och tillgänglighet och som därigenom bidrar till Sveriges utveckling och ett effektivt EU-arbete.[12]

Den statliga förvaltningspolitiken behandlas inom utgiftsområde 2 Samhällsekonomi och finansförvaltning som bereds av finansutskottet.

---

[9] Som en följd av förslaget om ändring av hänsynsmålet bör enligt regeringen även preciseringen avseende miljö och hälsa justeras.
[10] Prop. 2009/10:155, bet. 2009/10:MJU25.
[11] Prop. 2008/09:100, utg.omr. 22, bet. 2008/09:TU1, rskr. 2008/09:154.
[12] Prop. 2009/10:175, bet. 2009/10:FiU38, rskr. 2009/10:315.

Den elektroniska förvaltningen ska bidra till detta mål. Regeringens övergripande mål för e-förvaltning är att

> arbetet ska leda till att det ska vara så enkelt som möjligt för så många som möjligt att utöva sina rättigheter och fullgöra sina skyldigheter samt att ta del av förvaltningens service.

Den övergripande e-förvaltningspolitiken redovisas även inom utgiftsområde 2 Samhällsekonomi och finansförvaltning.

Utöver dessa övergripande mål har riksdagen beslutat om mål för it-politiken, elektronisk kommunikation, postsektorn och grundläggande betaltjänster.

- *It-politiken*: Målet är att Sverige ska vara bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter.[13] Ett delmål är att Sverige ska ha bredband i världsklass. Alla hushåll och företag bör ha goda möjligheter att använda sig av elektroniska samhällstjänster och service via bredband.[14]
- *Elektronisk kommunikation*: Målet är att enskilda, företag och myndigheter ska få tillgång till effektiva och säkra elektroniska kommunikationer. De elektroniska kommunikationerna ska ge största möjliga utbyte när det gäller urvalet av överföringstjänster samt deras pris och kvalitet. Sverige ska i ett internationellt perspektiv ligga i framkant i dessa avseenden. De elektroniska kommunikationerna ska vara hållbara, användbara och tillgodose framtidens behov. De främsta medlen för att uppnå detta ska vara att skapa förutsättningar för en effektiv konkurrens utan snedvridningar och begränsningar samt att främja internationell harmonisering. Staten ska ha ett ansvar på områden där allmänna intressen inte enbart kan tillgodoses av marknaden.[15]
- *Postsektorn*: Målet är att det ska finnas en posttjänst av god kvalitet i hela landet som innebär att alla kan ta emot brev och andra försändelser som väger högst 20 kilo. Det ska finnas möjlighet för alla att få sådana försändelser befordrade till rimliga priser. Dessutom ska enstaka försändelser befordras till enhetliga priser. Det ska finnas möjlighet att försäkra försändelser och få kvitto från mottagaren på att försändelsen har tagits emot.[16]
- *Grundläggande betaltjänster*: Målet är att alla i samhället ska ha tillgång till grundläggande betaltjänster till rimliga priser.[17]

2.4 Utskottets tidigare ställningstaganden om mål och resultatredovisning

Trafikutskottet har vid en rad tillfällen tagit upp frågan om uppföljning och utvärdering av transportpolitiska mål.

I budgetbetänkandet för budgetåret 1998 framhöll utskottet att verksamheten inom kommunikationsområdet kräver betydande uppföljnings- och utvärde-

---

[13] Prop. 2011/12:1, bet. 2011/12:TU1, rskr. 2011/12:87.

[14] Prop. 2009/10:193, bet. 2009/10:TU18, rskr. 2009/10:297.

[15] Prop. 2002/03:110, bet. 2002/03:TU6, rskr. 2002/03:228.

[16] Prop. 1997/98:127, bet. 1997/98:TU13, rskr. 1997/98:304.

[17] Prop. 2006/07:55, bet. 2006/07:TU16, rskr. 2006/07:205.

ringsinsatser, eftersom beslutsfattandet i stor utsträckning är decentraliserat till verk och andra myndigheter och bygger på en långtgående mål- och resultatstyrning. För att mål- och resultatstyrningen ska kunna fungera ändamålsenligt och effektivt krävs ett fortsatt utvecklingsarbete. Utskottet framhöll att målet bör vara att budgetpropositionen ger beslutsunderlag och att riksdagen ges möjlighet att bedöma mål och inriktning för den statliga verksamheten samt ställa bestämda resultatkrav i förhållande till de trafikpolitiska besluten. Utskottet ansåg att frågor om uppföljning och utvärdering måste ägnas stor uppmärksamhet i det fortsatta transportpolitiska arbetet.[18]

I betänkandet *Transportpolitik för en hållbar utveckling* konstaterade utskottet bl.a. att trafikverken – liksom övrig statlig verksamhet – styrs genom mål- och resultatstyrning och hänvisade till regeringens uttalande om att styrningen mot och uppföljningen av de transportpolitiska målen skulle förbättras. Metoderna och underlaget för detta skulle utvecklas, och regeringen skulle årligen i samband med budgetpropositionen redovisa för riksdagen hur de transportpolitiska målen uppfyllts. Vidare skulle ett arbete inledas med att försöka göra målen tydligare och därmed möjliga att följa upp.[19]

Hösten 2003 gjorde utskottet en fördjupad uppföljning av regeringens resultatredovisning. I uppföljningen framfördes bl.a. behovet av en fortsatt utveckling av mål och resultatindikatorer, ökad tydlighet i resultatredovisningen samt utökade jämförelser över tid och med andra länder. Riksdagen godkände därefter vad utskottet anförde om mål- och resultatfrågor.[20]

Utskottets syn på vikten av uppföljning och utvärdering har därefter bekräftats vid en rad olika tillfällen, bl.a. i betänkandet *Framtidens resor och transporter* där utskottet framhöll att det är statens ansvar att svara för en ändamålsenlig uppföljning av transportpolitiken i stort och av hur de transportpolitiska målen har uppnåtts. Det är också viktigt med återrapportering av i vilken grad de resurser som satts in bidrar till uppfyllelsen av fastlagda mål.[21]

Det nu gällande övergripande målet för transportpolitiken fastställdes av riksdagen redan 1998.[22] Våren 2009 beslutade riksdagen om vissa ändringar i målstrukturen för transportpolitiken. Beslutet innebar att det övergripande målet behölls medan de tidigare sex delmålen upphävdes. I stället infördes ett funktionsmål om tillgänglighet och ett hänsynsmål om säkerhet, miljö och hälsa. Syftet med den förenklade målstrukturen sades vara att underlätta avvägningar i beslutsprocessen och styrningen liksom i planeringen, genomförandet och uppföljningen av den statliga transportpolitiken.[23]

I samband med beredningen av funktionsmålet och hänsynsmålet framhöll utskottet i betänkandet *Mål för framtidens resande och transporter* att arbetet med

[18] Bet. 1997/98:TU1.
[19] Bet. 1997/98:TU10.
[20] Bet. 2003/04:TU1.
[21] Bet. 2008/09:TU2.
[22] Prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266.
[23] Prop. 2008/09:93, bet. 2008/09:TU14, rskr. 2008/09:257.

konkretisering och kvantifiering av de transportpolitiska målen och deras preciseringar ska fortsätta. Det gäller utvecklandet av preciseringar och etappmål, indikatorer och mätmetoder så att det ska vara möjligt att ta reda på om målen följs och uppfylls.[24]

Budgetbetänkandet 2010

I budgetbetänkandet hösten 2010 redovisade trafikutskottet sin bedömning av regeringens resultatredovisning när det gäller transportpolitiken och politiken för informationssamhället.[25]

Beträffande transportpolitiken gjorde utskottet följande bedömning.

- Strukturen i resultatredovisningen är inte helt överskådlig med i princip fyra huvudrubriker i samma ämnen: mål, resultat, analys och bedömning samt politikens inriktning. Onödiga upprepningar skulle kunna undvikas genom en mer sammanhållen struktur.
- Utskottet efterlyser en schematiserad tabell där regeringen redovisar måluppfyllelsen på området – en sådan tabell har förekommit tidigare i budgetpropositionen. Utskottet ser gärna att någon form av sammanställning återinförs för att skapa ökad tydlighet och överskådlighet.[26]
- Enligt utskottet har de nya strukturerna för såväl de transportpolitiska målen som organisationen på transportområdet medfört en tydligare styrning och ansvarsfördelning samt förutsättningar för en effektivare förvaltning. Ansatsen med ett transportslagsövergripande perspektiv och de nya strukturerna är avgörande för att kunna möta resenärernas och transportköparnas berättigade krav och för att målet om en uthållig tillväxt och jobb ska kunna nås.[27]
- Utskottet konstaterar att det inom Regeringskansliet (Näringsdepartementet) pågår ett utvecklingsarbete med bl.a. indikatorer.

Beträffande politiken för informationssamhället gjorde utskottet följande bedömning.

- Utskottet ser positivt på att regeringen på it-området redovisar en sammanfattande uppställning med uppgifter om indikatorer på måluppfyllelse i procenttal för vart och ett av åren under 2006–2009.
- Regeringen redovisar i fråga om it-politiken vilka indikatorer som kan användas inom ramen för den digitala agendan för Europa.

Budgetbetänkandet 2011

Beträffande transportpolitiken välkomnade utskottet i sitt budgetbetänkande de åtgärder som regeringen vidtagit i budgetpropositionen för 2012 för att utveckla och förtydliga mål- och resultatredovisningen.[28] Utskottet framförde även följande.

---

[24] Bet. 2008/09:TU14.

[25] Bet. 2010/11:TU1.

[26] En sammanställning återinfördes i budgetpropositionen för 2012.

[27] En ny målstruktur för transportpolitiken beslutades av riksdagen våren 2009, och regeringen inrättade Transportstyrelsen, Trafikverket och Trafikanalys som nya myndigheter inom området.

[28] Bet. 2011/12:TU1.

- Utskottet noterar med tillfredsställelse att en samlad målbedömning för transportområdet – som utskottet efterlyst i föregående års budgetbetänkande – redovisas i budgetpropositionen för 2012.
- Riksdagen lägger stor vikt vid resultatuppföljning och efterfrågar i hög grad resultatinformation. Därför är utskottet också positivt till att regeringen i budgetpropositionen för 2012 har utvecklat resultatredovisningen för väg- och järnvägssatsningarna, vad gäller såväl investeringar som underhållsåtgärder. Genom den utvecklade resultatinformationen förbättras grunden för riksdagens beslut om utgiftsramar och anslag.
- Det finns ännu inte någon etablerad beräkningsmetodik för att bedöma det övergripande målet om ett samhällsekonomiskt effektivt transportsystem. Myndigheten Trafikanalys har dock inlett ett arbete för att utveckla en sådan metodik. Utskottet välkomnar detta arbete och ser fram emot resultatet med stort intresse.
- Utskottet lyfter även fram ett förslag i en rapport från Trafikanalys om hur näringslivets aspekter skulle kunna följas upp, dels på kort sikt, dels på medellång till lång sikt.[29]

När det gäller politiken för informationssamhället behandlades bl.a. följande.

- Utskottet erinrar om den förstudie som utskottet initierat 2010 för att följa upp det övergripande it-politiska målet om ett hållbart informationssamhälle för alla.[30] I förstudien konstaterades det att regeringens återrapportering av målet hittills inte helt tydligt beskrivit i vilken utsträckning målet uppfyllts, även om utvecklingen syntes väl ha skett enligt det fastlagda målet.
- I propositionen föreslås ett nytt it-politiskt mål: *Sverige ska vara bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter,* och att två av de tidigare tre delmålen upphävs. I det sammanhanget påminner utskottet om att den aviserade digitaliseringskommissionen ska beskriva och analysera den faktiska utvecklingen mot det nya it-politiska målet samt rapportera om detta.
- Enligt propositionen ska den aviserade digitaliseringskommissionen utforma ett förslag på hur utvecklingen mot målet i agendan kan följas upp. Utskottet förutsätter att regeringen inom ramen för det normala resultat- och uppföljningsarbetet återkommer till riksdagen med detaljerad information om hur detta arbete fortskrider.

2.5 Resultatindikatorer

Trafikutskottet har vid flera tillfällen påpekat vikten av att arbetet med att utveckla resultatredovisningen i budgetpropositionen fortsätter. För att utskottet ska kunna ta ställning till regeringens anslagsförslag krävs att resultatredovisningen tydligt visar vilka prestationer och effekter de statliga insatserna resulterat i. Utskottet har särskilt framfört behovet av utveckling av indikatorer och mätmetoder för att det ska vara möjligt att se om målen följs och uppfylls.[31]

---

[29] Tillgänglighet och näringslivets konkurrenskraft – möjligheter till mätbarhet och måluppföljning på kort och lång sikt (pm 2011:9).

[30] RD169-768-2010/11.

[31] Bet. 2008/09:TU14.

Utskottet konstaterade i sitt budgetbetänkande hösten 2010 att det pågår ett utvecklingsarbete med bl.a. indikatorer inom Näringsdepartementet.[32] Enligt uppgift från departementet har Trafikanalys ett uppdrag om att titta på indikatorer avseende konkurrenskraft och transporter. Uppdraget ska rapporteras slutligt i mars 2013. Dessutom har Näringsdepartementet genomfört ett initialt utvecklingsarbete tillsammans med Trafikverket som bl.a. inbegriper indikatorer inom området drift och underhåll av vägar och järnvägar. Vidare har Trafikverket inkommit med en analysrapport om en översyn av etappmål och indikatorer för säkerhet på väg. Rapporten är under beredning inom departementet.[33]

Inom politiken för informationssamhället redovisas en sammanställning med indikatorer på måluppfyllelse för it-området.

Tabell 1 Indikatorer på måluppfyllelse (andel individer resp. företag %)

	2008	2009	2010	2011	Män/ kvinnor**
Andel av befolkningen som					
-har tillgång till internet i hemmet	88	89	91	93	94/93
-har tillgång till bredband i hemmet*	74	83	85	87	–
-använder internet regelbundet (en gång per vecka eller oftare)	84	86	88	90	92/89
-aldrig använt internet	8,7	7,3	6,8	4,6	4/5
-under året köpt eller beställt varor och tjänster över internet	53	63	66	71	73/68
-under året köpt eller beställt varor och tjänster över internet från andra EU-länder	8,8	10	13	16	21/11
-under årets första kvartal uträttat bankärenden över internet	65	71	75	78	81/74
-som under året använt offentliga e-tjänster	59	65	68	74	–
Andel företag					
-med minst 10 anställda som har tillgång till internet	95	95	96	96	
-med 1–9 anställda som har tillgång till internet	83	83	86	88	
-med minst 10 anställda som beställt varor/tjänster via EDI eller en webbplats	68	63	69	49	
-med minst 10 anställda som tagit emot beställning av varor/tjänster via EDI eller en webbplats	20	22	25	26	
-med minst 10 anställda som har automatiserat informationsutbyte med andra företags eller organisationers it-system	32	44	43	43	
-med minst 10 anställda som använder internet vid kontakter med myndigheter för att söka information	84	–	90	92	
-med 1–9 anställda som använder internet vid kontakter med myndigheter för att söka information	71	–	76	82	
-med minst 10 anställda som utnyttjar möjligheten till myndigheternas fullständiga elektroniska ärendehantering	37	–	41	50	

[32] Bet. 2010/11:TU1.

[33] Ulrika Rosenberg Sand, Näringsdepartementet 2012-10-01.

-med 1–9 anställda som utnyttjar möjligheten till myndigheternas fullständiga elektroniska ärendehantering	26	–	32	37
-med minst 10 anställda som lämnat in anbud i elektroniska upphandlingssystem	14	–	18	18
-med minst 10 anställda som fakturerat elektroniskt (e-faktura)	10	15	–	–
-med 1–9 anställda som fakturerat elektroniskt (e-faktura)	4	5	–	–
-med minst 10 anställda som skickar e-fakturor som kan processas automatiskt hos mottagaren	–	–	–	19
-med minst 10 anställda som skickar e-fakturor som inte kan processas automatiskt hos mottagaren	–	–	–	32

Källor: SCB, Eurostat.

* Bredband inklusive anslutningar via DSL-uppkoppling (t.ex. ADSL eller VDSL), annan typ av snabb förbindelse (t.ex. via kabel-tv eller ett lokalt nätverk) samt anslutning via 3G-nätet.

** Andelen män respektive kvinnor 2011.

Sammanställningen – som successivt kompletterats med indikatorer – redovisas nu för femte året i budgetpropositionen. Indikatorerna visar på utvecklingen i allmänhet av tillgången till it och it-användningen men inte på resultaten av de statliga insatserna.

I sammanhanget kan även nämnas att Digitaliseringskommissionen, som regeringen tillsatte i juni i år, bl.a. har i uppdrag att ta fram indikatorer för att mäta måluppfyllelsen för den digitala agenda som regeringen beslutade om i september 2011.

2.6 Uppföljningsgruppens iakttagelser och bedömning

Trafikutskottets uppföljningsgrupp konstaterar att det pågår ett arbete med att utveckla den ekonomiska styrningen och resultatredovisningen från regeringen till riksdagen. Bland annat pågår ett utvecklingsarbete i en arbetsgrupp med tjänstemän från Riksdagsförvaltningen och Regeringskansliet med målet att förbättra resultatredovisningen i budgetpropositionen för 2014. För att utveckla resultatredovisningen inom trafikutskottets beredningsområde pågår en dialog mellan Regeringskansliet och trafikutskottets kansli på tjänstemannanivå. Uppföljningsgruppen anser att det är viktigt att dialogen fortsätter och utvecklas.

Uppföljningsgruppen menar att en tydlig och klar resultatredovisning bidrar till en ökad förståelse för hur statliga anslagsmedel används och vilka resultat de får. Trafikutskottet har tidigare slagit fast att regeringens resultatredovisning är ett viktigt underlag för riksdagens budgetberedning. Därför är det viktigt att regeringens redovisning och bedömning har en klar och tydlig struktur som knyter samman mål, anslag och uppnådda resultat.

Uppföljningsgruppen ser positivt på det pågående utvecklingsarbetet med indikatorer. Gruppen anser att det är viktigt att resultatindikatorer utvecklas för alla relevanta delar av regeringens resultatredovisning. Indikatorerna bör i första hand vara indikatorer för uppnådda resultat, inte för insatser eller

omvärldsförändringar. Det är önskvärt att tidsserier redovisas så långt möjligt för alla indikatorer och att jämförelseåren i möjligaste mån är desamma för alla indikatorer. Det är också önskvärt att samma indikatorer används under en längre tid.

I avsnitten 3.1.5 och 3.2.4 nedan redovisar uppföljningsgruppen sina iakttagelser och bedömningar för respektive politikområde.

3 Redovisade resultat inom utgiftsområde 22

3.1 Mål, resultat och anslag för transportpolitiken

De resultat som redovisas för transportpolitiken i årets budgetproposition presenteras enligt den målstruktur som gäller och som beskrivs ovan i avsnitt 2.3. Regeringens resultatredovisning, analys och bedömning bygger till stor del på Trafikanalys rapport *Uppföljning av de transportpolitiska målen* som överlämnades till regeringen i april 2012.[34] I den följande redovisningen behandlas inte propositionens avsnitt om särskilda resultatredovisningar för de olika trafikverken eftersom uppföljningen koncentrerats på att följa upp resultaten för de transportpolitiska målen.

3.1.1 Övergripande mål – resultat

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

Regeringen sammanfattar resultatet i följande analys och bedömning.

- Utvecklingen under 2011 har lett till en förbättrad tillgänglighet för medborgare och näringsliv inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder. Däremot bedöms kvaliteten i medborgarnas resor ha försämrats, t.ex. vad avser punkthighet.
- Transportsystemets klimatpåverkan har minskats under 2011, men samtidigt är förbättringstakten inte tillräcklig för att man ska kunna nå fram till de uppsatta målen. Åtgärdstakten vad gäller miljöåtgärder i den befintliga infrastrukturen är låg i förhållande till behoven.
- Även vad avser antalet dödade och skadade i transportsystemet bedöms takten inte vara tillräcklig för att man ska kunna nå uppsatta mål, särskilt vad avser utvecklingen inom bantrafiken.
- Den totala samhällsekonomiska kostnaden för resor och transporter är större än den privata och företagsekonomiska kostnaden, vilket leder till en viss risk för överkonsumtion av resor och godstransporter. Detta kan hanteras genom att de externa effekterna internaliseras med hjälp av skatter och avgifter.
- Persontrafik med bensindriven bil på landsbygden är den enda typ av transport som i dag fullt ut betalar för sina beräknade samhällsekonomiska kostnader. Vad avser godstransporter på tåg och fartyg har nästan full in-

[34] Rapport 2012:4.

ternaliseringsgrad uppnåtts. Lägst grad av internalisering återfinns inom godstransporter på väg och persontrafik med flyg.

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

En nyhet i årets budgetproposition är att regeringen presenterar en analys och bedömning av resultaten för det övergripande transportpolitiska målet. Under de senaste åren har endast resultaten av funktions- och hänsynsmålens preciseringar analyserats och bedömts.

3.1.2 Funktionsmålet och hänsynsmålet – resultat

I propositionen redovisas en analys av och slutsatser om de målpreciseringar som gäller för funktionsmålet och hänsynsmålet. Resultaten presenteras samlat i en matris. I följande sammanställning redovisas regeringens analys och slutsatser i årets budgetproposition (gäller resultat för 2011) samt bedömningen av utvecklingstrenden för 2010 och 2011.

Tabell 2 Samlad målbedömning av funktionsmålet tillgänglighet

Funktionsmålets preciseringar	*Regeringens analys och slutsatser för 2011*	*Utvecklingstrend*	
		2010	*2011*
1. Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet. Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras.	Brister har uppmärksammats framför allt inom väg och järnväg. Trafiken både på väg och järnväg ökar och når på många håll kapacitetsgränsen under högtrafikperioder, vilket i sin tur skapar driftstörningar, punktlighetsproblem, dålig framkomlighet och nedsatt bärighet. Vägarnas tillstånd har försämrats. Vidare har bristfällig trafikinformation uppmärksammats under det senaste året.	Negativ	Negativ
2. Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder.	Antalet personer som fått minskad restid mellan glesbygd och centralort har ökat. Även tillgängligheten för resor till nationellt eller regionalt centrum har ökat efter några år av nedgång. Antalet kommuner som saknar en grundläggande tillgänglighet med kollektiva färdmedel har minskat. Stora geografiska variationer finns dock. Flyget avviker från den positiva utvecklingen då både tillgängligheten och åtkomligheten försämrats på flera orter.	Oförändrad	Positiv
3. Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.	Könsfördelningen i styrelser och ledningsgrupper bland transportmyndigheterna och de statliga bolagen inom transportområdet har närmat sig en fördelning om 40 procent av vartdera könet. Flera transportmyndigheter arbetar aktivt med jämställdhetsfrågor och med att uppnå en jämn könsfördelning. Skillnader finns fortfarande mellan mäns och kvinnors användande av och beteende i transportsystemet. Stora skillnader finns i kvinnors och mäns pendlingsmönster.	Positiv	Oförändrad

4. Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.	Anpassningen av stationsområden för personer med särskilda behov har fortsatt under 2011. En större andel av fordonen i kollektivtrafiken bedöms vara anpassade för personer med funktionsnedsättning. Ledsagningstjänster innehåller fortfarande brister.	Positiv	Oförändrad
5. Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och visats i trafikmiljöer ökar.	Åtgärder har genomförts, framför allt för att förbättra säkerheten för barn i transportsystemet.	Oförändrad	Oförändrad
6. Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.	Cykel- och gångnätet har utvidgats under 2011, dock är kunskapen om statusen och omfattningen på det totala nätet begränsad. Förutsättningarna för att välja lokal och regional kollektivtrafik har bedömts inte ha förändrats i någon större utsträckning.	Positiv	Oförändrad

Av sammanställningen framgår att utvecklingstrenden för fyra av sex målpreciseringar är oförändrade 2011 jämfört med 2010. Här kommenteras endast de resultat som visar positiva eller negativa trender.

Regeringen redovisar följande orsaker till att trenden för den första målpreciseringen – medborgarnas resor och näringslivets transporter – är fortsatt negativ.

- Framkomligheten för biltrafiken i storstäder har försämrats, vilket framför allt bedöms bero på ett stort antal trafikarbeten och en ökad trafikmängd.
- Tågens ankomstpunktlighet har utvecklats positivt 2011 jämfört med 2010 framför allt beroende på mer gynnsamma väderförhållanden och en ökad vinterberedskap i järnvägssystemet. Punktligheten för tågtrafiken har dock försämrats över en längre tidsperiod, vilket bedöms bero på att kapacitetsbegränsningarna under högtrafiktimmar har ökat. Trafikarbetet på järnväg har ökat med 5,6 procent under 2011, vilket är väsentligt mer än på väg.
- Andelen väg med stora spårdjup har ökat, dels beroende på den stora utbyggnad av mötesseparerade vägar där spårighet uppstår betydligt snabbare än på andra vägtyper, dels på grund av ökade trafikmängder.
- När det gäller transportsystemets påverkan på näringslivets internationella konkurrenskraft rankas Sverige i två internationella index som 11 respektive 3. De delar som framför allt drar ned värderingen inom infrastrukturområdet är de delar som rör väg- och järnvägstransporter.

För den andra målpreciseringen – regional och internationell tillgänglighet – är trenden positiv 2011 jämfört med 2010. I regeringens redovisning förklaras detta av följande faktorer.

- Befolkningens tillgänglighet till regionala och nationella centrum har totalt sett förbättrats under det senaste året.
- Trafikverkets arbete med upphandlad trafik har under 2011 medfört att tillgängligheten för 104 av landets kommuner upprätthållits på en högre nivå än om inga insatser gjorts. Genom detta har antalet kommuner med dålig tillgänglighet minskats från 18 till 7 kommuner.
- Den internationella tillgängligheten med flyg har totalt sett försämrats under 2011.

I följande sammanställning redovisas regeringens analys och slutsatser avseende hänsynsmålet. Målstrukturen för trafiksäkerhet redovisas uppdelat på vägtransport, sjötrafik respektive bantrafik.

Tabell 3 Samlad målbedömning av hänsynsmålet säkerhet, miljö och hälsa

Hänsynsmålets preciseringar	*Regeringens analys och slutsatser för 2011*	*Trend 2010*	*2011*
1. Antalet omkomna inom vägtransportområdet halveras och antalet allvarligt skadade minskas med en fjärdedel mellan 2007 och 2020.	Antalet som omkom eller skadades allvarligt inom vägtransportområdet ökade men var fortfarande under basvärdet, som är snittet för 2006–2008. Trenden utifrån de senaste åren bedöms vara fortsatt positiv och målet för 2020 bedöms vara inom räckhåll.	Positiv	Positiv
2. Antalet omkomna inom yrkessjöfarten och fritidsbåtstrafiken minskar fortlöpande och antalet allvarligt skadade halveras mellan 2007 och 2020.	Antalet som omkom inom sjöfarten ökade till en nivå som var över basvärdet för 2006–2008. Trenden för de senaste åren har dock ändå pekat mot ett minskat antal omkomna. Endast ett fåtal händelser inträffade i yrkessjöfarten. Den samlade bedömningen är att utvecklingen är fortsatt positiv.	Positiv	Positiv
3. Antalet omkomna och allvarligt skadade inom järnvägstransportområdet minskar fortlöpande.	Antalet omkomna vid olyckshändelser inom bantrafiken minskade avsevärt under 2011 efter ett år med ovanligt många omkomna 2010. Trenden är trots detta över basvärdet för 2006–2008 och kan därmed inte sägas ha minskat kontinuerligt. Även antalet allvarligt skadade ökade, dock ligger utvecklingen bär under basvärdet. Den samlade bedömningen är att utvecklingen är fortsatt negativ.	Negativ	Negativ
4. Antalet omkomna och allvarligt skadade inom luftfartsområdet minskar fortlöpande.	Antalet omkomna ökade och antalet allvarligt skadade minskade under 2011. Jämfört med basvärdet för 2006–2008 var utvecklingen positiv. Den samlade bedömningen är dock att ingen betydande förändring har skett i förhållande till målpreciseringen.	–*	Oförändrad
5. Transportsektorn bidrar till att miljökvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet beroende av fossila bränslen. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen.	De inhemska utsläppen av koldioxid från transporter har minskat något under 2011. Transportsektorns utsläpp av klimatgaser domineras av vägtrafikens utsläpp som ligger 9 procent över nivån för 1990. Energieffektiviteten har förbättrats bland de nya vägfordonen. Andelen nyregistrerade fordon som är anpassade till att köras på förnybara bränslen har minskat, men andelen förnybar energi av den totala energianvändningen har ändå ökat, både inom vägtrafiken och inom hela transportsektorn.	Negativ	Oförändrad
6. Transportsektorn bidrar till att övriga miljökvalitetsmål nås och till minskad ohälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska delmål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för att vi ska kunna nå uppsatta mål.	Luftkvaliteten i svenska tätorter har på de flesta håll blivit bättre de senaste decennierna. Miljökvalitetsnormerna överskrids dock i flera tätorter. Bullerskyddsåtgärder i de mest bullerexponerade miljöerna har medfört att antalet personer som är utsatta för trafikbuller över riksdagens riktvärden beräknas ha minskat med 2 400 personer. Transportsektorn har fortsatt negativ påverkan på den biologiska mångfalden.	Oförändrad	Oförändrad

* I förra årets budgetproposition gjordes ingen bedömning av utvecklingstrenden på detta område.

För resultaten i de tre första preciseringarna av hänsynsmålet redovisas att trenden håller i sig under 2011 jämfört med 2010. För de tre sista precise-

ringarna är trenden oförändrad. I regeringens redovisning kommenteras resultaten inom några av preciseringarna på följande vis.

- För målpreciseringen om antalet omkomna och allvarligt skadade inom vägtransportområdet är trenden fortsatt positiv trots att antalet omkomna i trafiken ökade med 53 personer eller 20 procent jämfört med 2010. Antalet omkomna minskar dock under en längre tidsperiod och preciseringen om en halvering av antalet omkomna till 2020 är inom räckhåll. Viktiga förklaringar till minskningen av antalet dödade och skadade i vägtrafiken är den successiva förbättringen av vägar och fordon samt lägre genomsnittlig hastighet. De reformer som införts för säkrare förare i form av introduktionsutbildning vid privat övningskörning, utökad riskutbildning för B-körkort och ny riskutbildning för motorcykelbehörigheterna, torde också ha haft betydelse för olycksutvecklingen.
- Vad avser sjöfarten ökade både antalet omkomna och allvarligt skadade under 2011. Den långsiktiga trenden visar dock en nedgång vad avser antalet både omkomna och allvarligt skadade. Inom yrkesjötrafiken inträffade tre dödsfall under 2011 och antalet allvarligt skadade var två. Inom fritidsbåtstrafiken skedde 40 dödsfall under 2011, vilket var en ökning med 11 omkomna jämfört med året innan. Uppgiften om allvarligt skadade är mycket osäker men en notering om 72 personer finns, vilket är en ökning med 30 personer från året innan. Bristande datainsamling kan påverka siffrorna och det pågår ett förbättringsarbete. Många av de allvarligare olyckorna inom fritidsbåtstrafiken bedöms ha koppling till alkohol, brister i sjömanskap och bristande båtförnuft.
- Olycksstatistiken på statens spåranläggningar beräknas uppgå till ca 78 omkomna, varav 56 bedöms vara självmord. Det motsvarar en minskning med ca 29 procent jämfört med 2010, då 110 personer omkom. Även om detta är en minskning i förhållande till 2010 är det sett över tid ingen trendmässig minskning. De flesta som drabbas av olyckor befinner sig utanför tågen. Det enskilt största problemet är obehörigt spårbeträdande.
- När det gäller miljökvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan minskade vägtrafikens utsläpp av koldioxid under 2011 med knappt 1 procent jämfört med 2010, trots att trafikarbetet ökade med drygt 2 procent. Förklaringen ligger i att fordonen blivit mer energieffektiva och att andelen förnybar energi har ökat under året. För luftfarten ökade koldioxidutsläppen från inrikestrafiken preliminärt med ca 4 procent under 2011. Orsaken är en kraftigt ökad flygtrafik under året samtidigt som energieffektiviteten varit oförändrad.[35] De svenska utsläppen av växthusgaser har minskat jämfört med 1990. Den senaste prognosen för utsläppsutvecklingen till 2020 visar, utifrån de antaganden om hur målet ska nås som gjorts i prognosen, att målet är inom räckhåll men att ytterligare utsläppsreduktioner om knappt 1 miljon ton koldioxidekvivalenter fordras för att målet ska nås. Regeringen bedömer att det inte är möjligt att nå miljökvalitetsmålet till 2020 med i dag beslutade eller planerade styrmedel.[36]

[35] Prop. 2012/13:1 utg.omr. 22.

[36] Prop. 2012/13:1 utg.omr. 20.

3.1.3 Anslag inom transportpolitiken

I avsnitt 1.2 ovan anförs att en utgångspunkt för denna uppföljning har varit att det ska vara möjligt för utskottet att följa kopplingen mellan mål, gjorda insatser, uppnådda resultat och regeringens budgetförslag för att utskottets ledamöter ska kunna göra nödvändiga prioriteringar.

Inom transportpolitiken finns för närvarande 15 anslag som redovisas i följande sammanställning. De två mest omfattande anslagen är 1:1 Väghållning och 1:2 Banhållning. Regeringens budgetförslag för 2013 uppgår till 22 207 miljoner kronor till väghållning och 15 187 miljoner till banhållning. För 2013 föreslår regeringen totalt 44 078 miljoner kronor till transportpolitiken. Den högre anslagsnivån jämfört med 2012 beror, enligt propositionen, framför allt på regeringens fortsatta satsningar på vägar och järnvägar.

Tabell 4 Anslag inom utgiftsområde 22 Transportpolitik

1:1 Väghållning
1:2 Banhållning
1:3 Trafikverket
1:4 Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål m.m.
1:5 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.
1:6 Driftbidrag till icke statliga flygplatser
1:7 Trafikavtal
1:8 Viss internationell verksamhet
1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut
1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk
1:11 Trängselskatt i Stockholm
1:12 Transportstyrelsen
1:13 Trafikanalys
1:14 Trängselskatt i Göteborg
1:15 Avveckling av affärsverket Statens järnvägar

3.1.4 Uppföljningsgruppens iakttagelser och bedömning

Uppföljningsgruppen konstaterar att regeringen har redovisat att utvecklingen under 2011 har lett till en förbättrad tillgänglighet för medborgare och näringsliv inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder. Däremot bedöms kvaliteten i medborgarnas resor ha försämrats, t.ex. vad avser punktlighet. Enligt resultatredovisningen har transportsystemets klimatpåverkan minskat under 2011, men samtidigt är förbättringstakten inte tillräcklig för att vi ska kunna nå fram till de uppsatta målen. Åtgärdstakten vad gäller miljöåtgärder i den befintliga infrastrukturen är låg i förhållande till behoven. Även vad avser antalet dödade och skadade i transportsystemet bedömer regeringen att takten inte är tillräcklig för att vi ska kunna nå de uppsatta målen. I detta sammanhang vill uppföljningsgruppen förtydliga att resultatredovisningen endast redovisar de inhemska utsläppen av klimatgaser. En delvis annan bild framträder om även utsläppen från den internationella trafiken beaktas. Enligt uppföljningsgruppen skulle det vara positivt om även utsläppen från utrikes sjöfart och luftfart redovisades i resultatredovisningen.

Uppföljningsgruppen ser positivt på att resultaten för det övergripande målet inom transportpolitiken – om en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning – nu särskilt analyseras och bedöms i ett samman-

hang. Gruppen anser att detta är viktigt för bedömningen av den övergripande måluppfyllelsen.

Jämfört med föregående budgetproposition redovisas måtten inom transportpolitiken mer åskådligt och i längre tidsserier. Det gäller t.ex. diagram över totalstopp i vägnätet, antalet omkomna i vägtrafiken, sjö-, ban- och lufttrafiken samt koldioxidutsläppen. Det är, enligt uppföljningsgruppen, bra att redovisningen av resultaten inom transportpolitiken nu redovisas mer åskådligt och i längre tidsserier. Detta underlättar utskottets möjligheter att bedöma resultat över tiden.

Uppföljningsgruppen anser det angeläget att utvecklingen och redovisningen av resultatindikatorer på det transportpolitiska området går vidare för att underlätta utskottets bedömning av effekterna av de statliga insatserna. Det kan t.ex. handla om indikatorer för tidtabellhållning, tillgänglighet eller klimatpåverkan.

Enligt uppföljningsgruppen finns det inom det transportpolitiska området behov av att tydliggöra sambanden mellan mål, statliga insatser, uppnådda resultat och regeringens budgetförslag. Exempelvis är det otydligt hur de föreslagna anslagsförändringarna kan knytas till uppnådda resultat.

Det finns även anledning att i resultatredovisningen tydligare skilja på regeringens beskrivningar av dels tillståndet och utvecklingen inom ett område, dels statens insatser och dels det faktiskt uppnådda resultatet av statens insatser i form av myndigheters prestationer och effekter i samhället.

3.2 Mål, resultat och anslag för politiken för informationssamhället

Det övergripande målet för politiken för informationssamhället – som riksdagen beslutat – är *säkra, robusta och lättillgängliga kommunikationer som i första hand tillhandahålls genom effektivt fungerande marknader. Det ska finnas ett stort utbud av tjänster som underlättar vardagen för hushåll och företag i hela landet.* Dessutom har riksdagen beslutat om mål för it-politiken, sektorn elektronisk kommunikation, postmarknaden och grundläggande betaltjänster.

Enligt årets budgetproposition gäller dessutom det övergripande målet för den *statliga förvaltningspolitiken*, framför allt när det gäller elektronisk förvaltning, parallellt med det övergripande målet för politiken för informationssamhället. Målstrukturen har redovisats ovan i avsnitt 2.3.2 och kommenterats av uppföljningsgruppen i avsnitt 2.6.

3.2.1 Resultatredovisningens struktur i årets budgetproposition

I förra årets budgetproposition följde resultatredovisningen i stort sett den målstruktur som gällde för budgetåret 2011. I årets budgetproposition följer resultatredovisningen inte den nu gällande målstrukturen. I stället redovisas resultaten huvudsakligen enligt den struktur som presenterades i den digitala agenda som regeringen beslutade om i september 2011. Resultaten för elektronisk förvaltning redovisas i ett särskilt avsnitt. Därutöver redovisas resultat för postsektorn och för grundläggande betaltjänster i ett eget avsnitt.

3.2.2 Resultatredovisning och analys

Regeringens resultatredovisning inleds med en omvärldsanalys som i korthet redovisar att Sverige behåller en stark position på it-området i de internationella jämförelser som finns tillgängliga. I anslutning till omvärldsanalysen redovisas en sammanställning av indikatorer på måluppfyllelse inom it-området (se under avsnitt 2.5 ovan).

Den digitala agendan

Regeringen beslutade i september 2011 om en digital agenda, *It i människans tjänst*, som är en ny strategi för it-politiken. Agendans mål är att *Sverige ska vara bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter* och överensstämmer med det mål för it-politiken som riksdagen beslutade om hösten 2011.[37] För att nå det it-politiska målet i agendan och möta de utmaningar som finns behövs enligt regeringen insatser inom flera områden. Med utgångspunkt i it-användarens perspektiv har fyra strategiska områden identifierats:

- lätt och säkert att använda
- tjänster som skapar nytta
- det behövs infrastruktur
- it:s roll för samhällsutvecklingen.

Varje strategiskt område i agendan är indelat i underområden som representerar ett antal sakfrågor. I juni 2012 tillsatte regeringen Digitaliseringskommissionen som har i uppdrag att verka för att det it-politiska målet i agendan uppnås och att regeringens ambitioner inom området fullföljs.[38] En del av kommissionens uppdrag är att ta fram indikatorer för att mäta måluppfyllelsen. Kommissionens uppdrag ska slutredovisas senast den 31 december 2015.

Under följande rubriker – som motsvarar de strategiska områdena i den digitala agendan och den struktur som tillämpas i årets budgetproposition – redogörs kortfattat för regeringens resultatredovisning. Av de underområden som återfinns i den digitala agendan redovisas inom utgiftsområde 22 endast 9 av totalt 22 underområden.

Lätt och säkert att använda

Inom detta område redovisar regeringen resultat och analys avseende underområdena "ökat digitalt innanförskap" och "vardagssäkerhet". Bland annat informeras om att indikatorer och relevant statistik för att följa utvecklingen kring e-tillgänglighet ska tas fram av Myndigheten för handikappolitisk samverkan (Handisam). Resultat redovisas huvudsakligen i form av ett antal myndighetsåtgärder och lägesbeskrivningar. Inga målindikatorer och få övriga resultatmått redovisas.

Tjänster som skapar nytta

Inom detta område redovisas resultat och analys för underområdena "e-förvaltning" och "e-signaturer och e-legitimation". För e-förvaltningen finns

[37] Prop. 2011/12:1, bet. 2011/12:TU1, rskr. 2011/12:87.

[38] Dir. 2012:61.

ett mål som riksdagen har beslutat om och som beskrivits ovan.[39] Resultat redovisas här huvudsakligen i form av olika myndigheters insatser och åtgärder. Inga målindikatorer redovisas och heller inga andra resultatmått.

När det gäller e-förvaltningen gör regeringen bedömningen att det arbete som pågått sedan 2007 med att stärka styrningen av de statliga myndigheternas arbete med e-förvaltning ännu inte har skapat alla nödvändiga förutsättningar för en tillräckligt effektiv och koordinerad utveckling på förvaltningsgemensam nivå. Detta innebär fortsatt dubbelarbete och suboptimering inom förvaltningen som helhet. Vidare sägs att mycket återstår att göra vad gäller att digitalisera mötet med det offentliga så att det blir så enkelt som möjligt för så många som möjligt att utöva sina rättigheter och fullgöra sina skyldigheter samt ta del av förvaltningens service. Enligt regeringen är utvecklingen i dag inte tillräckligt driven av medborgares och företags behov.

Det behövs it-infrastruktur
Inom detta område redovisas resultat och analys för underområdena "bredband", "samhällsomfattande tjänster och telefoni", "robust elektronisk kommunikation", "internet i Sverige och globalt" och "effektivt fungerande marknader". För bredband[40] och elektroniska kommunikationer[41] finns mål som riksdagen beslutat och som beskrivits ovan.

Resultaten redovisas huvudsakligen i form av olika myndighetsåtgärder. Inga målindikatorer redovisas. Däremot presenteras resultat av olika undersökningar som bl.a. visar
– att 49 procent av alla hushåll och företag i Sverige har tillgång till bredband om minst 100 Mbit/s
– att andelen hushåll som finns eller företag som verkar i, eller i närheten av, en fastighet som är ansluten till ett fibernät, har ökat från 54 procent till 60 procent mellan oktober 2010 och oktober 2011
– att antalet bredbandsabonnemang var 8,2 miljoner i slutet av 2011, och av dessa var tre miljoner fasta bredbandsanslutningar och drygt fem miljoner anslutningar till mobilt bredband.

Regeringen gör bedömningen att tillgången till bredband generellt sett är god i Sverige men att det finns skillnader. I storstäder och i många större tät-

---

[39] Målet för e-förvaltning är att arbetet ska leda till att det ska vara så enkelt som möjligt för så många som möjligt att utöva sina rättigheter och fullgöra sina skyldigheter samt att ta del av förvaltningens service.

[40] Målet är att Sverige ska ha bredband i världsklass. Alla hushåll och företag bör ha goda möjligheter att använda sig av elektroniska samhällstjänster och service via bredband.

[41] Målet är att enskilda, företag och myndigheter ska få tillgång till effektiva och säkra elektroniska kommunikationer. De elektroniska kommunikationerna ska ge största möjliga utbyte när det gäller urvalet av överföringstjänster samt deras pris och kvalitet. Sverige ska i ett internationellt perspektiv ligga i framkant i dessa avseenden. De elektroniska kommunikationerna ska vara hållbara, användbara och tillgodose framtidens behov. De främsta medlen för att uppnå detta ska vara att skapa förutsättningar för en effektiv konkurrens utan snedvridningar och begränsningar samt att främja internationell harmonisering. Staten ska ha ett ansvar på områden där allmänna intressen inte enbart kan tillgodoses av marknaden.

orter finns i dag ett stort urval av bredbandsoperatörer, inte sällan med konkurrerande it-infrastrukturer, att välja mellan. I mindre orter och i gles- och landsbygd ser det ofta annorlunda ut med ett mindre urval av möjliga konkurrerande operatörer och inte samma möjlighet att få tillgång till hög överföringskapacitet. Vidare sägs att de insatser som PTS under många år genomfört tillsammans med infrastrukturägare medför att förmågan att förhindra och hantera avbrott i näten och krishanteringsförmågan har stärkts.

Utveckling med hjälp av it
Motsvarande strategiska område i den digitala agendan benämns *It:s roll för samhällsutvecklingen*. Inom detta område redovisas underområdena "it för miljön" och "jämställd it-utveckling". Under "it för miljön" redovisas resultaten i form av regeringsuppdrag och myndighetsåtgärder. Resultaten för "jämställd it-utveckling" redovisas främst genom statistik från olika undersökningar.

Regeringen konstaterar att statliga myndigheter i ökad grad använder it för att minska den negativa miljöbelastningen. Resultaten från Naturvårdsverkets pågående pilotstudie om nya indikatorer för uppföljningen av regeringens agenda *It för en grönare förvaltning* bedöms vara viktiga för att kunna fortsätta följa utvecklingen på området. När det gäller jämställd it-utveckling konstaterar regeringen att några sammanfattande slutsatser i en rapport från Tillväxtanalys visar att det ger bättre resultat att arbeta med flera jämställdhetsåtgärder parallellt och att det är viktigt med tydliga och konkreta mål samt att jämställdhetsarbetet bedrivs långsiktigt.

Post och grundläggande betaltjänster
Dessa två områden ingår inte i den digitala agendan. För både post och grundläggande betaltjänster finns mål beslutade av riksdagen.[42]

För postområdet gör regeringen bedömningen att målen för postservicen i landet är uppfyllda och att kraven på den samhällsomfattande posttjänsten tillgodosetts. Konkurrenssituationen på postmarknaden är i princip oförändrad. Regeringen konstaterar att minskningen mellan antalet distribuerade försändelser 2010 (2,9 miljarder) och 2011 (2,7 miljarder) är något större än föregående år trots en normaliserad konjunktur. Brevvolymerna i Sverige fortsätter att minska, främst beroende på övergången till elektroniska kommunikationsformer.

Regeringen konstaterar att syftet med PTS upphandling av grundläggande betaltjänster är att samhällets behov av dessa tjänster ska tillgodoses och de politiska målen uppnås. Behoven och förutsättningarna skiljer sig dock åt

[42] Post: Målet är att det ska finnas en posttjänst av god kvalitet i hela landet som innebär att alla kan ta emot brev och andra försändelser som väger högst 20 kilo. Det ska finnas möjlighet för alla att få sådana försändelser befordrade till rimliga priser. Dessutom ska enstaka försändelser befordras till enhetliga priser. Det ska finnas möjlighet att försäkra försändelser och få kvitto från mottagaren på att försändelsen har tagits emot.
Grundläggande betaltjänster: Målet är att alla i samhället ska ha tillgång till grundläggande betaltjänster till rimliga priser.

mellan olika delar av landet och mellan de olika individer och hushåll som använder sig av de upphandlade tjänsterna Betalservice och Brevgiro. Statens arbete med att trygga tillgången till grundläggande betaltjänster måste därför utgå alltmer från regionala och lokala förutsättningar och lösningar.

3.2.3 Anslag inom politiken för informationssamhället

Inom politiken för informationssamhället finns sex anslag. Anslaget 2:6 Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse låg 2010 och 2011 inom utgiftsområde 2 Samhällsekonomi och finansförvaltning.

År 2011 uppgick de totala utgifterna inom politiken för informationssamhället till 448 miljoner kronor. Prognosen för 2012 avseende de totala utgifterna uppgår till 460 miljoner kronor. Huvudorsaken till ökningen är att medel omfördelats till området och anslaget för driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation.

Tabell 5 Anslag inom politiken för informationssamhället

2:1 Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter
2:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade
2:3 Grundläggande betaltjänster
2:4 Informationsteknik: Telekommunikation m.m.
2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation
2:6 Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse

3.2.4 Uppföljningsgruppens iakttagelser och bedömning

Uppföljningsgruppen konstaterar att det i årets budgetproposition inte finns någon samlad resultatredovisning kopplad till det övergripande målet för politiken för informationssamhället.

Uppföljningsgruppen ser positivt på den sammanställning av indikatorer som redovisas för måluppfyllelsen på it-området och ser fram emot en utveckling av indikatorerna så att dessa inte bara visar insatser och omvärldsförändringar utan framför allt uppnådda resultat av de statliga insatserna.

Uppföljningsgruppen konstaterar att målstrukturen för politiken för informationssamhället har ändrats i årets budgetproposition. Dels beslutade riksdagen förra året om ett nytt mål för it-politiken. Dels anförs i propositionen att det övergripande målet för den statliga förvaltningspolitiken, framför allt med avseende på elektronisk förvaltning, gäller parallellt med det övergripande målet för politiken för informationssamhället.[43] Uppföljningsgruppen noterar att det övergripande målet för den statliga förvaltningspolitiken behandlas inom utgiftsområde 2 där resultat, analys och bedömning redovisas. Utgiftsområde 2 bereds av finansutskottet. Elektronisk förvaltning, som är ett underordnat mål, behandlas inom utgiftsområde 22 samt övergripande även inom utgiftsområde 2. Mot denna bakgrund efterlyser uppföljningsgruppen en fortsatt utveckling av målstrukturen inom politiken för informationssamhället och ser fram emot ett förtydligande från regeringens sida.

[43] Prop. 2012/13:1 utg.omr. 22.

Vidare konstaterar uppföljningsgruppen att resultatredovisningens struktur inte svarar upp mot de mål som riksdagen har beslutat för politikområdet. För vissa av målen redovisas visserligen resultat, men dessa blir otydliga då de presenteras i en helt annan struktur. Detta gör att det blir svårt att följa upp resultaten för dessa mål. Uppföljningsgruppen ställer sig frågande till att strukturen i resultatredovisningen hämtats från den digitala agendan, som beslutats av regeringen och som inte behandlats av riksdagen. I detta sammanhang vill uppföljningsgruppen påminna om att budgetlagen föreskriver att regeringen i budgetpropositionen ska lämna en redovisning av de resultat som uppnåtts i verksamheten i förhållande till de mål som riksdagen har beslutat.[44]

Slutligen anser uppföljningsgruppen att det även inom politiken för informationssamhället finns ett behov av att tydliggöra sambanden mellan mål, statliga insatser, uppnådda resultat och regeringens anslagsförslag. Det är t.ex. inte tydligt hur de föreslagna anslagsförändringarna kan knytas till uppnådda resultat.

[44] 10 kap. 3 § budgetlagen.

Tryck: Elanders, Vällingby 2012