



## Utgiftsområde 22 Kommunikationer

---

### Sammanfattning

I detta betänkande behandlar utskottet regeringens förslag i budgetpropositionen för 2014 när det gäller utgiftsområde 22 Kommunikationer (prop. 2013/14:1). Vidare behandlas motioner från Socialdemokraterna, Miljöpartiet, Sverigedemokraterna och Vänsterpartiet om alternativa anslagsberäkningar.

Utskottet föreslår att riksdagen godkänner de förslag till anslagsberäkningar inom utgiftsområdet som redovisas i propositionen, inom den ram på 45 428 miljoner kronor för utgiftsområdet som riksdagen beslutade om den 20 november 2013. Utskottet har vidare inget att invända mot regeringens förslag till låneramar, ekonomiska förpliktelser eller investeringsplaner inom utgiftsområdet och tillstyrker därmed propositionen i detta avseende.

Trafikutskottet har genomfört en uppföljning och analys av regeringens resultatredovisning i budgetpropositionen för 2014 för utgiftsområde 22 Kommunikationer samt en uppföljning av tillgängligheten i transportsystemet för personer med funktionsnedsättning. Utskottet föreslår att riksdagen godkänner vad utskottet har anfört om de båda uppföljningarna.

I betänkandet behandlas även motioner om bl.a. sektorsmål för transportsektorns klimatutsläpp, Trafikverkets ansvar för miljöfrågor och finansiering av Sjöfartsverkets verksamhet. Utskottet avstyrker samtliga motionsförslag. Utskottet pekar bl.a. på att Trafikverket har goda förutsättningar för att verka för ett långsiktigt hållbart transportsystem med fyrstegsprincipen som vägledning.

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

# Innehållsförteckning

Sammanfattning .....	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut .....	4
Redogörelse för ärendet .....	7
Budgetprocessen i riksdagen .....	7
Utskottets överväganden .....	8
Mål och resultatfrågor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer .....	8
Anslagen för 2014 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer .....	24
Trafikverkets ansvar för miljöfrågor .....	58
Anslaget för Gotlandstrafiken .....	60
Sjöfartsverkets finansiering .....	62
Reservationer .....	64
1. Sektorsmål för transportsektorns klimatutsläpp, punkt 2 (S, MP, V) .....	64
2. Trafikverkets ansvar för miljöfrågor, punkt 4 (MP) .....	64
3. Anslaget för Gotlandstrafiken, punkt 5 (V) .....	65
4. Sjöfartsverkets finansiering, punkt 6 (V) .....	66
Särskilda yttranden .....	67
1. Anslagen för 2014 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 3 (S) .....	67
2. Anslagen för 2014 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 3 (MP) .....	68
3. Anslagen för 2014 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 3 (SD) .....	70
4. Anslagen för 2014 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 3 (V) .....	71
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag .....	75
Propositionen .....	75
Motion väckt med anledning av skrivelse 2012/13:131 .....	76
Motion från allmänna motionstiden hösten 2012 .....	77
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2013 .....	77
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens och oppositionens anslagsförslag .....	80
<i>Bilaga 3</i>	
Utskottets anslagsförslag .....	82
<i>Bilaga 4</i>	
Uppföljning av regeringens resultatredovisning för utgiftsområde 22 Kommunikationer .....	83
<i>Bilaga 5</i>	
Uppföljning av tillgängligheten i transportsystemet för personer med funktionsnedsättning – sammanfattning .....	116

## Tabeller

Tabell 1 Budgetförslag för 2014 för utveckling av statens transportinfrastruktur m.m. ....	25
Tabell 2 Investeringsplan 2013–2015 .....	27
Tabell 3 Beräknad låneskuld för vägar och järnvägar 2013–2015 .....	29
Tabell 4 Budgetförslag för 2014 för anslaget 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur .....	30
Tabell 5 Fördelning av anslaget 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur .....	31
Tabell 6 Budgetförslag för 2014 för trafikslagsövergripande frågor .....	32
Tabell 7 Kostnader för avtalad trafik .....	33
Tabell 8 Budgetförslag för 2014 för sjöfartsområdet .....	35
Tabell 9 Investeringsplan för Sjöfartsverket 2014–2016 .....	37
Tabell 10 Budgetförslag för 2014 för luftfartsområdet .....	37
Tabell 11 Investeringsplan för Luftfartsverket 2014–2016 .....	39
Tabell 12 Budgetförslag för 2014 för informationssamhället .....	40
Tabell 13 Budgetförslag för 2014 för utveckling av statens transportinfrastruktur m.m. ....	48
Tabell 14 Budgetförslag för 2014 för vidmakthållande av statens transportinfrastruktur .....	51

## Diagram

Diagram 1 Beräknad låneskuld för vägar och järnvägar 2012–2021 .....	48
Diagram 2 Beräknad kostnad för räntor och amorteringar för vägar och järnvägar 2012–2021 .....	49
Diagram 3 Utvecklingen av anslagsposten till drift, underhåll och trafikledning av järnvägen 2007–2014 (löpande priser) .....	50

# Utskottets förslag till riksdagsbeslut

## 1. Mål- och resultatfrågor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

Riksdagen

- a) godkänner vad trafikutskottet har anfört om utskottets uppföljning av regeringens resultatredovisning för utgiftsområde 22 Kommunikationer.
- b) godkänner vad trafikutskottet har anfört om utskottets uppföljning av tillgängligheten i transportsystemet för personer med funktionsnedsättning.

## 2. Sektorsmål för transportsektorns klimatutsläpp

Riksdagen avslår motion

2012/13:T17 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 8.

*Reservation 1 (S, MP, V)*

## 3. Anslagen för 2014 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

Riksdagen

- a) bemyndigar regeringen att under 2014 för anslaget 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 93 100 000 000 kronor 2015–2050,
- b) bemyndigar regeringen att för 2014 ta upp lån i Riksgäldskontoret som inklusive tidigare upplåning uppgår till högst 44 000 000 000 kronor för vissa infrastrukturprojekt,
- c) bemyndigar regeringen att under 2014 för anslaget 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 14 300 000 000 kronor 2015–2019,
- d) bemyndigar regeringen att under 2014 för anslaget 1:7 Trafikavtal ingå ekonomiska åtaganden i samband med tjänstekoncessioner, avtal om trafiktjänst baserat på allmän trafikplikt, samverkansavtal och upphandling av transportpolitiskt motiverad trafik som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 7 500 000 000 kronor 2015–2027,
- e) godkänner investeringsplanen för anskaffning av fartyg till Gotlandstrafiken 2014–2016,
- f) bemyndigar regeringen att under 2014 för anslaget 1:11 Trängsel-skatt i Stockholm ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 7 000 000 000 kronor 2015–2048,

g) bemyndigar regeringen att under 2014 för anslaget 1:14 Trängsel-skatt i Göteborg ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 4 000 000 000 kronor 2015–2039,

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

i) bemyndigar regeringen att för 2014 ge Sjöfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar,

j) godkänner investeringsplanen för Sjöfartsverket för 2014–2016,

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

l) bemyndigar regeringen att för 2014 ge Luftfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar,

m) godkänner investeringsplanen för Luftfartsverket för 2014–2016,

n) fastställer avgiftsuttaget för finansiering av åtgärder mot allvarliga fredstida hot och påfrestningar som gäller elektronisk kommunikation till högst 100 000 000 kronor under 2014,

o) bemyndigar regeringen att under 2014 för anslaget 2:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 197 000 000 kronor 2015 och 2016,

p) bemyndigar regeringen att under 2014 för anslaget 2:3 Grundläggande betaltjänster ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 55 000 000 kronor 2015 och 2016,

q) bemyndigar regeringen att under 2014 för anslaget 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 155 000 000 kronor 2015 och 2016,

r) anvisar anslagen för budgetåret 2014 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt utskottets förslag i bilaga 3.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2013/14:1 utgiftsområde 22 punkterna 1–18 och avslår motionerna

2012/13:T320 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkande 18,

2013/14:C419 av Åsa Romson m.fl. (MP) yrkandena 5 och 6,

2013/14:T338 av Siv Holma m.fl. (V) yrkandena 3, 4 och 7,

2013/14:T385 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V),

2013/14:T453 av Tony Wiklander m.fl. (SD),

2013/14:T459 av Mattias Karlsson och Sven-Olof Sällström (båda SD),

2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkandena 1 och 8,

2013/14:T520 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 1,

2013/14:T521 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkandena 1, 3–7, 10 och 11 samt

2013/14:T526 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 30.

#### **4. Trafikverkets ansvar för miljöfrågor**

Riksdagen avslår motion

2013/14:T526 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 13.

*Reservation 2 (MP)*

#### **5. Anslaget för Gotlandstrafiken**

Riksdagen avslår motionerna

2013/14:T265 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 2 och

2013/14:T462 av Christer Engelhardt m.fl. (S).

*Reservation 3 (V)*

#### **6. Sjöfartsverkets finansiering**

Riksdagen avslår motion

2013/14:T339 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 9.

*Reservation 4 (V)*

Stockholm den 5 december 2013

På trafikutskottets vägnar

*Anders Ygeman*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Anders Ygeman (S)<sup>1</sup>, Jan-Evert Rådström (M), Monica Green (S)<sup>2</sup>, Jessica Rosencrantz (M), Sten Bergheden (M), Suzanne Svensson (S)<sup>3</sup>, Lars Tysklind (FP), Leif Pettersson (S)<sup>4</sup>, Anders Åkesson (C), Lars Johansson (S)<sup>5</sup>, Edward Riedl (M), Stina Bergström (MP)<sup>6</sup>, Annelie Enochson (KD), Tony Wiklander (SD)<sup>7</sup>, Siv Holma (V)<sup>8</sup>, Lotta Finstorp (M) och Jasenko Omanovic (S)<sup>9</sup>.

<sup>1-9</sup> Avstår från ställningstagande under punkt 3.

## Redogörelse för ärendet

I detta betänkande behandlas budgetpropositionen 2013/14:1 i fråga om utgiftsområde 22 Kommunikationer och 26 motionsyrkanden från bl.a. de allmänna motionstiderna 2012 och 2013.

Trafikutskottet tar i betänkandet ställning till hur anslagen för 2014 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer ska fördelas. Betänkandet omfattar även andra ekonomiska och organisatoriska frågor, såsom bl.a. låneramar, bemyndiganden och investeringsplaner. I betänkandet behandlas även motioner om bl.a. sektorsmål för transportsektorns klimatutsläpp, Trafikverkets ansvar för miljöfrågor och finansiering av Sjöfartsverkets verksamhet. I bilaga 1 redovisas en förteckning över behandlade förslag. Vidare redovisas i bilaga 2 regeringens och oppositionspartiernas förslag till beslut om anslag för 2014 och i bilaga 3 redovisas utskottets förslag till beslut om anslag för 2014.

Trafikutskottet har under 2013 genomfört två uppföljningar som behandlas i detta betänkande i avsnittet Mål- och resultatfrågor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer. Den ena uppföljningen avser regeringens resultatredovisning i budgetpropositionen för 2014 för utgiftsområde 22 Kommunikationer, se bilaga 4. Den andra uppföljningen avser tillgängligheten i transportsystemet för personer med funktionsnedsättning. En sammanfattning av rapporten finns i bilaga 5. Utskottets bedömning med anledning av uppföljningarna finns i avsnittet Utskottets överväganden.

Utskottet har i samband med ärendets beredning sammanträffat den 26 november 2013 med statsrådet Catharina Elmsäter-Svärd och generaldirektörerna för Trafikverket och Transportstyrelsen som har informerat om drift och underhåll av järnvägen. Utskottet har vidare den 3 december 2013 fått information om arbetet på Trafikverket med vinterförberedelser på väg- och järnvägsområdet.

## Budgetprocessen i riksdagen

Budgetprocessen innebär bl.a. att riksdagen fastställer en utgiftsram för varje utgiftsområde. Utgiftsramen anger det belopp som summan av de utgifter som hör till utgiftsområdet högst får uppgå till (5 kap. 12 § riksdagsordningen).

Riksdagen har den 20 november 2013, med bifall till regeringens förslag, bestämt utgiftsramen för 2014 för utgiftsområde 22 Kommunikationer till 45 428 000 000 kronor. I detta ärende ska trafikutskottet föreslå för riksdagen hur detta belopp ska fördelas på anslagen inom utgiftsområdet. Riksdagens ställningstagande till förslaget om anslagen för utgiftsområdet ska göras genom *ett* beslut (5 kap. 12 § riksdagsordningen).

# Utskottets överväganden

## Mål och resultatfrågor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen godkänner vad trafikutskottet har anfört om utskottets uppföljning av regeringens resultatredovisning för utgiftsområde 22 Kommunikationer samt vad trafikutskottet har anfört om trafikutskottets uppföljning av tillgängligheten i transportsystemet för personer med funktionsnedsättning. Utskottet välkomnar de åtgärder som regeringen vidtagit för att utveckla och förtydliga målen och resultatredovisningen. Utskottet framhåller också vikten av att regeringen med utgångspunkt från de problem som har uppmärksammats i utskottets uppföljning redovisar fortsatta insatser och resultat, även utifrån ett brukarperspektiv. Utskottet föreslår vidare att riksdagen avslår ett motionsförslag om att ta fram ett nytt sektorsmål för transportsektorns klimatutsläpp med hänvisning till pågående utredningsarbete om en fossiloberoende fordonsflotta.

Jämför reservation 1 (S, MP, V).

### Propositionen

Utgiftsområde 22 Kommunikationer omfattar politiken för informationssamhället och transportpolitik.

#### *Mål och resultat för 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 (prop. 2008/09:100, bet. 2008/09:TU1, rskr. 2008/09:154).

Utöver det övergripande målet har riksdagen beslutat om mål för it-politiken inklusive bredband, för sektorn för elektronisk kommunikation, för postmarknaden och för grundläggande betaltjänster.

- *It-politiken:* Målet är att Sverige ska vara bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter.
- *Elektronisk kommunikation:* Målet är att enskilda företag och myndigheter ska få tillgång till effektiva och säkra elektroniska kommunikationer.



- *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.

### **Redovisning av resultat**

När det gäller *it-politiken* redovisar regeringen en sammanställning som ger en översikt av utvecklingen under de senaste fyra åren. Översikten visar att andelen individer och företag som har tillgång till och använder bredband och internet i Sverige ökar i nästan samtliga kategorier. Regeringen konstaterar att Sverige har en fortsatt stark position när det gäller it-användning och bredband. Regeringens bedömning är att Sverige presterar jämförelsevis bra, och i flera avseenden bättre än andra, men att det också finns områden där Sveriges starka position hotas och områden där andra redan i dag presterar bättre.

För elektronisk förvaltning redovisar regeringen bl.a. att den andel av befolkningen som använder sig av offentliga e-tjänster har ökat och att den under 2012 uppgick till 78 procent. Män använder sig av offentliga e-tjänster i något högre grad än kvinnor, och andelen företag som utnyttjar möjligheten till myndigheternas fullständiga elektroniska ärendehantering ökar. Vidare anges att Sverige har en fortsatt hög användning av e-tjänster i relation till övriga Europa och att de gemensamma tjänster som finns, t.ex. e-legitimation, är väl använda.

Regeringen redovisar att tillgången till bredband har ökat stadigt de senaste åren och generellt är god i Sverige. I storstäder och större tätorter är it-infrastrukturen väl utbyggd och konkurrensen god. Cirka 93 procent av hushållen och arbetsställena i Sverige hade i oktober 2012 tillgång till 4G, vilket kan jämföras med ca 48 procent året innan. Siffrorna avser 4G-täckning där folk bor och arbetar, dvs. inte yttäckning. Utanför tätorter och småorter har tillgången till 4G för hushåll och arbetsställen ökat från 10 till 79 procent.

För *elektronisk kommunikation* redovisar regeringen att de svenska priserna för kommunikation generellt sett ligger i den lägsta kvartilen bland medlemsstaterna. Under de senaste tre åren har lägstapriset för en genomsnittlig användare av mobila samtalstjänster minskat betydligt. Regeringen bedömer att det finns en stor förbättringspotential i de avtal som existerar i dag och att de åtgärder som nu vidtas i form av föreskrifter från Post- och telestyrelsen (PTS) kommer att stärka konsumentmakten. Enligt regeringen är tillgången till telefoni i stadigvarande bostäder och fasta verksamhetsställen generellt sett god i hela landet. Detta säkerställs främst

genom marknadens försorg och ytterst genom regeringens fortsatta insatser på området i form av upphandlade lösningar. Stadigvarande bostäder eller fasta verksamhetsställen som tidigare har haft tillgång till telefoni men nu saknar detta får tillgång till telefoni om de begär detta.

När det gäller *post* redovisar regeringen att tillsynen på postområdet för 2012 visar att målen för postservicen i landet är uppfyllda och att samtliga postoperatörer uppfyller kraven på en tillförlitlig verksamhet, vilket gör att kraven på den samhällsomfattande posttjänsten är tillgodosedda. Brevvolymerna fortsätter att minska, vilket påverkar postmarknaden och dess aktörer. Minskningen beror främst på övergången till elektroniska kommunikationsformer. Konkurrenssituationen på postmarknaden är i princip oförändrad.

För *grundläggande betaltjänster* redovisar regeringen att marknaden utvecklas snabbt men att möjligheten att använda elektroniska betaltjänster fortfarande varierar i olika delar av landet och även inom ett och samma län. En utbyggnad av it-infrastrukturen underlättar både privatpersoners möjligheter att använda elektroniska kommunikationstjänster och näringsidkares möjligheter att på olika sätt ta emot kortbetalningar och på så sätt också minska sina dagskassor. Länsstyrelserna rapporterar om problem för främst småföretagare inom handel och turism i glesbygd och skärgårdsområden som ibland har svårt att ta emot kortbetalningar och som ibland får resa långa sträckor för att lämna in dagskassor.

### *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). Riksdagen har därefter beslutat om en ändring av hänsynsmålet Säkerhet, miljö och hälsa (prop. 2012/13:1, bet. 2012/13:TU1, rskr. 2012/13:118). De båda delmålen har konkretiserats genom preciseringar inom ett antal prioriterade områden.

### **Övergripande mål för transportpolitiken**

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

I budgetpropositionen för 2014 redovisar regeringen att transportsystemet behöver fortsätta att utvecklas för att öka tillgängligheten för medborgare och näringsliv inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder. Det finns behov av att öka kvaliteten i näringslivets transporter. Enligt regeringen kvarstår utmaningar när det gäller t.ex. punktlighet, även om utvecklingen i det fallet bedöms gå i rätt riktning. Resultatbedömningen i övrigt pekar mot att andra angelägna åtgärder som behöver vidtas

för att uppnå de transportpolitiska målsättningarna är insatser när det gäller trafiksäkerhet samt åtgärder för att minska transportsystemets miljö- och klimatpåverkan.

I budgetpropositionen ges inte någon sammanfattande analys eller bedömning av resultatutvecklingen för det övergripande transportpolitiska målet.

### **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 vara jämförbart, dvs. likvärdigt svarta 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 jämförbart samhälle:* Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämförbart 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.

För *medborgarnas resor* redovisar regeringen en oförändrad trend. På flera områden har transportsystemet utvecklats positivt sedan 2011. I ett längre perspektiv är nivåerna för många mått desamma som rådde för några år sedan, t.ex. för punktligheten inom järnvägstrafiken. Enligt regeringen finns det samtidigt områden att arbeta vidare med, bl.a. den ökade spårigheten i vägsystemet och den kraftiga ökningen av antalet upptäckta allvarliga fel i järnvägsnätet. Transportsystemets erbjudna bekvämlighet och trygghet ligger i stort kvar på tidigare observerade nivåer. För *näringslivets transporter* redovisar regeringen en negativ trend. Utvecklingen har det senaste året varit positiv när det gäller vissa aspekter av tillförlitlighet, bl.a. punktlighet för järnvägstrafiken och minskade totalstopp i vägtrafiken, vilket har medfört att nivåerna åter uppgår till dem som rådde för några år sedan. Regeringen anger att transportsystemets kvalitet dock upp-

levs ha försämrats jämfört med tidigare år, både ur ett nationellt och ur ett internationellt perspektiv, vilket riskerar att minska konkurrenskraften om det fortsätter.

För *regional och internationell tillgänglighet* redovisar regeringen att trenden är negativ och att tillgängligheten till service och arbetsmarknad har försämrats över tid. När det gäller tillgänglighet till bytespunkter i kollektivtrafiken redovisas att underlaget är begränsat till 2012, varför en bedömning över tid inte har kunnat göras. Utvecklingen av den interregionala tillgängligheten är enligt regeringen svårbedömd men uppvisar inga tydliga tecken på förbättring. Den internationella tillgängligheten och åtkomligheten med flyg uppvisar en försämring jämfört med föregående år med kortare möjlig vistelsetid och färre destinationer.

För ett *jämställt samhälle* redovisar regeringen en oförändrad trend och att skillnaderna i resmönster mellan män och kvinnor består. Inom styrelser och ledningsgrupper för myndigheter och statliga bolag inom transportområdet uppgick representationen av kvinnor under 2012 till drygt 40 procent. Enligt regeringen saknas det fortfarande indikatorer och nyckeltal som beskriver hur transportmyndigheterna etablerar kontakt med kvinnor såväl som män vid samråd med medborgarna i samband med planeringsprocesserna. Det finns fortfarande stora skillnader mellan kvinnors och mäns pendlingsmönster.

När det gäller *tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning* bedömer regeringen att trenden är positiv. Det finns en tendens till att skillnaden i mobilitet mellan personer med funktionsnedsättning och övriga har minskat de senaste åren. Det finns även en tendens till att skillnaden i resandet med allmän kollektivtrafik minskar. Regeringen pekar på att Trafikverket under 2012 fortsatte att åtgärda hållplatser och stationsområden för personer med särskilda behov men i en lägre takt än 2011. Andelen fordon i kollektivtrafiken med anpassningar för personer med funktionsnedsättning har ökat de senaste åren.

För *barns möjligheter att använda transportsystemet* redovisas en oförändrad trend. Regeringen anger att myndigheternas arbete för barn i trafiken fokuseras mest på säkerheten och mindre på deras möjligheter att själva använda transportsystemet. Mycket av arbetet inriktas mot barns skolvägar. Ledsagningservice på stationer ska vara öppen för alla som behöver den på grund av sin ålder, men den vänder sig inte till ensamresande barn. Enligt regeringen visar den tillgängliga informationen sammantaget att förbättringsåtgärder har vidtagits under årens gång men att arbetet går långsamt och i vissa avseenden bakåt.

När det gäller *kollektivtrafik, gång och cykel* redovisar regeringen att trenden är oförändrad samt att det är ovisst hur förutsättningarna att gå och cykla har förändrats. Förutsättningarna att välja lokal och regional kollektivtrafik samt långväga tågtrafik har under flera år förbättrats sett till hur utbudet inom dessa områden har ökat. Däremot har trängseln och priserna inom kollektivtrafiken ökat, samtidigt som kapacitetsbristerna och

förseningarna i järnvägssystemet varit stora. Marknaden för kollektivtrafik har öppnats för konkurrens. Enligt regeringen har effekterna av reformen än så länge varit små.

### **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 det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa. Hänsynsmålet konkretiseras i följande preciseringar.

- *Trafiksäkerhet:* Antalet omkomna inom vägtransportområdet halveras och antalet allvarligt skadade minskar med en fjärdedel mellan 2007 och 2020. 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:* Transportsystemet bidrar till att miljö kvalitetsmålet 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.
- *Övriga miljö kvalitetsmål och ökad hälsa:* Transportpolitiken bidrar till att det övergripande generationsmålet för miljö och övriga miljö kvalitetsmål nås samt till ökad hälsa. Prioritet ges till de miljö politiska mål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.

När det gäller *trafiksäkerhet inom vägtransportområdet* bedömer regeringen att trenden har varit positiv. Antalet personer som omkom och antalet som skadades allvarligt inom vägtransportområdet minskade under 2012 jämfört med 2011. Antalet omkomna 2012 var det näst lägsta sedan 1940-talet. Medelvärdena för de senaste tre åren var också väl under basvärdena. När det gäller *trafiksäkerhet inom yrkessjöfarten och fritidsbåtstrafiken* görs ingen trendbedömning eftersom det pågår en översyn av målnivåer. Regeringen redovisar att endast ett fåtal olyckshändelser inträffade i yrkessjöfarten och att en person omkom. Inom fritidsbåtstrafiken omkom 23 personer. Totalt för sjötrafiken ligger medelvärdet för omkomna de senaste åren under basvärdet. En kontinuerlig förbättring av dataunderlaget för att bedöma antalet allvarligt skadade inom fritidssjöfarten gör att antalet skadade enligt mätningarna ökar och kommer att fortsätta öka. Målnivåerna måste därför ses över. När det gäller *trafiksäkerhet inom järnvägstransportområdet* redovisar regeringen en negativ trend. Antalet omkomna vid olyckshändelser inom bantrafiken minskade 2012. Snittnivån under de tre senaste åren var trots det högre än basvärdet och måste enligt regeringen minska med hela 71 procent för att nå målet för 2020.

Under 2012 minskade också antalet allvarligt skadade vid olyckshändelser och ligger under 2020 års målnivå. Med tanke på de höga dödstaten är enligt regeringen ändå den övergripande bedömningen av utfallet de senaste åren att målen för 2020 är långt från att nås. När det gäller *trafik-säkerhet inom luftfartsområdet* redovisar regeringen en oförändrad trend. Antalet omkomna ökade från 3 till 12 personer mellan 2011 och 2012. Antalet allvarligt skadade ökade också, från 9 till 16 personer. De flesta haverier inträffade med små luftfarkoster, och under den studerade perioden inträffade inget haveri med något kommersiellt flygplan. Regeringen konstaterar att utvecklingen inom lufttransport totalt dock inte har uppfyllt preciseringen om fortlöpande förbättringar.

När det gäller hänsynsmålets precisering om *Begränsad klimatpåverkan* redovisar regeringen en positiv trend. Utsläppen av växthusgaser från transporter har minskat sedan 2005, och energieffektiviteten i nyregistrerade fordon fortsätter att förbättras. Preliminära beräkningar visar att utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter minskade med cirka 4 procent under 2012 jämfört med 2011, och transportsektorns utsläpp ligger nu strax över utsläppen 1990. Regeringen pekar på att förklaringen till detta är en kombination av energieffektivare personbilar, en ökad andel biobränslen och minskad trafik. Vidare anges att Trafikverkets åtgärder under 2012 minskade utsläppen av växthusgaser (räknat i koldioxidequivaler) med drygt 173 000 ton och energianvändningen med 539 GWh. Mest bidrog järnvägsinvesteringar och framför allt öppnandet av Botniabanan. Andra åtgärder som anges ha bidragit är elbesparing vid tågdrift, kontroll av sparsam körning i förarprovet, sänkta hastigheter och ökad hastighetsefterlevnad samt bättre val av fordon, drivmedel och färdstätt. Regeringen redovisar vidare att den totala andelen förnybar energi av energianvändningen i transportsektorn har ökat jämfört med föregående år.

För *övriga miljö kvalitetsmål och minskad ohälsa redovisas* en oförändrad trend. Enligt regeringen är det svårt att göra en samlad bedömning av utvecklingen när det gäller transportsystemets samlade påverkan på övriga miljö kvalitetsmål. För vissa mål har utvecklingen varit positiv, men inom andra områden pekar indikatorer mot att utvecklingen stannat av. De åtgärder som har genomförts för dem som är mest bullerutsatta verkar enligt regeringen inte räcka för att minska antalet personer som utsätts för bullernivåer över gränsvärdena. Vidare redovisar regeringen att åtgärdstakten för att gynna biologisk mångfald och minska infrastrukturens barriäreffekter är fortsatt låg i förhållande till identifierade behov.

### **Trafikutskottets uppföljningar under 2013**

Trafikutskottet har under ett antal år ägnat särskild uppmärksamhet åt mål- och resultatfrågor i beredningen av budgetpropositionen. Utskottet har under 2013, liksom förra året, genomfört en fördjupad och mer systematisk uppföljning av den resultatredovisning som ges för utgiftsområde 22 i

budgetpropositionen. Uppföljningen har genomförts av utskottets arbetsgrupp för uppföljning och utvärdering. I bilaga 4 i detta betänkande redovisas uppföljningen i sin helhet.

Inom transportpolitiken innebär en av målpreciseringarna för funktionsmålet Tillgänglighet att transportsystemet ska utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning. Trafikutskottet har vid olika tillfällen behandlat frågor som rör kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning. Utskottet har då framhållit betydelsen av dessa viktiga frågor och framfört att behovet av åtgärder för att göra kollektivtrafiken användbar för personer med funktionsnedsättning i grunden är en demokratifråga. Utskottet har även konstaterat att det finns mycket kvar att åtgärda för att förbättra tillgängligheten inom kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning. Trafikutskottet beslutade den 21 februari 2013 att genomföra en fördjupad uppföljning av statens insatser för att förbättra transportsystemets tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Uppföljningen utgår från målet för transportpolitiken och funktionsmålet om tillgänglighet samt de ställningstaganden som utskottet har gjort när det gäller transportsystemets tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Uppföljningen har inriktats på att närmare beskriva och analysera de statliga insatser som görs och vilka resultat dessa insatser får från ett brukarperspektiv. Uppföljningen har genomförts av utskottets arbetsgrupp för uppföljning och utvärdering som bl.a. har genomfört studiebesök och träffat företrädare för myndigheter och organisationer som lämnat information. Vid utskottssammanträdet den 21 november 2013 överlämnade arbetsgruppen en slutredovisning av uppföljningen till utskottet. Trafikutskottet beslutade att offentliggöra uppföljningen genom publicering i rapportserien Rapporter från riksdagen (2013/14:RFR5 Hela resan hela året! – En uppföljning av transportsystemets tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning). I bilaga 5 i detta betänkande redovisas en sammanfattning av vad som kom fram i uppföljningen.

## **Motionen**

Anders Ygeman m.fl. (S) föreslår i kommittémotion 2012/13:T17 (yrkande 8) att det tas fram ett sektorsmål för transportsektorns klimatutsläpp. Motionärerna menar att det är oroväckande att regeringen har varit otydlig i fråga om målet om en fossiloberoende fordonsflotta till 2030. Enligt motionärerna får regeringens mål ses som ett misslyckande eftersom försäljningen av personbilar som drivs med höginblandade biodrivmedel minskar och genombrottet för alternativa bränslen för tunga lastbilar inte syns.

## Utskottets ställningstagande

### *Regeringens redovisning av mål och resultat*

Utskottet har tidigare framhållit att en tydlig och klar resultatredovisning bidrar till ökad förståelse för hur statliga anslagsmedel används och vilka resultat de får. Utskottet har vidare slagit fast att regeringens resultatredovisning är ett viktigt underlag för riksdagens budgetberedning och att det därför är viktigt att regeringens redovisning och bedömning har en klar och tydlig struktur som knyter samman mål, anslag och uppnådda resultat. Utskottet har också framhållit att det är viktigt att utveckla resultatindikatorer för alla relevanta delar av regeringens resultatredovisning och att indikatorerna i första hand bör spegla uppnådda resultat, inte insatser eller omvärldsförändringar. Utskottet har vidare pekat på att det är önskvärt att så långt möjligt redovisa tidsserier för alla indikatorer och att jämförelseåren i möjligaste mån är desamma för alla indikatorer.

Trafikutskottets uppföljning av årets resultatredovisning visar att det pågår ett arbete med att utveckla den ekonomiska styrningen och resultatredovisningen från regeringen till riksdagen. Utskottet välkomnar detta. Inom flera myndigheter och områden inom utgiftsområde 22 pågår ett utvecklingsarbete med indikatorer.

I dialog med utskottet har regeringen successivt fått till stånd en tydligare och mer ändamålsenlig redovisning av mål och resultat. I årets budgetproposition uppger regeringen att man har eftersträvat en tydligare disposition och struktur samt ökad tydlighet om vilka indikatorer och bedömningsgrunder som ligger till grund för bedömningen av resultat gentemot de mål som riksdagen har beslutat om.

### **Regeringens redovisning av resultat för politiken för informationssamhället**

Flera av de synpunkter som framfördes i samband med förra årets resultatuppföljning har fått gehör i årets budgetproposition. Utskottet ser med tillfredsställelse på detta. Det kan här uppmärksammas att regeringen har förtydligat målstrukturen för politiken för informationssamhället och att det nu tydligt framgår vilka mål riksdagen har beslutat om på området och som resultatredovisningen ska svara upp emot.

Utskottet konstaterar dock att det övergripande målet för politiken för informationssamhället inte är föremål för någon resultatredovisning, analys eller bedömning i årets budgetproposition. För att det ska vara möjligt att bedöma utvecklingen och i vilken utsträckning det övergripande målet har uppfyllts är det enligt utskottets mening viktigt att lämna en sådan redovisning och att regeringen gör en samlad analys och bedömning av utvecklingen inom politiken för informationssamhället.



Utskottet välkomnar att regeringen i årets resultatredovisning använder fler indikatorer för att visa målpåfyllelsen inom it-politik och elektroniska kommunikationer, exempelvis i fråga om antalet tjänsteleverantörer och prisutvecklingen. Det är viktigt att resultatindikatorer utvecklas inom alla delsektorer av politikområdet.

I årets budgetproposition anges elektronisk förvaltning (e-förvaltning) som ett delområde inom politiken för informationssamhället. För elektronisk förvaltning har riksdagen dock inte beslutat om något mål. Inriktningen av arbetet inom elektronisk förvaltning styrs i stället av mål och delmål som regeringen beslutade om 2012 inom strategin Med medborgaren i centrum – för en digitalt samverkande statsförvaltning. Utskottet vill i detta sammanhang erinra om budgetlagens bestämmelse om att regeringen ska redovisa resultat i förhållande till de mål som riksdagen har beslutat om.

I resultatredovisningen av it-politiken finns en omfattande redovisning där strukturen och underrubrikerna i huvudsak är kopplade till den digitala agendan. Utskottet menar att strukturen i resultatredovisningen av it-politiken bör förtydligas och i stället kopplas till det mål som riksdagen har beslutat för it-politiken. En sammanblandning av riksdagens mål med regeringens egna mål i olika strategier och agendor kan skapa otydlighet i resultatredovisningen och göra det svårare att följa upp resultaten av de statliga insatserna.

Utskottet vill i sammanhanget även uppmärksamma att Riksrevisionen i sin granskning Staten på telekommarknaden (RiR 2013:5) har pekat på att regeringen inte har preciserat riksdagens mål eller formulerat en tydlig handlingsplan för sektorn elektroniska kommunikationer.

### **Regeringens redovisning av resultat för transportpolitiken**

Utskottet pekade i samband med budgetberedningen hösten 2012 på att det var positivt att resultaten för det övergripande målet inom transportpolitiken analyserades och bedömdes i ett sammanhang. I årets budgetproposition redovisas dock inte någon analys eller bedömning av resultatutvecklingen för det övergripande transportpolitiska målet. Enligt utskottets mening är det viktigt att en sådan bedömning redovisas årligen i budgetpropositionen.

Utskottet vill samtidigt peka på att det har gjorts förbättringar sedan förra året och att den resultatredovisning som presenteras i årets budgetproposition inom några områden har blivit mer utförlig, bl.a. när det gäller redovisningen av preciseringen om jämställdhet och på trafiksäkerhetsområdet, vilket även fått en tydligare struktur. Något som också är positivt är att resultatredovisningen av trafiksäkerheten har utvidgats i årets budgetproposition så att det nu görs en tydligare fördelning på respektive trafikslag. Den tidigare prioriteringen av åtgärder som syftar till att förbättra barns trafiksäkerhet har dock utelämnats i årets redovisning.

Trafikutskottet har tidigare pekat på att resultatredovisningen i budgetpropositionen endast redovisar de inhemska utsläppen av klimatgaser och att en delvis annan bild framträder om även utsläppen från den internationella trafiken beaktas. Utskottet konstaterar att resultatredovisningen i årets budgetproposition inte skiljer sig i detta avseende från föregående år.

Utskottet framhöll i förra årets budgetbetänkande betydelsen av att ändringarna av hänsynsmålet också får genomslag i regeringens resultatredovisning. Regeringen pekar i årets budgetproposition på att det är svårt att göra en samlad bedömning av utvecklingen när det gäller transportsystemets samlade påverkan på övriga kvalitetsmål.

Utifrån den fördjupade resultatuppföljning som har genomförts av årets resultatredovisning konstaterar utskottet med tillfredsställelse att redovisningen i flera avseenden har förbättrats sedan förra året. Något som enligt utskottets mening är positivt är att redovisningen har blivit mer utförlig på flera områden och att effekter redovisas i större utsträckning än tidigare. Utskottet konstaterar samtidigt att det kvarstår ett behov av att tydligare skilja på effekter av allmänna omvärldsförändringar och effekter av de statliga insatserna på området. För att riksdagen ska få ett bra beslutsunderlag är det viktigt att så långt möjligt tydliggöra skillnaderna mellan regeringens beskrivning av tillståndet och utvecklingen inom ett område, dels från statens insatser, dels från det faktiskt uppnådda resultatet av statens insatser i form av prestationer och effekter i samhället.

Utskottet föreslår att riksdagen godkänner vad utskottet har anfört om trafikutskottets uppföljning.

### *Trafikutskottets uppföljning av tillgängligheten i transportsystemet för personer med funktionsnedsättning*

#### **Möjligheter att resa med allmän kollektivtrafik**

Riksdagen har beslutat att målet är att transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning. Dessutom har riksdagen beslutat om mål för funktionshinderspolitiken. Riksdagens mål om en tillgänglig kollektivtrafik för personer med funktionsnedsättning till 2010 uppnåddes inte. Trafikutskottets uppföljning visar att detta inte har föranlett någon reaktion på statlig nivå i form av tydliga signaler till myndigheterna om att intensifiera insatserna. Tillgängligheten förbättras dock.

Trafikutskottets uppföljning visar att det från statens sida har genomförts olika insatser för att öka tillgängligheten i transportsystemet men att det fortfarande saknas ett helhetsgrepp som fokuserar på tillgänglighetsfrågorna. Uppföljningen visar att styrningen är svag och otydlig samt att det inte finns någon myndighet på nationell nivå som har ett övergripande ansvar.

Personer med funktionsnedsättning utgör inte en enhetlig grupp. Behoven och förutsättningarna varierar mycket beroende på de olika funktionsnedsättningar som resenärerna har. Trygghet är en central fråga för att

kunna påbörja en resa. När det gäller möjligheter att resa med allmän kollektivtrafik visar trafikutskottets uppföljning bl.a. att utvecklingen av tillgängligheten inte är entydig och att det fortfarande finns flera hinder som försvårar möjligheten för resenärer med funktionsnedsättning att genomföra resor. Utvecklingen av tillgängligheten är dock inte entydig, och det ser olika ut för buss, tåg, flyg och båt.

De hinder som har uppmärksammats inför en resa är bl.a. att det har blivit svårare att köpa biljetter eftersom biljettsystemen har blivit mer krångliga och att informationen är bristfällig när det gäller byten mellan olika transportslag. Till de svårigheter som har uppmärksammats i samband med resor hör bl.a. att rullstolsliftar, utrop och hörslingor inte fungerar. Vidare har det framkommit att bristen på information när det händer oväntade saker innebär problem.

Det är olika aktörer som har ansvar för olika delar i färdkedjan. Uppföljningen visar att det i många delar av arbetet med att tillgängliggöra transportsystemet fortfarande saknas ett hela-resan-perspektiv. Delar av en resa kan fungera, men problem uppstår när inte helheten fungerar.

Utskottet vill här framhålla vikten av att det fortsatta utvecklingsarbetet inom området utgår från att hela resan ska fungera hela året. Det är av vikt att frågan om kollektivtrafikens tillgänglighet hålls levande.

### **Mål, regler och resurser**

Myndigheterna inom trafikområdet har på uppdrag av regeringen definierat ett prioriterat nät av kollektivtrafik. Målen för hur stor andel av järnvägsstationerna och busshållplatserna som ska vara åtgärdade har ändrats efter hand. När det stod klart att det ursprungliga målet om en tillgänglig kollektivtrafik inte skulle nås till 2010 ändrades målet till att ca 80 procent av stationerna och bytespunkterna skulle vara åtgärdade till 2010. Därefter har målen åter ändrats. Det nya målet är att 50 procent av stationerna och 40 procent av busshållplatserna ska vara färdiga till 2016. Samtliga stationer och busshållplatser ska vara åtgärdade till 2021. Till och med 2012 hade ca 37 procent av stationerna och ca 30 procent av busshållplatserna i det prioriterade nätet åtgärdats. När det gäller båtterminaler och bryggor i det prioriterade nätet för kollektivtrafik visar uppföljningen att det i dag saknas en samlad information om bytespunkternas status. När det gäller flyget visar uppföljningen att samtliga svenska flygplatser uppfyller de krav om tillgänglighet som ställs av EU. Det kan samtidigt noteras att det inte är säkert att det finns ett fungerande nät av övrig kollektivtrafik som ansluter till flygplatsen.

Det finns tydliga mål och regler för tillgängligheten inom transportsystemet. Det är dock inte tillfredsställande att målen för när kollektivtrafiken ska vara tillgänglig flyttas framåt i tiden. Enligt utskottet behövs tydligare styrsignaler för att tillgänglighetsmålen ska kunna uppnås.

Det finns inte några nationella riktlinjer för arbetet med att åstadkomma ett tillgängligt transportsystem. Uppföljningen visar att olika aktörer i olika regioner gör på olika sätt. Detta innebär att t.ex. busshållplatser och ledstråk kan utformas på olika sätt i olika kommuner eller regioner.

Den statliga finansieringen av insatser för att öka tillgängligheten sker inom ramen för den budget som beslutats i de nationella planerna för transportsystemet och de anslag som Trafikverket får. Prioriteringen av resurser till olika insatser utgår från de nationella planerna som beslutas av regeringen. I uppföljningen har det påtalats att dessa planer inte ger någon tydlig signal om att kollektivtrafikens tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning ska prioriteras. Uppföljningen visar vidare att det inte finns några uppgifter om hur stora resurser som sammanlagt satsas på tillgänglighetsarbete inom trafikområdet. Ingen myndighet eller annan aktör som har kontaktats i uppföljningen har kunnat redovisa uppgifter om detta. Flera aktörer menar att det är mycket svårt att säga hur mycket pengar som har avsatts till insatser för att förbättra transportsystemets tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Det går ofta inte att särredovisa dessa kostnader eftersom de ingår i olika projekt som Trafikverket och andra arbetar med. Utskottet menar att det är viktigt att resurser för tillgänglighetsarbete prioriteras och att aktörerna kan redovisa hur stora resurser som satsas på tillgänglighet, inte minst för att kunna värdera de insatser som görs.

I uppföljningen har det framkommit att Trafikverket avser att använda samma modell för tillgänglighetsarbetet som den man använder för väg- och tågtrafiksäkerhetsarbetet, dvs. att ta fram indikatorer och genomföra resultatkonferenser för att följa upp resultaten. Utskottet ser med intresse på det utvecklingsarbete som har inletts och avser att följa hur detta fortsätter att utvecklas.

### **Genomförda insatser och deras resultat**

Det görs olika insatser för att öka tillgängligheten. Trafikutskottets uppföljning visar samtidigt att detta arbete i många delar är okoordinerat och att det finns mycket kvar att göra.

Uppföljningen visar att det har genomförts insatser från såväl statligt håll som av andra aktörer, vilket har medverkat till att tillgängligheten i transportsystemet successivt har förbättrats för personer som har nedsatt hörsel, syn eller rörelseförmåga. Tillgängligheten i stort har ökat genom bl.a. fler tillgänglighetsanpassade bytespunkter, mer tillgängliga fordon och förbättrad information. Samtidigt visar uppföljningen att kunskapen om insatsernas resultat är begränsad.

Uppföljningen visar vidare att det finns en ökad ambition och förståelse för funktionshindersfrågor inom transportområdet. Även om utvecklingen går åt rätt håll när det gäller tillgänglighetsanpassning finns dock olika syn på om volymen är låg eller hög på de insatser som genomförs. Trafikområdet är mycket komplext med olika regelverk, trafikslag, aktörer med olika

roller och ansvar, olika grad av regionalisering och privatisering m.m. Staten kan genom sina insatser skapa förutsättningar för ökad tillgänglighet, men det är samtidigt nödvändigt att branschen och andra aktörer medverkar och att de tar hänsyn till resenärernas behov av tillgänglighet för att hela resan ska fungera.

Utskottet konstaterar att uppföljningen också visar att det finns mycket som kan förbättras när det gäller drift och underhåll. Detta gäller bl.a. snöröjning och underhåll av redan gjorda insatser.

I uppföljningen har det framförts att när det gäller tillgänglighet har fokus hittills ofta legat på tekniska lösningar, t.ex. ramper och ledstråk. Flera intervjuade aktörer har dock betonat att tillgänglighet handlar om många fler aspekter såsom tillgång till information, personlig service samt vikten av bemötande och kunskap hos dem som arbetar inom transportområdet. I uppföljningen har det framkommit många olika exempel på en ökad inriktning på att förbättra arbetet med dessa frågor.

Utskottet vill framhålla att det behövs förbättrad trafikinformation och information om tillgänglighet i fordon och på bytespunkter. Utskottet vill också framhålla vikten av att förenkla biljettköp.

Uppföljningen visar att det inte sker någon marknadsföring av ledsagningstjänsterna, vilket bl.a. har medfört att många passagerare inte känner till att de finns. När det gäller finansieringen av assistans och ledsagnings-tjänster skiljer sig detta mellan olika trafikslag. För ledsagning inom t.ex. tågtrafik debiteras tågoperatören kostnaderna för respektive ledsagning. Inom flyget tillämpas en annan finansieringsmodell som innebär att kostnaderna för assistans och ledsagning tas ut via den allmänna passageraravgift som alla flygbolag betalar för alla sina passagerare till flygplatsen. Utskottet menar att ledsagningens finansiering inom tåg och buss bör ses över i syfte att uppnå en mer solidarisk finansieringsmodell.

### **Samverkan och samarbete**

Organisationsstrukturen i Sverige ser annorlunda ut än i andra EU-länder. Under senare år har stora förändringar gjorts i myndighetsstrukturen inom transportområdet, och ansvaret är numera uppdelat på många olika aktörer. Det finns olika centrala, regionala och lokala myndigheter, och det finns dessutom olika aktörer för trafik, spår, vägar, hållplatser, stationer etc. Uppföljningen visar att myndigheterna har delvis otydliga roller sinsemellan, och det finns även vissa otydligheter när det gäller myndigheternas ansvarsområden. I uppföljningen har det framkommit att de statliga myndigheterna på central nivå inte upplevs som tillräckligt drivande och att deras engagemang i tillgänglighetsfrågor behöver öka. Ett exempel på detta är att det statliga tillgänglighetsarbetet har avstannat inom sjöfartområdet samtidigt som det är oklart vilken statlig myndighet som har ansvaret för att driva på arbetet med förbättrad tillgänglighet. Utskottet kan konstatera att

det inte är tillräckligt tydligt vem som har ansvaret för att samordna att transportsystemet görs tillgängligt för alla. Utskottet bedömer att aktörernas roller och ansvar måste tydliggöras, inte minst för sjöfartsområdet.

I uppföljningen har det framkommit att det ofta finns ett gott samarbete mellan myndigheterna och funktionshindersorganisationerna. Utskottet vill här peka på vikten av att myndigheterna fortsätter att utveckla sin dialog med funktionshindersorganisationerna.

### **Uppföljning, utvärdering och tillsyn**

Uppföljningen visar att kunskapen om resultaten av de insatser som görs är begränsad. Det är flera olika myndigheter som gör uppföljningar inom området. Trots det uppföljningsarbete som sker finns ändå mycket lite uppgifter om hur olika insatser har påverkat resandet för personer med olika funktionsnedsättningar och hur dessa resenärer upplever transportsystemets tillgänglighet. I uppföljningen har det framkommit att det är svårt att redovisa hur olika insatser påverkar resandet för personer med funktionsnedsättning. Som det ser ut i dag är kunskapen begränsad när det gäller hur bra olika insatser är och deras egentliga betydelse för resenärer med olika funktionsnedsättningar. Uppföljningen visar också att det behövs bättre kunskap om hur personer med funktionsnedsättning upplever resandet med kollektiva färdmedel och hur det utvecklas över tid.

Utskottet vill mot denna bakgrund peka på vikten av att följa upp och utvärdera insatserna med avseende på vilka resultat de får för resandet och hur brukarna upplever transportsystemets tillgänglighet. Det är också viktigt att förbättra återrapporteringen av t.ex. vad som är tillgängligt respektive inte tillgängligt.

Utskottet vill även peka på att tillsynen inom området behöver stärkas och förtydligas och att rollfördelningen mellan myndigheterna behöver tydliggöras. Uppföljningen visar att det för många resenärer inte är tydligt vilken myndighet som har tillsynsansvar för vad.

### **Regeringens återrapportering till riksdagen**

Mot bakgrund av vad som har framkommit i uppföljningen kan utskottet konstatera att det är viktigt att regeringen i de årliga resultatredovisningarna till riksdagen även fortsättningsvis redovisar och bedömer de resultat som uppnås genom statliga insatser. Det skulle här vara värdefullt om regeringen med utgångspunkt från de problem som har uppmärksammats i trafikutskottets uppföljning redovisar fortsatta insatser och resultat, även utifrån ett brukarperspektiv.

Utskottet föreslår att riksdagen godkänner vad utskottet har anfört om trafikutskottets uppföljning.

### *Ett sektorsmål för transportsektorns klimatutsläpp*

Med anledning av motion 2012/13:T17 (yrkande 8) om ett sektorsmål för transportsektorns klimatutsläpp kan utskottet inledningsvis konstatera att klimatförändringarna är en av vår tids största utmaningar och att det därför är viktigt att öka energieffektiviteten och bryta fossilberoendet i transportsystemet. Enligt utskottet behövs det fortlöpande insatser för att begränsa transportsystemets miljöpåverkan.

Frågan om att bryta ned totalmålet i olika sektorsmål, där transporter skulle utgöra ett sektorsmål, har beretts tidigare av riksdagen (bet. 2006/07:TU1). Utskottet välkomnade då översynen av de transportpolitiska målen och framhöll betydelsen av miljöhänsyn inom transportsektorn och att transportsektorn måste bli mer miljövänlig.

Riksdagen har beslutat om ett övergripande mål för transportpolitiken och till det ett hänsynsmål om säkerhet, miljö och hälsa. Till hänsynsmålet finns en precisering som anger att transportsektorn ska bidra till att miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet fossilberoende. Enligt preciseringen bör Sverige 2030 ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen. Varje år görs en återrapportering i budgetpropositionen av hur målpreciseringen uppnås.

Utskottet konstaterar att regeringen i juli 2012 tillsatte utredningen Fossiloberoende fordonsflotta – ett steg på vägen mot nettonollutsläpp av växthusgaser (dir. 2012:78). I uppdraget till utredaren ingår att kartlägga möjliga handlingsalternativ och identifiera åtgärder för att reducera transportsektorns utsläpp och beroende av fossila bränslen i linje med visionen om klimatneutrala transporter 2050. Enligt direktivet kan åtgärderna avse alla relevanta aspekter som har betydelse för att uppnå den långsiktiga prioriteringen för 2030 och visionen för 2050 med avseende på transportsektorn. I direktivet anges vidare att en utgångspunkt i utredningen bör vara att hållbara förnybara drivmedel och el behöver öka sina andelar i transportsektorn, samtidigt som fordonseffektiviteten bör förbättras och utsläppen av växthusgaser minska.

Enligt uppgift från Näringsdepartementet kommer ett slutbetänkande att presenteras i mitten av december 2013. Utskottet anser att det är positivt att frågan har blivit föremål för noggrann utredning och förutsätter att regeringen återkommer med närmare information om resultatet av utredningen och vilka åtgärder som är nödvändiga för att bryta fossilberoendet i transportsystemet.

Mot bakgrund av detta avstyrker utskottet kommittémotion 2012/13:T17 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 8.

## Anslagen för 2014 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen anvisar för budgetåret 2014 sammanlagt 45 428 miljoner kronor till de anslag inom utgiftsområde 22 Kommunikationer som redovisas i propositionen och avslår samtliga motionsförslag. Riksdagen bifaller vidare regeringens förslag till ekonomiska bemyndiganden, låneramar och investeringsplaner inom utgiftsområdet.

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

### Propositionen

Utgiftsområde 22 Kommunikationer omfattar transportpolitik och politiken för informationssamhället.

I årets budgetproposition föreslås att två nya anslag förs upp på statsbudgeten för 2014: anslaget 1.1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* och anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur*. Anslagen ersätter de tidigare anslagen 1.1 *Väghållning* och 1.2 *Banhållning*. I propositionen anges att bakgrunden till den nya anslagsstrukturen är bl.a. att den nya myndigheten Trafikverket inrättades 2010 och att den senaste långsiktiga infrastrukturplaneringen kännetecknas av ett tydligt trafikslagsövergripande perspektiv som mynnar ut i en nationell trafikslagsövergripande nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2010–2021. Regeringen framför att för att fullt ut kunna ta till vara den potential till ökad effektivitet och optimerad medelsanvändning som den förändrade och nu transportslagsövergripande organisations- och planeringsstrukturen möjliggör, bör även strukturen för de anslag Trafikverket disponerar genomsynas av ett trafikslagsövergripande perspektiv.

### *Utveckling av statens transportinfrastruktur*

#### **Anslagen**

*Anslaget 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur* får användas till utgifter för:

- långsiktig infrastrukturplanering för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart
- investeringar i statliga vägar och järnvägar och i stora och strategiska farleder och slussar
- ränta och amorteringar på upptagna lån för infrastrukturprojekt,
- åtgärder i nationalstadsparken
- bidrag till anläggningar i anslutning till den kapillära bannätet i enlighet med tidigare riksdagsbeslut



- statsbidrag till regionala kollektivtrafikanläggningar (inklusive handikappanpassningsbidrag), särskilda statsbidrag till storstädernas trafiksystem, statsbidrag till byggandet av enskilda vägar samt miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder på kommunala vägar
- forsknings- och innovationsinsatser inom transportområdet,
- informationsinsatser och kunskapshöjande insatser som syftar till uppfyllelse av de transportpolitiska målen
- viss myndighetsutövning inom transportområdet
- ärendehantering avseende körkort med villkor om alkohol och försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse
- eventuella böter till följd av försenat genomförande av EU-direktiv
- administration av vägavgifter som inte är systemkostnader
- bidrag till Inlandsbanan AB
- Trafikverkets avgifter enligt avtalet om Öresundsbroförbindelsen
- eventuellt infriande av betalningsutfästelser avseende villkorade aktieägartillskott till Svensk-Danska Broförbindelsen svedab AB
- eventuellt infriande av kapitaltäckningsgarantin till Arlandabanan Infrastructure AB
- eventuella kreditförluster avseende den obligationsportfölj som härrör från de numera avslutade amerikanska leasingtransaktioner som ingicks av dåvarande Statens järnvägar
- åtgärder förknippade med miljöansvar inom transportområdet.

*Anslaget 1:11 Trängselskatt i Stockholm* får användas till utgifter för investeringar i vägnätet i Stockholmsregionen som finansieras med överskott från trängselskatten. Anslaget får även användas till system- och administrationsutgifter för trängselskatten.

*Anslaget 1:14 Trängselskatt i Göteborg* får användas till utgifter för finansiering av investeringar i kollektivtrafik, järnväg och väg i Göteborg. Från anslaget finansieras även system- och administrationskostnader för trängselskatten i Göteborg.

Regeringen föreslår att riksdagen anvisar anslagen för 2014 i enlighet med sammanställningen i tabellen nedan.

**Tabell 1 Budgetförslag för 2014 för utveckling av statens transportinfrastruktur m.m.**

*Miljoner kronor*

Anslag		2013	2014
		Anslag	Förslag
1:1	Utveckling av statens transportinfrastruktur	0	18 389*
1:11	Trängselskatt i Stockholm	850	874
1:14	Trängselskatt i Göteborg	840	817

\*Nytt anslag

### **Investeringar**

Trafikverkets investeringsvolym bestäms av de anvisade anslagen, de lån Trafikverket tar upp och de tillskott som verket får 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. I propositionen anges att de redovisade beloppen för planerade investeringar i den nationella planen är preliminära. De baseras på anslagsnivåer som är beräknade utifrån riksdagens beslut om planeringsramar för perioden 2014–2025 och kan komma att förändras med anledning av regeringens beslut om fastställelse av den nationella planen för perioden 2014–2025, som regeringen planerar att fatta under våren 2014. Trafikverket beräknar att under 2014 genomföra investeringar för ca 21 882 miljoner kronor. Investeringsplanen redovisas i följande tabell.

**Tabell 2 Investeringsplan 2013–2015***Miljoner kronor*

	2013	2014	2015
	Prognos	Budget	Beräknat
<b>Investeringar i den nationella planen</b>			
Väg	9 768	8 487	9 169
Järnväg	8 803	7 398	8 735
Sjöfart	271	124	314
Investeringar i regionala planer	3 291	3 170	2 799
Investeringar med över-skott från trängselskatt i Stockholm	600	687	635
Investeringar med över-skott från trängselskatt i Göteborg (väg)	266	608	652
Investeringar med över-skott från trängselskatt i Göteborg (järnväg)	227	0	106
El- och teleinvesteringar	632	558	295
Investeringar i anläggningstillgångar (väg)	475	495	520
Investeringar i anläggningstillgångar (järnväg)	575	355	480
<i>Summa investeringar</i>	<i>24 908</i>	<i>21 882</i>	<i>23 705</i>
<b>Finansiering</b>			
Anslag	15 271	15 815	18 870
Lån i Riksgäldskontoret	4 749	2 703	2 356
Medfinansiering, förskot- tering m.m.	4 888	3 364	2 479

**Bemyndigande om ekonomiska åtaganden**

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. Regeringen föreslår därför att den under 2014 bemyndigas att ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 93 100 miljoner kronor 2015–2050. Regeringen redovisar att det i aktuella planer ingår ett stort antal medelstora och stora byggprojekt, t.ex. Norra länken i Stockholm.

I propositionen anges att mot bakgrund av den nya anslagsstrukturen redovisas inte uppgifter för beställningsmyndiganden 2012 och 2013. Dock överensstämmer ingående åtaganden 2014 på de nya anslagen med beräknad utestående åtaganden 2013 på de gamla anslagen. Regeringen framför att åtagandena på de gamla anslagen således förs över till de nya anslagen.

### *Trängselskatt i Stockholm*

Enligt den s.k. Stockholmsöverenskommelsen ska överskottet från trängselskatten huvudsakligen finansiera Förbifart Stockholm och därutöver vissa andra väganknutna projekt i Stockholmsregionen. De investeringar i väginfrastrukturen som Trafikverket gör 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. I beräkningarna av bemyndigandet inkluderas framtida räntekostnader på 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 eftersom det behövs en 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 2014 för anslaget *1:11 Trängselskatt i Stockholm* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 7 000 miljoner kronor 2015–2048.

### *Trängselskatt i Göteborg*

Överskottet från trängselskatten i Göteborg ska bidra till finansieringen av investeringar i kollektivtrafik, järnväg och väg i Göteborg, bl.a. Västlänken och en ny älvförbindelse för vägtrafik vid Marieholm. De investeringar som Trafikverket gör 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. Regeringen föreslår att bemyndigandet avser det totalbelopp som regeringen får ha bundit upp i avtal vid budgetårets utgång. I beräkningarna av bemyndigandet inkluderas framtida räntekostnader på upptagna lån. Vidare har en kalkylränta på 4,5 procent använts i de fall lånen inte är bundna. Räntekostnader redovisas som ett åtagande inom bemyndigandet först då lån upptagits. Ramen föreslås vara något högre än bedömda åtaganden eftersom det behövs en 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 2014 för anslaget *1:14 Trängselskatt i Göteborg* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 4 000 miljoner kronor 2015–2039.

## Låneram

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 vägprojekt där kapitalkostnaderna ska finansieras med inkomster från trängselskatt eller vägavgifter. Vidare belastas låneramen även av Trafikverkets investeringskostnad för uppbyggnad av system för administration av trängselskatt och vägavgifter.

Trafikverket får vidare ta upp lån i Riksgäldskontoret för broinvesteringar som ersätter färjor på statens vägnät utan att öka Trafikverkets anslagsförbrukning. Vidare är investeringsutgifterna för Svinesundsförbindelsen lånefinansierade.

Riksdagen beslutade med anledning av tilläggsbudgeten i samband med 2004 års ekonomiska vårproposition (prop. 2003/04:100, bet. 2003/04:FiU21, rskr. 2003/04:274) att regeringen får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret för de prioriterade vägprojekten E6 delen Rabbalshede–Hogdal, E20 delen Tollered–Alingsås samt genom Alingsås, riksväg 40 delen Brämhult–Hester, riksväg 40 delen Haga–Ljungarum, riksväg 44 delen Båberg–Väne Ryr och riksväg 49 Skara–Varnhem samt de prioriterade järnvägsprojekten Hallsberg–Degerön, Mjölby–Motala, Trollhättan–Göteborg samt järnvägsprojekt i Stockholmsområdet.

Den trafikslagsövergripande nationella planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2010–2021 samt länsplan för regional infrastruktur i Stockholms län för samma period innehåller även ett antal nya investeringar som delvis kommer att finansieras med inkomster från trängselskatt eller vägavgifter. Den del av investeringarna som täcks av framtida trängselskatte- eller avgiftsintäkter finansieras genom lån. I detta inkluderas kostnader för uppbyggnaden av administrationen av systemen.

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

**Tabell 3 Beräknad låneskuld för vägar och järnvägar 2013–2015**

*Miljoner kronor*

Objekt	2013	2014	2015
Broinvesteringar	63	55	47
E6 Svinesundsförbindelse	522	476	427
Prioriterade vägprojekt	5 083	5 198	4 958
E4 Sundsvall	1 412	1 677	1 877
riksväg 50 Motala– Mjölby	803	822	820
Västsvenska infrastruktur- paketet (vägar)	360	487	721
Förbifart Stockholm			519

Objekt	2013	2014	2015
Skurubron	51	191	359
Eldriftsanläggningar	2 841	3 179	3 338
Teleanläggningar	694	755	721
Prioriterade järnvägsprojekt	15 120	15 293	15 026
Västsvenska infrastrukturpaketet (bana)	15	66	136
Botniabanan	15 378	14 949	14 520
<b>Summa</b>	<b>42 342</b>	<b>43 148</b>	<b>43 469</b>

### *Vidmakthållande av statens infrastruktur*

#### **Anslaget**

*Anslaget 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* används till utgifter för:

- trafikledning, drift, underhåll och bärighetsåtgärder på statliga vägar och järnvägar
- bidrag till anläggningar i anslutning till det kapillära bannätet i enlighet med tidigare riksdagsbeslut
- statsbidrag till drift av enskilda vägar
- ersättning för eftersök av vilt som varit inblandat i sammanstötning med motorfordon eller spårbundna fordon liksom polisens administrations- och fakturahanteringskostnader för detta
- stakning av vinterled till Holmön
- eventuella böter till följd av försenat genomförande av EU-direktiv
- betalning av kvalitetsavgifter till följd av avvikelser från den användning av infrastrukturen som har fastställts i tågplan och trafikeringsavtal fastställt användande av infrastrukturen som orsakats av Trafikverket.

Regeringen föreslår att riksdagen anvisar anslaget för 2014 i enlighet med sammanställningen i tabellen nedan.

**Tabell 4 Budgetförslag för 2014 för anslaget 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur**

*Miljoner kronor*

Anslag		2013	2014
		Anslag	Förslag
1:2	Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	0	19 573*

\*Nytt anslag

Regeringen föreslår i budgetpropositionen att det nya anslaget 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur fördelas enligt följande.

**Tabell 5 Fördelning av anslaget 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur***Tusental kronor*

Anslagspost	2014	2015
	Förslag	Förslag
<b>Vidmakthållande väg</b>	<b>12 845 543</b>	<b>12 935 462</b>
Drift och underhåll	10 192 327	10 263 673
Bärlighet och tjälsäkring	1 606 864	1 618 112
Bidrag för drift av enskild väg	1 046 352	1 053 676
<b>Vidmakthållande järnväg</b>	<b>6 727 037</b>	<b>6 774 126</b>
Drift, underhåll och trafikledning	6 727 037	6 774 126
<b>Summa</b>	<b>19 572 580</b>	<b>19 709 588</b>

**Bemyndigande om ekonomiska åtaganden**

I propositionen föreslås att regeringen bemyndigas att under 2014 för anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 14 300 miljoner kronor 2015–2019. Regeringen anger att den verksamhet som Trafikverket bedriver förutsätter att myndigheten ingår avtal med externa parter om ekonomiska åtaganden flera år framåt i tiden. I propositionen föreslår regeringen därför att bemyndigandet ska avse all upphandlad verksamhet och bidrag där fleråriga avtal sluts, som inte faller under 6 kap. 2 § budgetlagen (2011:203). Vidare ingår i bemyndigandet framtida räntekostnader på upptagna lån. Om lånen inte är bundna har en kalkylränta på 4,5 procent använts. Ramen föreslås vara något högre än bedömda åtaganden eftersom det behövs en viss buffert i bemyndiganderamen för att inte försämra möjligheterna att genomföra upphandlingar och därmed också byggandet på ett effektivt sätt.

*Övriga trafikslagsövergripande frågor***Anslagen**

*Anslaget 1:3 Trafikverket* får användas för Trafikverkets förvaltningsutgifter. Anslaget finansierar vidare administration av statens miljöansvar inom det transportpolitiska området, för modellutveckling och analys inom transportområdet samt för verksamhet som rör den långsiktiga infrastrukturplaneringen och riksintressen som bedrivs inom sjöfartsområdet. Anslaget får också användas till verksamhet som rör den långsiktiga infrastrukturplaneringen och riksintressen inom luftfarten samt administration av drift- och investeringsbidrag till icke statliga flygplatser och administration av trafikavtal.

*Anslaget 1:7 Trafikavtal* får användas till utgifter för statens trafikavtal rörande transportpolitiskt motiverad interregional kollektivtrafik. Anslaget används vidare för att finansiera tillfällig juridisk, ekonomisk eller annan

expertis vid ingående av nya avtal samt för förvaltningsutgifter som kan hänföras direkt till trafikavtal. Anslaget får även användas till statligt tonnage för färjetrafiken till och från Gotland.

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

*Anslaget 1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut* får användas för utredningsverksamhet, kompetensutveckling, lokaler, särskild utrustning, administration och det nationella transportforskningsbiblioteket BIC. Anslaget får även användas för medfinansiering av Statens väg- och transportforskningsinstituts deltagande i EU-projekt.

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

*Anslaget 1:12 Transportstyrelsen* får användas för Transportstyrelsens förvaltningsuppgifter och för att betala svenskt medlemskap i internationella organisationer inom transportområdet.

*Anslaget 1:13 Trafikanalys* får användas till Trafikanalys förvaltningsutgifter som omfattar statistik-, utvärderings- och analysverksamhet inom transportområdet.

Regeringen föreslår att riksdagen anvisar anslagen för 2014 i enlighet med sammanställningen i tabellen nedan.

**Tabell 6 Budgetförslag för 2014 för trafikslagsövergripande frågor**

*Miljoner kronor*

Anslag		2013	2014
		Anslag	Förslag
1:3	Trafikverket	1 407	1 327
1:7	Trafikavtal	831	831
1:8	Viss internationell verksamhet	25	25
1:9	Statens väg- och transportforskningsinstitut	44	45
1:10	Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	349	349
1:12	Transportstyrelsen	1 988	2 015
1:13	Trafikanalys	62	63

När det gäller anslaget *1:3 Trafikverket* anförde regeringen i budgetpropositionen för 2013 att det effektiviseringsarbete som hade inletts 2011 bedömdes innebära en effektivisering om 60 miljoner kronor som för 2013 kan föras över från administration till väg- och banhållning. I budgetpropositionen för 2014 lyfter regeringen fram att effektiviseringsarbetet på så sätt har resulterat i mer väg och järnväg för pengarna. I propositionen anges vidare att riksdagen har beslutat om en ny långsiktig ekonomisk ram för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen för perioden 2014–2025 (prop. 2012/13:25, bet. 2012/13:TU2, rskr. 2012/13:119). I den nya ramen ingår medel som enligt beräkningarna kommer att frigöras genom effektiv-



seringar inom administrationen. Regeringen framför att under planperioden beräknas effektiviseringarna inom administrationen resultera i åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen för ytterligare ca 2 miljarder kronor. I propositionen anges att utgångspunkten även för framtiden bör vara att de medel som frigörs från Trafikverkets administrationsanslag genom Trafikverkets effektiviseringsarbete ska användas till statens utveckling av transportinfrastrukturen och vidmakthållande av infrastrukturen. Regeringen föreslår att anslaget *1:3 Trafikverket* minskas med 32 500 000 kronor fr.o.m. 2014 för att finansiera insatser som rör utredningsverksamhet och styrning av de transportpolitiska frågorna inom anslaget *4:1 Regeringskansliet m.m. utgiftsområdet 1 Rikets styrelse*.

När det gäller anslaget *1:7 Trafikavtal* föreslås en oförändrad anslagsnivå jämfört med innevarande år. I propositionen lyfts fram att Trafikverket i maj 2013 inledde en upphandling av färjetrafiken till och från Gotland. Mot bakgrund av att konkurrensen har varit svag i alla genomförda upphandlingar och att det 2005 inte inkom något anbud finns det enligt regeringen skäl att vara förberedd på att upphandlingen kan misslyckas. I propositionen framförs därför att i händelse av att Trafikverket inte kan teckna ett avtal om Gotlandstrafiken inom ramen för den pågående upphandlingen, bedöms ett statligt engagemang i fartygsförsörjningen för Gotlandstrafiken vara nödvändigt för att säkerställa färjetrafiken till och från Gotland. Regeringen menar att staten under sådana omständigheter bör anskaffa fartyg som ställs till en eller flera transportörers förfogande. De anskaffade fartygen bör finnas tillgängliga i god tid innan avtalet om Gotlandstrafiken löper ut den 31 januari 2017. Regeringen beräknar att kostnaden för anskaffande av fartyg uppgår till 4 500 miljoner kronor och avser belasta anslaget för trafikavtal. I propositionen anges att om Trafikverket tecknar trafikavtal till följd av den upphandling som inleddes i maj 2013 kommer ovanstående åtgärder inte att genomföras. Regeringen föreslår därför att investeringsplanen för anskaffande av fartyg för Gotlandstrafiken till 2014–2016 godkänns.

När det gäller anslaget *1:7 Trafikavtal* kan vidare nämnas att det i enlighet med vad trafikutskottet tidigare efterlyst (bet. 2011/12:TU1) finns en redovisning i budgetpropositionen för 2014 av hur kostnaderna för den avtalade trafiken fördelats över olika trafikslag under föregående budgetår.

**Tabell 7 Kostnader för avtalad trafik**

*Miljoner kronor*

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

I enlighet med förslag i budgetpropositionen för 2011 minskas anslagsnivåerna år 2014 för *1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut* och *1:13 Trafikanalys* till följd av beräknade samordningsvinster i samband med e-förvaltningsprojekt i statsförvaltningen.

För anslagen *1:8 Viss internationell verksamhet* och *1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk* föreslås oförändrade anslagsnivåer för 2014 jämfört med innevarande år.

Vad avser anslaget *1:12 Transportstyrelsen* framför regeringen att anslaget under 2011–2013 minskades med 52 miljoner kronor per år i 2011 års prisnivå som en kompensation för att myndigheten engångsvis tillfördes medel för att balansera det ackumulerade underskott som fanns vid övergången till redovisning mot inkomsttitel för Transportstyrelsens avgiftsfinansierade verksamhet. I propositionen framförs vidare att regeringen föreslår att denna tillfälliga anslagsminskning permanentas eftersom Transportstyrelsens effektiviseringsarbete har resulterat i lägre kostnader för den avgiftsfinansierade verksamheten. Regeringen framför att den inte föreslår någon ytterligare minskning av anslaget, trots att kostnaderna för den avgiftsfinansierade verksamheten budgeteras till ett lägre belopp än i tidigare budgetpropositioner.

### **Bemyndigande om ekonomiska åtaganden**

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 2014 bemyndigas ingå ekonomiska åtaganden för ramanslaget *1:7 Trafikavtal* i samband med tjänstekoncessioner, avtal om trafiktjänst som grundar sig på allmän trafikplikt, samverkansavtal samt upphandling av transportpolitiskt motiverad trafik som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 7 500 miljoner kronor 2015–2027.

### *Sjöfart*

#### **Anslagen**

*Anslaget 1:4 Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål m.m.* är avsett för utgifter inom Sjöfartsverkets ansvarsområde som inte finansieras via handelssjöfarten, såsom flyg- och sjöräddning, isbrytningsverksamhet och fritidsbåtsinfrastruktur.

*Anslaget 1:5 Ersättning till viss kanaltrafik m.m.* får användas för utgifter för statsbidrag för att täcka underskott vid drift av Trollhätte kanal och Säffle kanal. Anslaget får användas för utgifter för utredningar med anknytning till kanaltrafiken.

Som framgår av tabellen nedan föreslår regeringen att anslaget 1:5 ökas med 100 miljoner kronor under 2014 och anslaget 1:4 med 45 miljoner kronor permanent per år och 200 miljoner kronor per år för isbrytningsverksamhet inom Sjöfartsverket.

**Tabell 8 Budgetförslag för 2014 för sjöfartsområdet**

*Miljoner kronor*

Anslag		2013	2014
		Anslag	Förslag
1:4	Ersättning för sjöräddning fritidsbåtsändamål m.m.	143	388
1:5	Ersättning till viss kanaltrafik m.m.	62	162

### 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. I propositionen anges att Sjöfartsverkets ekonomiska resultat har påverkats negativt av konjunkurläget och av flera stränga vintrar ur ett isbrytarperspektiv. För perioden 2014–2016 prognostiserar Sjöfartsverket i sin treårsplan att resultatet före skattemotsvarighet under perioden utvecklas från ca 1,8 miljoner kronor 2014 till 3,5 miljoner kronor 2016. Soliditeten förväntas vid periodens slut ligga på 3 procent. Regeringen anger att den ekonomiska utvecklingen är bekymmersam och att ett stort fokus måste läggas på att vända denna utveckling.

I propositionen anges att skärpta krav för svavelhalten i marint bränsle från 2015 beräknas leda till ökade kostnader för sjöfartsnäringen. I syfte att motverka effekten av de ökade kostnaderna föreslår regeringen en tillfällig ökning av anslagen till Sjöfartsverket under 2014–2016 med sammanlagt 345 miljoner kronor. Det sker genom att anslaget *1:4 Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål m.m.* ökas tillfälligt med 200 miljoner kronor per år 2014–2016 som får användas till utgifter för isbrytningsverksamhet. En permanent höjning av samma anslag med 45 miljoner kronor per år föreslås för att få full kostnadstäckning för Sjöfartsverkets sjö- och flygräddningsverksamhet. Vidare föreslås anslaget *1:5 Ersättning till viss kanaltrafik* ökas tillfälligt med 100 miljoner kronor som får användas till driften av Trollhätte kanal och Säffle kanal m.m.

Regeringen framför att de föreslagna åtgärderna beräknas stärka den ekonomiska ställningen i Sjöfartsverket. Det leder enligt regeringen till att behovet av avgiftsökningar minskar som ett led i regeringens ambition att stärka basindustrins konkurrenskraft. I propositionen anges vidare att regeringen avser att noga följa den ekonomiska utvecklingen inom Sjöfartsverket samt att utvärdera den ekonomiska styrningen och organisationen i ett bredare perspektiv.

Sjöfartsverket har ett räntabilitetskrav för perioden 2012–2014 på 3,5 procent, räknat på resultatet efter skattemotsvarighet över en konjunkturcykel. Regeringen bedömer att detta räntabilitetskrav fortfarande är motiverat som ett långsiktigt mål. Vidare anser regeringen att det är motiverat att det nuvarande soliditetsmålet på minst 25 procent ligger kvar.

När det gäller utdelningskravet anser regeringen att detta bör vara en tredjedel av vinsten, räknat som resultatet efter skattemotsvarighet. Det föreslås att regeringen även fortsättningsvis bemyndigas att besluta om utdelning och skattemotsvarighet.

### **Finansiella befogenheter och investeringsplan**

Regeringens inriktning är att Sjöfartsverket ska finansiera det pågående projektet med anskaffning av sju nya flyg- och räddningshelikoptrar med egna likvida medel samt med lån. Regeringen föreslår därför att ett bemyndigande ges så att Sjöfartsverket under 2014 kan uppta lån i och utanför Riksgäldskontoret som inklusive tidigare upplåning uppgår till högst 835 miljoner kronor. Vidare föreslås att Sjöfartsverket i enlighet med nu gällande ordning ges möjlighet att sätta in kassamässigt överskott på räntebärande konto i Riksgäldskontoret eller en affärsbank.

Som framgår av tabellen nedan planerar Sjöfartsverket investeringar för 804,8 miljoner kronor för perioden 2014–2016. Av propositionen framgår att investeringarna ska användas främst till nya helikoptrar samt till dammsäkerhetshöjande åtgärder i Trollhätte kanal. Investeringar ska också ske i lotsbåtar, arbetsfartyg, isbrytare, 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 2014–2016 godkänns.

**Tabell 9 Investeringsplan för Sjöfartsverket 2014–2016***Miljoner kronor*

	2014	2015	2016
	Beräknat	Beräknat	Beräknat
<b>Investeringar</b>			
Farleder/utmärkning	97,2	44,0	31,7
Isbrytning	48,5	12,0	8,0
Sjötrafikinformation (VTS)	26,1	13,0	2,5
Sjögeografisk information	15,9	11,4	9,9
Lotsning	45,0	29,7	20,5
Flyg- och sjöräddning	350,7	10,0	10,0
Övriga myndighetsupp- gifter	0	0	0
Gemensamma funktioner	7,3	4,9	6,5
<i>Summa investeringar</i>	<i>590,7</i>	<i>125,0</i>	<i>89,1</i>
<b>Finansiering</b>			
Lån	350,0	0	0
Egna medel	240,7	125,0	89,1
<i>Summa finansiering</i>	<i>590,7</i>	<i>125,0</i>	<i>89,1</i>

## Luftfart

### Anslag

*Anslaget 1:6 Driftbidrag till icke statliga flygplatser* disponeras av Trafikverket och får användas för utgifter för att finansiera delar av driftunderskott vid kommunala och privata flygplatser som trafikeras av flyglinjer som upphandlas av staten samt utgifter för att upprätthålla beredskap för samhällsviktiga transporter på vissa flygplatser.

**Tabell 10 Budgetförslag för 2014 för luftfartsområdet***Miljoner kronor*

Anslag		2013	2014
		Anslag	Förslag
1:6	Driftbidrag till icke statliga flygplatser	70	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 det ska tillhandahålla flygtrafiktjänster samt service- och konsulttjänster som är knutna till verksamheten såväl inom som utom landet.

I syfte att skapa bättre förutsättningar för forsknings- och innovationsinsatser har riksdagen gett Luftfartsverket vissa möjligheter att via Trafikverkets anslag finansiera viss FoI-verksamhet (prop. 2012/13:25, bet. 2012/13:TU2, rskr. 2012/13:119).

Flygets utveckling, som är av stor betydelse för Luftfartsverkets intäkter, innebar under 2011 och 2012 minskad tillväxt av volymer och har sedan mars 2012 inneburit en minskning av trafiken.

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 på att enligt den prognos som redovisats uppnås bara 11 procent och att utvecklingen dessutom innebär en försämring. Regeringen anser dock att det inte är rimligt att minska målet för soliditeten, även om det innebär att målet inte nås senast 2017. I propositionen anges att en viktig förklaring till den försämrade räntabiliteten är att det har funnits ett behov att öka avsättningarna för tjänstepensioner. Behovet har uppstått till följd av allt lägre nivåer för den långa realränta som används när avsättningarna beräknas. Vidare anser regeringen beträffande utdelningskravet att detta bör vara 15 procent av vinsten räknat som resultatet efter skattemotsvarighet som ska inbetalas till inkomsttitel och att den slutligt bör fastställa detta i samband med bokslutet. Regeringen föreslår således att den bemyndigas att besluta om utdelning och skattemotsvarighet när det gäller Luftfartsverkets ekonomiska resultat.

Under 2013 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 2014 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 2014 låta Luftfartsverket placera likvida medel på räntebärande konto i och utanför Riksgäldskontoret. I propositionen föreslås också att regeringen bemyndigas att under 2014 låta Luftfartsverket teckna borgensförbindelser för krediter till förmån för LFV Holding AB inom en ram om högst 100 miljoner kronor. Vidare bemyndigas regeringen att låta Luftfartsverket teckna aktier eller ge aktieägartillskott till LFV Holding AB inom en ram om högst 150 miljoner kronor.

### **Investeringsplan**

Luftfartsverkets investeringsplan för perioden 2014–2016 uppgår till 442 miljoner kronor, vilket huvudsakligen är i nivå med föregående års investeringsplan. För perioden 2014–2016 uppges de största investeringarna i Luftfartsverkets investeringsplan innefatta bl.a. följande.

- Ett pågående internationellt samarbetsprojekt (COOPANS) för kontinuerlig utveckling av flygledningssystemet mellan leverantörer av flygtrafiktjänst som har samma typ av utrustning och samma systemleverantör.

- Uppgradering av nuvarande radarstationer (SUPS) och utbyte av radiostationer i norra Sverige (VHF) samt ersättning av nationellt nätverk för kommunikation mellan olika operativa enheter och anläggningar, såsom radarstationer, radio och navigationsutrustningar (LFV-ATN).
- Utrymme för att hantera alternativa anläggningar för kontrollcentralerna i Malmö och Stockholm (s.k. contingency) i syfte att säkerställa kapacitet i händelse av att ordinarie anläggningar slås ut.
- Anskaffning av s.k. primärradar (PSR TMA SA) som behövs som backup till den normala radarövervakningen.
- System för hantering av aeronautisk information (ADQ).

För perioden 2014–2016 föreslås de planerade investeringarna uppgå till 442 miljoner kronor i enlighet med följande sammanställning.

**Tabell 11 Investeringsplan för Luftfartsverket 2014–2016**

*Miljoner kronor*

	2014	2015	2016
	Budget	Beräknat	Beräknat
<b>Investeringar</b>			
COOPANS	27	27	35
Contingency	-	25	25
SUPS	17	-	-
PSR TMA SA	20	-	-
RTC	-	-	-
VHF	4	4	4
LFV-ATN	12	6	-
ADQ	10	10	-
Övrigt	40	89	87
<i>Summa investeringar</i>	<i>130</i>	<i>161</i>	<i>151</i>
<b>Finansiering</b>			
Lån	-	-	-
Egna medel	130	161	151
<i>Summa finansiering</i>	<i>130</i>	<i>161</i>	<i>151</i>

Regeringen föreslår att investeringsplanen för Luftfartsverket för perioden 2014–2016 godkänns.

### *Informationssamhället*

#### **Anslag**

*Anslaget 2:1 Post- och telestyrelsen* får användas för PTS förvaltningsutgifter i den mån dessa inte finansieras med avgifter.

*Anslaget 2:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade* får användas för utgifter för ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning i syfte att trygga behovet av effektiva elektroniska kommunikationer och posttjänster. Anslaget får även användas för utgifter

för utvecklingsprojekt med inriktning på elektronisk kommunikation och it-användning för personer med funktionsnedsättning, t.ex. tillgänglighet till kommunikation, utbildning och media.

*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 informations-samhället samt för uppföljning och utvärdering av denna politik.

*Anslaget 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* får användas för utgifter för åtgärder för driftsäkra och tillgängliga elektroniska kommunikationer. Detta inbegriper stöd till bredbandsprojekt i områden där utbyggnad inte genomförs på marknadsmässig grund. Anslaget får vidare användas för utgifter för åtgärder för driftsäkra och robusta elektroniska kommunikationer för att skydda kommunikationerna mot allvarliga hot och påfrestningar i fredstid samt för samhällsomfattande tjänster inom området elektronisk kommunikation. Anslaget används också för administration av åtgärderna.

*Anslaget 2:6 Gemensamma e-förvaltningsprojekt* får användas för utgifter för styrning och samordning samt finansiering av e-förvaltningsprojekt som är av strategisk betydelse för digitaliseringen av den offentliga förvaltningen. Vidare får anslaget användas för utgifter för E-legitimationsnämndens verksamhet i den mån dessa inte finansieras med avgifter.

**Tabell 12 Budgetförslag för 2014 för informationssamhället**

*Miljoner kronor*

Anslag		2013	2014
		Anslag	Förslag
2:1	Post- och telestyrelsen	21	27
2:2	Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade	145	127
2:3	Grundläggande betaltjänster	37	37
2:4	Informationsteknik: Telekommunikationer m.m.	25	19
2:5	Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	260	250
2:6	Gemensamma e-förvaltningsprojekt	39	38

När det gäller anslaget 2:1 *Post- och telestyrelsen* föreslår regeringen att det ökas med 6 miljoner kronor fr.o.m. 2014 i syfte att stärka PTS verksamhet inom funktionshinderområdet. Anslaget 2:2 *Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade* minskas därmed med motsvarande belopp.



När det gäller anslaget 2:2 *Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade* föreslår regeringen vidare att 11 miljoner kronor tillfälligt förs över till anslaget 2:6 *Gemensamma e-förvaltningsprojekt* av strategisk betydelse för fortsatt arbete med e-förvaltningsutveckling under 2014. Anslaget 2:2 föreslås därmed minskas med sammanlagt 17 miljoner kronor.

För anslaget 2:3 *Grundläggande betaltjänster* föreslår regeringen en oförändrad anslagsnivå för 2014 jämfört med innevarande år.

Anslaget 2:4 *Informationsteknik: Telekommunikation m.m.* ska enligt förslaget minskas med 4 miljoner kronor som i stället förs till anslaget 2:6 *Gemensamma e-förvaltningsprojekt* för fortsatt arbete med e-förvaltningsutveckling. Vidare föreslår regeringen att anslaget permanent minskar med 166 000 kronor som i stället förs till anslaget 2:6 *Ersättning till SOS Alarm Sverige AB för alarmeringstjänst enligt avtal* inom utgiftsområde 6 Försvar och samhällets krisberedskap för SOS Alarm AB:s verksamhet kring det EU-gemensamma journumret för försvunna barn. Anslaget föreslås också minska med 1,5 miljoner kronor 2014 för delfinansiering av Ekonomistyrningsverkets deltagande i Open Pan European Public Procurement On-Line och för uppdraget som s.k. PEPPOL-myndighet.

Regeringen föreslår att anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* minskas med 10 miljoner kronor som i stället förs till anslaget 2:6 *Gemensamma e-förvaltningsprojekt* för e-legitimationsnämndens verksamhet.

### **Avgift för skydd av elektroniska kommunikationer**

Finansiering 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.

### **Bemyndigande om ekonomiska åtaganden**

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 197 miljoner kronor 2015 och 2016
- för anslaget 2:3 *Grundläggande betaltjänster* ingå ekonomiska åtaganden som medför behov av framtida anslag på högst 55 miljoner kronor 2015 och 2016

- för anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 155 miljoner kronor för 2015 och 2016.

## **Motionerna**

### *Socialdemokraterna*

I kommittémotion 2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S) konstateras att ett socialt, ekologiskt och ekonomiskt hållbart transportsystem är en nödvändighet för att Sverige på ett effektivt sätt ska kunna möta framtidens utmaningar. I motionen framförs vidare att en förbättrad infrastruktur ger möjlighet till en förbättrad livskvalitet. Människor ska enligt motionärerna kunna använda sin tid mer effektivt i stället för att sitta fast i bilköer eller vänta på försenade pendeltåg. Motionärerna vill därför under 2014–2025 investera 46 miljarder kronor mer än regeringen i infrastruktur enligt sin plan för 2014–2025. I motionen anges att det efter valet 2014 är angeläget att se vilka projekt som kan tidigareläggas i den nationella infrastrukturplanen, detta för att höja sysselsättningen och snabbt skapa en mer robust infrastruktur för pendling och godstransporter. I motionen anges vidare att vägnätet behöver bärighetsförstärkningar för skogs- och basindustrins godstransporter, varför motionärerna anslår 181 miljoner kronor mer än regeringen 2014 på tjälsäkring och bärighetsförstärkning av vägar och 15 miljoner mer i bidrag till drift av enskild väg. Motionärerna föreslår vidare i yrkande 8 ett särskilt riktat stöd på 686 miljoner kronor 2014 för ökad driftsäkerhet och vinterberedskap för järnvägen inom ramen för anslaget drift, underhåll och trafikledning i syfte att minska riskerna för störningar för godstransporter och arbetspendling. Motionärerna menar att en väl fungerande järnväg är en förutsättning både för exportindustrins godstransporter och arbetspendlingen.

### *Miljöpartiet*

I kommittémotion 2013/14:T521 av Stina Bergström m.fl. (MP) konstateras att våra möjligheter att nå klimatmålen nu och i framtiden påverkas av hur vi investerar i infrastruktur. Vidare anges att Miljöpartiet har en bred strategi för att modernisera transportsystemet och minska trafikens miljöpåverkan. Det krävs, menar motionärerna både ny teknik och att fler resor sker med kollektivtrafik, cykel och gång i stället för med lastbil. Miljöpartiet föreslår därför 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 och en särskild satsning på klimatsmarta godstransporter.

Motionärerna föreslår i yrkande 3 en närtidssatsning med fokus på klimatsmarta godstransporter som omfattar 500 miljoner kronor 2014. Godspotten ska användas till hållbara godstransporter på järnväg och sjöfart.

I partimotion 2013/14:C419 av Åsa Romson m.fl. (MP) yrkande 6 föreslår motionärerna en statlig medfinansiering på 12 miljarder fram till 2025 för spårvägssatsningar. Bakgrunden till yrkandet är bl.a. att det finns internationella exempel på hur kollektivtrafiksatsningar har bidragit till att lyfta hela områden och därigenom kunnat attrahera privat kapital till områden som tidigare betraktats som olönsamma för investeringar. I yrkande 4 i kommittémotion 2012/13:T521 framförs att 600 miljoner kronor av dessa ska tillföras 2014.

Miljöpartiet menar i yrkande 5 att Trafikverket bör ges i uppdrag att avsätta 750 miljoner kronor 2014 för ökad cykeltrafik. Stina Bergström m.fl. (MP) föreslår vidare i kommittémotion 2013/14:T520 yrkande 1 att staten i den nationella planen för 2014–2025 bör anslå ytterligare 9 miljarder kronor för cykelåtgärder. Motionärerna föreslår att 3 miljarder kronor ska användas under 2014–2017 och att satsningen ska tas ur Trafikverkets anslag för väghållning. I samma motion anges att uppskattningsvis 10 procent av svenskarnas resor sker med cykel. Trots detta är det bara 1 procent av samhällets infrastrukturinvesteringar som går till cykling. Även i partimotion 2013/14:C419 av Åsa Romson m.fl. (MP) yrkande 5 framförs att staten bör ta ett större ekonomiskt ansvar för att underlätta för dem som vill ta cykeln till jobbet, skolan eller kompiserna. Cykelinvesteringar bör därför enligt motionärerna göras i det statliga vägnätet, men också i kommunala och regionala vägnät med statlig delfinansiering. Motionärerna vill därför satsa 9 miljarder kronor för cykel- och gångfrämjande insatser fram till 2025.

I kommittémotion 2013/14:T521 yrkande 6 framhåller Miljöpartiet att tågtrafikens tillförlitlighet och tillgänglighet har varit undermålig och att det krävs krafttag och ihärdig satsning under lång tid för att kompensera för tidigare försummelser. Miljöpartiet vill därför öka järnvägsunderhållet med 600 miljoner kronor 2014.

Motionärerna föreslår i yrkande 7 att en större del av vägunderhållet ska gå till det perifera vägnätet på landsbygden, t.ex. för tjälsäkring.

Miljöpartiet framför i yrkande 10 att överskottet från trängselskatten ska föras till ett nytt anslag för riktat bidrag framför allt till kollektivtrafik i regionen. Således föreslår Miljöpartiet att 687 miljoner kronor förs från anslaget *1:11 Trängselskatt i Stockholm* till ett nytt anslag Kollektivtrafiksatsningar i Stockholmsregionen.

I yrkande 11 framför Miljöpartiet att anslaget till Trafikverkets trafikavtal ska höjas med 200 miljoner kronor årligen. Bakgrunden till yrkandet är att regeringens nedskärningar av anslag till trafikavtal enligt motionärerna har inneburit en successiv nedrustning av den regionala kollektivtrafiken i ett flertal landsbygdsregioner. Detta riskerar leda till nedläggning av tågtrafik på lågtrafikerade banor som är beroende av stöd för att trafikeras. Vidare anser Miljöpartiet att anslaget till trafikavtal bör delas upp i olika konton beroende på vilket transportslag det avser. Miljöpartiet menar att

ökade kostnader, exempelvis på grund av oljeprisökningar, för flyget eller Gotlandstrafiken inte får leda till att de samlade resurserna för kollektivtrafiken minskar.

I kommittémotion 2013/14:T526 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 30 föreslås en särskild pott på 9 miljarder kronor för regionala banor 2014–2025.

### *Sverigedemokraterna*

Tony Wiklander m.fl. (SD) framför i kommittémotion 2013/14:T453 att Sverigedemokraterna anslår stora resurser med fokus på upprustning, underhåll och drift av järnvägssystemet. Ambitionen är enligt motionärerna att nå upp till den högsta ambitionsnivå som etablerats av Trafikverket. För att stimulera gruv- och skogsnäringen prioriterar motionärerna även en rejäl upprustning av såväl Malmbanan som Inlandsbanan. Motionärerna menar att Malmbanan i dag är kraftigt belastad och att en utbyggnad till dubbelspår skulle ha positiva effekter för gruvnäringen och hela regionen. Vidare förespråkar motionärerna en marknadspott som snabbt ska kunna användas för att bygga bort uppkomna flaskhalsar som står i vägen för betydande investeringar i näringslivet.

I motion 2013/14:T459 framför Mattias Karlsson och Sven-Olof Sällström (båda SD) att regeringen bör utreda möjligheten att inrätta en särskild investeringspott för marknadsdrivna anpassningar av infrastrukturen. Som skäl för yrkandet anförs att det i en värld där marknaden blir alltmer global måste finnas utrymme för snabba, flexibla och marknadsanpassade infrastruktursatsningar för att samhället inte ska gå miste om möjligheter till tillväxt och sysselsättningsskapande investeringar. En särskild investeringspott skulle enligt motionärerna kunna möta snabba förändringar i näringslivets transportbehov.

### *Vänsterpartiet*

Jonas Sjöstedt m.fl. (V) framför i partimotion 2013/14:T385 att klimatförändringarna är en av de största politiska utmaningar vi står inför. För att Sverige ska ta sitt klimatansvar och bli ett föregångsland måste samhället bli mer transportsnålt och den egna bilen få en minskad betydelse som transportmedel. Motionärerna menar att det för detta krävs ett systemskifte inom transportsystemet. Vänsterpartiet föreslår därför ökade investeringar i nya järnvägar med 3 500 miljoner kronor för 2013. Vidare föreslås att anslaget för investeringar i nya statliga vägar ska sänkas med 1 000 miljoner kronor för 2014.

I motionen anges att för att den lokala och regionala kollektivtrafiken ska kunna utvecklas krävs långsiktigt stabila ekonomiska förutsättningar. Motionärerna föreslår därför att den lokala och regionala kollektivtrafiken tillförs ökat statligt stöd med 1 000 miljoner kronor för 2014.

Vänsterpartiet föreslår vidare ett riktat stöd till lokal spår- och trådbussstrafik med 700 miljoner kronor för 2014.

För att främja utvecklingen av snabbussar, s.k. BRT, anslår Vänsterpartiet 100 miljoner kronor 2014 till Trafikverket för att genomföra två systemförsök i lämpliga svenska städer. Även i motion 2013/14:T338 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 4 framförs att Trafikverket bör få i uppdrag att genomföra två lämpliga försök med BRT i Sverige.

I partimotionen föreslås vidare att 100 miljoner anslås för statlig medfinansiering 2014 för att utöka kapaciteten för kollektivtrafik på vatten samt stimulera drivmedel med låg miljöbelastning för dessa transporter.

Vänsterpartiet anser också att det bör införas försök med avgiftsfri kollektivtrafik i två län eller regioner. Ett fullskaligt försök med klimattaxa, dvs. avgiftsfri kollektivtrafik, i en storstadsregion och ett landsbygds-län bör genomföras. För detta anslår Vänsterpartiet 875 miljoner kronor 2014. Även i kommittémotion 2013/14:T338 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 3 föreslås försök med klimattaxa.

Vidare föreslås i partimotionen att 200 miljoner avsätts per år de kommande tre åren för omställning med bussar som drivs med el, hybrid eller bränslecell. Vänsterpartiet menar vidare att det inom kort kan uppkomma behov för hållbara transporter för näringslivet och anslår därför 200 miljoner kronor 2014 i en flexibel investeringspott för hållbara transportlösningar.

Motionärerna vill även avsätta 200 miljoner år 2014 för att höja statens stöd för investeringar i cykelvägar i kommunerna.

Vänsterpartiet föreslår ett ökat anslag för banunderhåll med 1 200 miljoner kronor för 2014. Vidare föreslås ett ökat underhåll för lågtrafikerade banor och kapillärspår med 680 miljoner kronor 2014. I motionen anges att Vänsterpartiet motsätter sig fortsatt höjda banavgifter så länge flygtrafiken och vägtrafiken inte betalar för sina fullständiga samhällsekonomiska kostnader. Vänsterpartiet kompenserar därför anslaget för höjda banavgifter med 240 miljoner kronor 2014.

Vänsterpartiet föreslår en ökning av anslaget Trafikavtal med 100 miljoner kronor i syfte att sänka priset för resenärer och gods i Gotlandstrafiken. Det är ett steg mot ett system med vägpris för denna trafik, menar motionärerna.

Vänsterpartiet avvisar investeringar i Förbifart Stockholm och övriga vägbyggen med medel från trängselskatten och minskar därmed anslaget för trängselskatt i Stockholm med 687 miljoner kronor för 2014. I kommittémotion 2013/14:T338 yrkande 7 av Siv Holma m.fl. (V) och partimotion 2012/13:T320 yrkande 18 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) framförs även att intäkterna från trängselavgiften i Stockholm i första hand ska användas till att förbättra och bygga ut kollektivtrafiken i enlighet med folkomröstningsresultatet.

I partimotionen framförs slutligen att Vänsterpartiet vill införa en konverteringspremie för bilar som konverteras till etanoldrift med 7 000 kronor, och med 20 000 kronor för biogas eller eldrift. Motionärerna anslår 200 miljoner kronor för detta 2014.

## 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 ram för utgiftsområde 22 Kommunikationer uppgår för 2014 till 45 428 miljoner kronor. Förslaget är beräknat med utgångspunkt i målen för transportpolitiken och politiken för informations-samhället och i enlighet med den inriktning på politiken som redovisas i budgetpropositionen.

Genom ett yttrande till finansutskottet den 15 oktober 2014 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 2014 redovisas i bilaga 2.

I det följande redovisas vissa förtydliganden av regeringens medelsfördelning samt kommentarer till vissa frågor som förts fram i ovan nämnda motioner med förslag till alternativa medelsanvisningar.

### *Utveckling av statens transportinfrastruktur*

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. Ett väl fungerande transportsystem nyttjar alla trafikslag på ett effektivt sätt, och de miljövänliga och säkra alternativen ska vara attraktiva och enkla att använda för resenärer och transportköpare.

Utskottet kan dock konstatera att ökningen av trafiken under lång tid tillsammans med många år av underinvestering har lett till ett mycket högt kapacitetsutnyttjande i vissa delar av transportsystemet. Det leder i sin tur till ökad trängsel och till att störningar oftare uppstår. Utskottet har därför tidigare välkomnat regeringens infrastrukturproposition 2012/13:25 Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem som innebär en kraftig ökning av satsningarna på infrastrukturen. I december 2012 fastställde riksdagen (bet. 2012/13:TU2, rskr. 2012/13:119 ) propositionen. Beslutet innebär en höjd ambitionsnivå och en historisk satsning med 522 miljarder kronor på transportinfrastrukturen under nästa planperiod 2014–2025. Det innebär en kraftigt ökad ram i förhållande till tidigare riksdagsbeslut och motsvarar en ambitionsökning med närmare 20 procent i jämförbara priser.

Av den totala ramen ska 281 miljarder kronor användas för att utveckla transportsystemet så att det klarar nuvarande och framtida krav på hållbarhet och för att göra det varaktigt robust. En betydande del av detta kommer att gå till järnvägen. Utskottet välkomnar satsningen på järnvägen.

Med utgångspunkt i propositionen lämnade Trafikverket i juni 2013 ett förslag till nationell plan för 2014–2025. Förslaget har remissbehandlats och beredning pågår inom Regeringskansliet. Regeringen avser att fatta beslut om en ny nationell plan våren 2014. Utskottet ser fram emot detta med stort intresse.

Utskottet vill även lyfta fram att effektiviseringar inom Trafikverket beräknas frigöra ca 17 miljarder kronor under perioden 2014–2025. Det innebär således att fler angelägna åtgärder kommer att kunna genomföras inom den ekonomiska ramen för den kommande planperioden 2014–2025 och därmed möjliggöra att vi får mer infrastruktur för pengarna.

Utskottet vill framhålla att alliansregeringen sedan den tillträdde förra mandatperioden har genomfört betydande och välbehövliga satsningar på infrastrukturuområdet. Regeringen har bl.a. beslutat om Förbifart Stockholm som är ett av de största infrastrukturprojekt någonsin när det gäller svensk vägtrafik. Regeringen har vidare tillsammans med Stockholms läns landsting, Stockholms stad, Nacka, Solna och Järfälla bl.a. kommit överens om att bygga ut Stockholms tunnelbana med nio nya stationer.

Trots de senaste årens satsningar bedömer utskottet att det är angeläget att identifiera åtgärder som kan bidra till ett långsiktigt hållbart transportsystem. Utskottet välkomnar därför den utredning som regeringen har tillsatt för att göra en översyn av järnvägens organisation. Utskottet instämmer med regeringen i att det svenska järnvägssystemet står inför ett antal utmaningar såsom bl.a. att tillhandahålla infrastrukturkapacitet av tillräcklig omfattning och kvalitet. Utredningen redovisade den 2 december 2013 ett delbetänkande där åtgärder som ytterligare kan förbättra järnvägens funktionssätt identifierades. Utskottet ser framemot den fortsatta beredningen av utredningens delbetänkande.

Utskottet välkomnar även att regeringen har gett Trafikverket i uppdrag att redovisa hur banavgifter kan utformas som styrmedel för effektivare kapacitetsutnyttjande samt att bedöma hur de så kallade kvalitetsavgifterna bör utformas för att järnvägssystemets aktörer ska få större incitament att vidta kostnadseffektiva åtgärder för att minska driftsstörningar. Uppdraget ska redovisas i maj 2014.

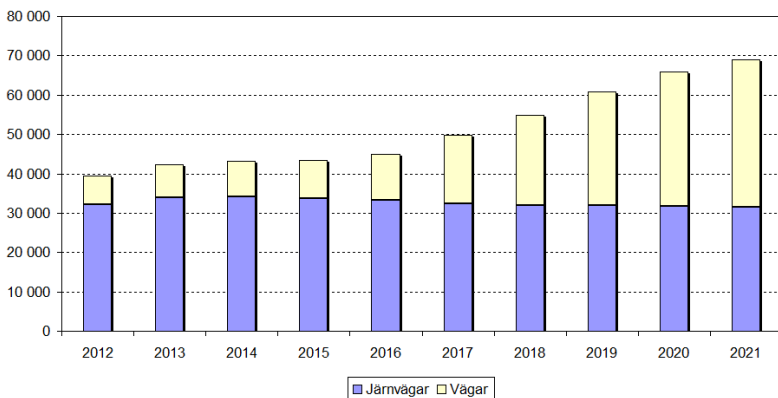
I budgetpropositionen föreslår regeringen att riksdagen anvisar anslagen *1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur*, *1:11 Trängselskatt i Stockholm* och *1:14 Trängselskatt i Göteborg* enligt följande för åren 2014, 2015 och 2016.

**Tabell 13 Budgetförslag för 2014 för utveckling av statens transportinfrastruktur m.m.***Miljoner kronor*

Anslag	2014	2015	2016
	Förslag	Förslag	Förslag
1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	18 389	21 467	23 287
1:11 Trängselskatt i Stockholm	874	815	813
1:14 Trängselskatt i Göteborg	817	959	1006

*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 nedanstående diagram för vart och ett av åren 2012–2021.

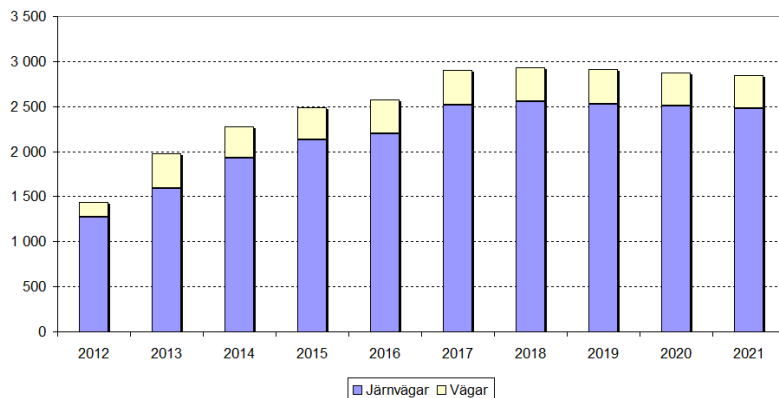
**Diagram 1 Beräknad låneskuld för vägar och järnvägar 2012–2021***Miljoner kronor*

Räntor och amorteringar på låneskulden belastar anslagen inom utgiftsområdet. Av nedanstående diagram framgår kostnaderna för räntor och amorteringar för vägar och järnvägar för vart och ett av åren 2012–2021. 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 2 Beräknad kostnad för räntor och amorteringar för vägar och järnvägar 2012–2021

Miljoner kronor



### Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur

Utskottet har med tillfredsställelse konstaterat att förslagen i den tidigare nämnda infrastrukturpropositionen (prop. 2012/13:25) visar att det finns en hög ambitionsnivå för satsningarna på transportinfrastrukturen i och med att den nya planeringsram som antagits av riksdagen för planeringsperioden 2014–2025 motsvarar en ambitionshöjning med närmare 20 procent i förhållande till tidigare riksdagsbeslut, varav 155 miljarder kronor avsätts för drift och underhåll av statliga vägar och 86 miljarder för drift, underhåll och reinvesteringar av statliga järnvägar. Utskottet kan också med tillfredsställelse konstatera att regeringen genom tillfälliga satsningar har tillfört stora belopp för framför allt drifts- och underhållsinsatser inom järnvägs- och vägsystemen.

När det gäller järnvägar vill utskottet särskilt lyfta fram följande. För att järnvägsinfrastrukturen ska vara framkomlig och kunna användas på avsett sätt är det nödvändigt att den underhålls och ibland förnyas. Drifts- och underhållsåtgärder är nödvändiga för att infrastrukturen ska vara trygg och säker och inte orsaka olyckor i järnvägssystemet. Såsom infrastrukturminister Catharina Elmsäter-Svärd anført är en grundläggande förutsättning för att åstadkomma ett robustare järnvägssystem att järnvägsanläggningens tekniska status är god. Underhållet av den statliga järnvägsanläggningen har länge varit eftersatt. Regeringen har därför mellan 2006 och 2013 i det närmaste fördubblat anslaget till drift och underhåll och planerar att fortsätta ökningen även under kommande år. Utskottet välkomnar denna angelägna ambitionshöjning.

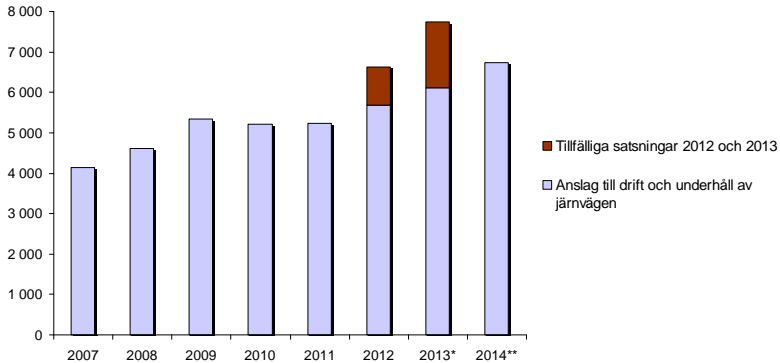
Utskottet är medvetet om att åtgärder för att höja järnvägssystemets kvalitet måste präglas av långsiktighet och uthållighet. Utskottet välkomnar därför regeringens långsiktiga satsning på drift och underhåll av järnvägen. Utskottet noterar även med tillfredsställelse att det 2012 och 2013 gjordes

särskilda satsningar på drift och underhåll samt att regeringen våren 2013 beslutade att Trafikverket får använda medel som från början var avsatta till räntor och amorteringar till just drift och underhåll.

Av nedanstående diagram framgår att regeringen både genom långsiktighet men även genom tillfälliga satsningar 2012 och 2013 har höjt ambitionsnivån avsevärt när det gäller drift- och underhåll av järnväg.

### Diagram 3 Utvecklingen av anslagsposten till drift, underhåll och trafikledning av järnvägen 2007–2014 (löpande priser)<sup>1</sup>

Miljoner kronor



\* Prognos

\*\* Förslag enligt budgetpropositionen för 2014.

Utskottet är väl medvetet om vikten av att även identifiera övriga åtgärder som leder till ett effektivt utnyttjande av järnvägssystemet. Exempelvis medför vinterväder prövningar för järnvägssystemet. Utskottet ser därför med tillfredsställelse på de förberedelser som genomförs på Trafikverket inför vintern. Förberedelserna innebär bl.a. att väderläget bevakas kontinuerligt, tågreduceringsplaner tas fram för att minska antalet tåg på banan vid kraftigt snöfall, snöröjningsplaner tas fram och trafikinformationen ska vara god.

Enligt vad utskottet har fått veta avser regeringen att ge Trafikverket i uppdrag att redovisa hur man ska förbättra arbetet med att åtgärda inrapporterade fel i den järnvägsinfrastruktur som myndigheten ansvarar för. Vidare avser regeringen att ge Transportstyrelsen i uppdrag att redovisa hur tillsynen av infrastrukturförvaltarnas och järnvägsföretagens underhållsverksamhet kan bli mer effektiv och vid behov skärpas. Utskottet välkomnar detta.

När det gäller vägar vill utskottet påminna om att det i regeringens skrivelse om åtgärdsplaneringen för transportsystemet 2010–2021 (skr. 2009/10: 197) meddelades att ramen för bärighetshöjande åtgärder under perioden ska uppgå till 14,8 miljarder kronor. Medlen ska enligt skrivelsen gå till bärighetsklasshöjande åtgärder på broar och vägar, beläggning av grusvä-

<sup>1</sup> Uppgifter hämtade från dåvarande Banverkets och sedermera Trafikverkets regleringsbrev.

gar, tjälsäkring, flexibilitet på grund av ett ökande antal specialdispenser, anpassning av vägar till dagens laster som är viktiga för näringslivet samt förbättringsåtgärder för att riskreducera vägnätet utifrån klimatförändringar och sårbarhet.

Utskottet vill även lyfta fram att effektiviseringar inom Trafikverket beräknas frigöra ca 17 miljarder kronor under perioden 2014–2025. Ett utrymme för ytterligare åtgärder motsvarande detta belopp tillkommer därmed utöver de resurser som riksdagen beslutade om med anledning av tidigare nämnda infrastrukturproposition.

Utskottet välkomnar även den genomlysning av Trafikverkets drift- och underhållsverksamhet av vägar och järnvägar som påbörjades 2011. Syftet med utvecklingsarbetet har varit att skapa förutsättningar för regeringen och Trafikverket att bedriva en effektivare resursstyrning av drift och underhåll för väg och järnväg samt att effektivisera och förtydliga regeringens styrning av Trafikverkets drift- och underhållsverksamhet. Genomlysningen har resulterat i att Trafikverket har arbetat med att införa och utveckla ett styrramverk för drift och underhåll av väg och järnväg.

Utskottet ser positivt på att det nya styrramverket kommer att ge regeringen möjlighet att följa utvecklingen för förbättringsarbetet med järnvägens utmaningar.

I propositionen anges att regeringen fortsätter arbetet med den pågående effektiviseringen av Trafikverkets verksamhet och transportsektorn i stort. Utskottet välkomnar i sammanhanget Trafikverkets arbete med att initiera mer samarbeten med framför allt operatörer inom sektorn för förbättringar.

I budgetpropositionen föreslår regeringen att riksdagen anvisar anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* enligt följande för åren 2014, 2015 och 2016.

**Tabell 14 Budgetförslag för 2014 för vidmakthållande av statens transportinfrastruktur**

*Miljoner kronor*

Anslag	2014	2015	2016
	Förslag	Förslag	Förslag
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	19 573	19 710	19 925

### *Satsningar på särskilda ändamål och lågtrafikerade banor*

När det gäller motionsförslag om att anslagsmedel bör specialdestineras för särskilda ändamål som cykeltrafik, lågtrafikerade banor och godssatsningar kan det påminnas om att en utvecklingslinje i reformeringen av den statliga budgetpolitiken inom kommunikationsområdet 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 anslagsmed-

len på olika ändamål samtidigt som styrningen från riksdagen och regeringen i ökad utsträckning sker i mål- och resultatform med redovisning i efterhand av budgetutfall på enskilda anslagsposter.

När det gäller frågan om att avsätta en särskild godspott inom anslaget för trafikens infrastruktur kan vidare nämnas att en utgångspunkt för det nya planeringssystemet som riksdagen lade fast våren 2012 (prop. 2012/13:25, bet. 2012/13:TU2, rskr. 2012/13:119) för åtgärder i trafikens infrastruktur just är att möjliggöra en ökad flexibilitet. Genom en regelbunden och löpande uppdatering av infrastrukturplanen förutsätts att det skapas instrument som på ett bättre sätt kan möta nya transportbehov, exempelvis den snabbt förändrade situation som uppstått inom gruvindustrin.

Utskottet vill även påminna om att regeringen inom ramen för åtgärdsplaneringen har gett Trafikverket i uppdrag att utreda förutsättningarna för en järnvägsförbindelse mellan Kaunisvaara och Svappavaara.

Det kan i sammanhanget också noteras 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 inom EU för perioden 2012–2020. I förslaget ingår övergripande prioriteringar för vad som kan finansieras såsom bl.a. det europeiska styrsystemet för järnvägstrafik (European Rail Traffic Management System, 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 2013/14:C419 (MP) yrkande 6 föreslås en statlig delfinansiering för spårvägar i 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 har tagits fram på uppdrag av civilutskottet, trafikutskottet och miljö- och jordbruksutskottet. I forskningsöversikten belyses 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.

### *Satsningar på kollektivtrafik och försök med klimattaxa*

Utskottet vill framhålla att kollektivtrafiken är ett viktigt medel för att uppfylla de transportpolitiska målen och därigenom åstadkomma en långsiktigt hållbar tillväxt i hela landet. Kollektivtrafiken ska vara attraktiv och anpassad efter de förutsättningar som råder i landets olika delar. En väl fungerande kollektivtrafik ger människor en geografisk tillgänglighet på ett energieffektivt och långsiktigt hållbart sätt. Utskottet vill lyfta fram att en attraktiv och effektiv kollektivtrafikmarknad skapas såväl genom ökad konkurrens som genom en resenärsanpassad samordning. Utskottet är övertygat om att den nyligen genomförda reformen på kollektivtrafikområdet, tillsammans med de många initiativ som har tagits av kollektivtrafikbranschen, kommer att bidra till en ökad och förbättrad kollektivtrafik.

Utskottet noterar med tillfredsställelse att det i budgetpropositionen för 2014 anges att utbudet av lokal och regional kollektivtrafik har ökat de senaste åren. I de tre största städerna har resandet ökat mer än utbudet, dvs. antalet resenärer per fordon har ökat.

Vad gäller motionsförslag om nolltaxa i kollektivtrafiken, s.k. klimattaxa, kan påminnas om att utskottet tidigare har hanterat motionsförslag om detta, senast i bet. 2012/13:TU1. Utskottet har här klargjort att biljettpriset är av betydelse för att skapa en attraktiv och konkurrenskraftig kollektivtrafik. Utskottet har dock samtidigt pekat på att även en rad andra faktorer är av betydelse, 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 initierats och genomförts i flera kommuner. Utskottet har fått veta att erfarenheterna från tidigare försök med nolltaxa inte har visat sig vara odelat positiva. Utskottet vill i sammanhanget även peka på att när det gäller samhällets stöd till kollektivtrafiken i Sverige är den genomsnittliga samlade skatteandelen från kommuner och landsting för lokal och regional kollektivtrafik ungefär 50 procent.

När det gäller motionsförslagen om BRT vill utskottet framhålla att användandet av ny teknik och nya kollektivtrafiksystem är angelägna frågor och kan vara viktiga medel för att påskynda övergången till ett samhälle med låga koldioxidutsläpp och mindre trängsel i städerna. Utskottet instämmer därför i motionärernas syn på vikten av att utveckla och pröva nya tekniska löningar och transportsystem.

Utskottet konstaterar att BRT redan finns i flera länder och att det pågår utredningar och försöksverksamheter med BRT såväl i Sverige som internationellt. Utskottet vill lyfta fram att en BRT-lösning planeras att tas i

drift i Malmö i juni 2014 inom ramen för ett EU-projekt som medfinansieras av Delegationen för hållbara städer och Europeiska regionala utvecklingsfonden. Utskottet välkomnar detta.

Utskottet vill även lyfta fram att bolaget X2AB, som bildats av aktörer inom kollektivtrafikbranschen för att driva på utvecklingen mot branschens fördubblingsmål, har startat ett projekt för att påskynda utvecklingen av BRT i Sverige. Bolaget arrangerade i juni 2013 ett första seminarium på temat tillsammans med Vinnova och Trafikverket.

Mot bakgrund av det pågående utvecklingsarbetet finner inte utskottet skäl att ta något initiativ i ärendet.

### *Banavgifter*

Miljöpartiet och Vänsterpartiet har i sina kommittémotioner tagit avstånd från höjda banavgifter och har därför avsatt medel för att kompensera för att avgifterna inte höjs.

Avgifter får enligt järnvägslagen (2004:519) tas ut av operatörerna för trafik på statens spåranläggningar. Enligt den grundläggande avgiftsbestämelsen i 7 kap. 2 § järnvägslagen ska avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen fastställas till ”den kostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon”. Utskottet vill peka på att banavgifterna i Sverige enligt uppgift från Trafikverket och Näringsdepartementet är förhållandevis låga i ett europeiskt perspektiv.

I Trafikverkets förslag till nationell plan för 2014–2025 anges att banavgifterna ska finansiera drift och underhåll av järnvägen. Vidare anges att totalt beräknas uttaget av banavgifter uppgå till 22,8 miljarder kronor under planperioden. Utskottet vill lyfta fram att Trafikverkets beräknade uttag av banavgifter enligt förslaget till nationell plan för 2014–2025 innebär att lagens minimikrav på sådan kostnadstäckning uppfylls under planperioden. I förslaget anger Trafikverket vidare att nuvarande bestämmelser om banavgifter inte lämnar utrymme för att ta ut banavgifter under den nivå som anges av såväl järnvägslagen som gällande EU-direktiv.

Utskottet har även fått veta av Näringsdepartementet att det pågår beredning av riksdagens tillkännagivande om banavgifter och att regeringen avser återkomma med en redogörelse för sitt arbete med banavgifter i samband med skrivelsen med beslut om nationell plan för transportinfrastrukturen för 2014–2025. Utskottet emotser detta med stort intresse.

### *Intäkter från trängselskatt*

I kommittémotioner från Miljöpartiet och Vänsterpartiet föreslås att över-skottet från trängselavgifterna i Stockholm överförs till ett nytt anslag för riktat bidrag till Stockholmsregionens kollektivtrafik. Utskottet har tidigare 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. Förbifarten innebär därför att framkomligheten för bussar kommer att kunna förbättras i innerstaden, menar utskottet.

I sammanhanget kan utskottet påminna om att det i dag görs stora satsningar även inom infrastrukturen för spårbunden kollektivtrafik i Stockholm, t.ex. Citybanan, Mäljarbanan och Tvärbanan.

Utskottet kommer under våren 2014 att behandla ytterligare motioner om Förbifart Stockholm.

### *Trafikavtal*

När det gäller motionsförslaget om en uppdelning av anslaget för trafikavtal kan det påminnas om att det 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 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 iakttä ett transportslagsövergripande synsätt vid valet av upphandling av regionalpolitiskt viktig persontrafik.

Utskottet påminner även om att regeringen på önskemål från riksdagen sedan 2013 redovisar fördelningen av anslaget för trafikavtal på olika trafikslag.

### *Ökade resurser till cykelåtgärder*

Transportsektorn står inför utmaningar när det gäller bl.a. trängseln i städerna, klimatfrågan och övriga miljöfrågor såsom buller. Utskottet vill därför lyfta fram cykeln som ett transportmedel med många fördelar. Cykeln tar mindre av gatumarken i anspråk, vilket minskar trängseln. Ur ett miljö- och klimatperspektiv är cykeln i princip oslagbar som transportmedel. Cykling har dessutom positiva effekter på folkhälsan.

Mot den bakgrunden instämmer utskottet med motionärerna i att det är angeläget att stärka cykelns roll som transportmedel och göra det mer attraktivt att cykla. Utskottet vill i sammanhanget framhålla att ca 944 miljoner kronor har avsatts för cykelåtgärder i den nu gällande trafikslagsövergripande planen för utvecklingen av transportsystemet 2010–2021. Därutöver finns ca 2,3 miljarder kronor till cykelinvesteringar i de regionala planerna. Vidare vill utskottet framhålla att i Trafikverkets kapacitetsutredning identifieras att potentialen att öka kapaciteten och minska trängseln ligger i cykel- och gångtrafik. Det lyfts fram att en väl fungerande infrastruktur är en förutsättning för en utveckling mot ökad säker cykling. Det innefattar ett sammanhängande nät av cykelvägar där framkomligheten för cyklisterna prioriteras, exempelvis vid signaler, och framför allt att insatser för åtgärda bristande länkar, säkra korsningar m.m.

Trafikverket har haft regeringens uppdrag att ta fram en ny trafikslags-övergripande plan för 2012–2025. Inom Regeringskansliet bereds för närvarande Trafikverkets förslag.

Utskottet vill även peka på att regeringen 2010 tillsatte en cykelutredning som redovisade sitt resultat i oktober 2012. Betänkandet har remissbehandlats och är för närvarande under beredning i Regeringskansliet.

Utskottet avser att under våren 2014 behandla ytterligare motioner om cykeltrafik.

### *Sjöfart*

När det gäller Sjöfartsverkets långsiktiga mål om 25 procent i soliditet kan utskottet konstatera att den verkliga soliditeten ligger avsevärt lägre för Sjöfartsverket (prognostiserad negativ för 2013 och 1 procent för 2014). I budgetpropositionen för 2013 angavs att regeringen ansåg att det fanns anledning att se över de gällande ekonomiska målen för verksamheten, bl.a. vad avser soliditetsmålet, samtidigt som regeringen föreslog att det nuvarande målet skulle kvarstå för 2013. Utskottet har fått veta att den översyn av de ekonomiska målen för Sjöfartsverket som genomförts av Regeringskansliet visar att målen är motiverade.

I sammanhanget vill utskottet också peka på att Statskontoret har haft regeringens uppdrag att genomföra en myndighetsanalys av Sjöfartsverket. I rapporten framgår att verkets ekonomiska problem är så omfattande att kostnadsminskande åtgärder inte är tillräckliga för att eliminera problemen. Statskontoret pekar på flera åtgärder som bör övervägas för att förbättra den ekonomiska ställningen i Sjöfartsverket. Det är därför med tillfredsställelse utskottet noterar att regeringen avser påbörja en utvärdering av Sjöfartsverkets ekonomiska styrning och organisation i ett bredare perspektiv.

Enligt utskottets mening är en välfungerande sjöfart till och från svenska hamnar avgörande för svensk industri och dess möjligheter att konkurrera på världsmarknaden. Utskottet välkomnar därför den satsning på sjöfarten som regeringen föreslår i propositionen. Utskottet ser, i likhet med regeringen framför sig att satsningen kan stärka den ekonomiska ställningen i Sjöfartsverket och därmed minska behovet av avgiftsökningar på kort sikt.

### *Luftfart*

Utskottet har inget att invända mot vad regeringen föreslår i budgetpropositionen om luftfartsområdet.

### *Politiken för informationssamhället*

Utskottet har inget att invända mot vad regeringen föreslår i budgetpropositionen inom avsnittet om politiken för informationssamhället. *Utskottet redovisar i detta betänkandes andra avsnitt om hänsynsmålet för transportpolitiken samt mål och resultatfrågor 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.

### *Övrigt – redovisningen av medelsanvändningen*

Utskottet har tidigare noterat i betänkandena 2011/12:TU1 och 2012/13:TU1 att det i budgetpropositionen anförs att anslaget 2:4 *Informationsteknik: Telekommunikation m.m.* används för insatser som bidrar till att förverkliga målen för informationssamhället. Utskottet bedömde att beskrivningen av den förutsedda medelsanvändningen bör kunna utvecklas. I budgetpropositionen för 2014 har det inte getts någon utvecklad beskrivning av den förutsedda medelsanvändningen för anslaget i enlighet med vad utskottet tidigare efterfrågat. Däremot redovisas vad anslaget har använts till under 2013 enligt följande: Under 2013 har anslaget 2:4 använts till uppdrag till PTS inom bl.a. bredband och informationssäkerhet, till Länsstyrelsen i Örebro län och Lantmäteriet samt konsultstudier inom bredband, till Linnéuniversitetet och Digidel inom digitalt innanförskap, till Statens kulturråd inom digitalisering av scenkonst, till Digitaliseringskommissionens verksamhet samt till samverkansavtal mellan å ena sidan regeringen och å andra sidan Sveriges kommuner och landsting för regionala agendor.

Av regeringens budgetproposition för 2014 framgår att utformningen av anslagens ändamål har setts över i propositionen. Det anges att syftet är att få en tydligare och mer enhetlig utformning av ändamålen och att utgångspunkten för översynen har varit att ändamålet ska vara tydligt och framåtriktat. Ambitionen har enligt regeringen varit att ta bort t.ex. beskrivningar av den tidigare användningen av anslaget och begrepp som innebär att den föreslagna användningen av anslaget blir otydlig. Många ändamål har därför skrivits om och förtydligats. En ny rubrik, ändamål, har också införts i anslutning till tabellen för anslagsutvecklingen för respektive anslag. Vid behov har kompletterande information lagts till som kan vara nödvändig för förståelsen av anslagets ändamål, men som inte är en del av ändamålet. Utskottet är positivt till dessa förändringar.

### *Sammanfattande ställningstagande*

Utskottet tillstyrker sammanfattningsvis de förslag till anslag för utgiftsområde 22 Kommunikationer som redovisas i propositionen. Utskottet har vidare inte några invändningar mot regeringens förslag till låneramar, ekonomiska förpliktelser eller investeringsplaner inom utgiftsområdet. Propositionen tillstyrks därmed även i detta avseende medan samtliga här behandlade motionsförslag avstyrks, dvs. motionerna 2012/13:T320 (V) yrkande 18, 2013/14:C419 (MP) yrkandena 5 och 6, 2013/14:T338 (V) yrkandena 3, 4 och 7, 2013/14:T385 (V), 2013/14:T453 (SD), 2013/14:

T459 (SD), 2013/14:T517 (S) yrkandena 1 och 8, 2013/14:T520 (MP) yrkande 1, 2013/14:T521 (MP) yrkandena 1, 3–7, 10 och 11 samt 2013/14:T526 (MP) yrkande 30.

## Trafikverkets ansvar för miljöfrågor

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om Trafikverkets ansvar för miljöfrågor. Utskottet hänvisar bl.a. till att Trafikverket har goda förutsättningar för att verka för ett långsiktigt hållbart transportsystem med fyrstegsprincipen som vägledning.

Jämför reservation 2 (MP).

### Bakgrund

Till och med 2009 hade dåvarande Banverket och Vägverket samt Sjöfartsverket ett s.k. sektorsansvar för sina respektive trafikslag. Transportstyrelsen hade sektorsansvar för luftfarten. Vägverket och Banverket skulle enligt sina instruktioner och utifrån sitt sektorsansvar vara samlade, stödjande och pådrivande gentemot andra aktörer inom respektive transportsystem. Vägverket skulle som statens företrädare på central nivå ha ett samlat ansvar för exempelvis hela vägtransportsystemets miljöpåverkan.

Trafikverksutredningen föreslog i betänkandet Tydligare uppdrag – i stället för sektorsansvar (SOU 2008:128) att begreppet sektorsansvar skulle tas bort eftersom det dels blev missvisande med den nya trafikslagsövergripande myndighetsstrukturen, dels uppfattades som ottydligt.

I budgetpropositionen för 2010 kan man läsa att det genom inrättandet av det nya Trafikverket inte längre finns skäl för sådana trafikslagsspecifika uppgifter och att regeringen i framtiden inte avsåg att tillämpa begreppet sektorsansvar i instruktioner och regleringsbrev. I propositionen anges att begreppet sektorsansvar i enlighet med Trafikverksutredningens förslag bör ersättas med tydliga uppdrag och styrmedel som regeringen definierar utifrån gällande lagstiftning. Regeringen avsåg i stället att i instruktionen och regleringsbrevet precisera och tydliggöra Trafikverkets samlade uppdrag och roll. Regeringen menade vidare att det uppstår en risk för missförstånd i fråga om rollfördelningen inom transportområdet om man efter Transportstyrelsens tillkomst bibehåller ett sektorsansvar.

### Motionen

I kommittémotion 2013/14:T526 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 13 framförs att Trafikverket åter bör få sektorsansvar för att jobba med miljöfrågor, och i samband med detta omfördela pengar i den nationella planen till förmån för åtgärder som påverkar transportbehovet (steg 1 och

steg 2-åtgärder enligt den s.k. fyrstegsprincipen). Som skäl för yrkandet anförs att sektorsansvar innebär att en myndighet har ett eget ansvar att ta miljöansvar inom sitt verksamhetsområde. För Trafikverkets del innebar det att myndigheten i många år bidrog till finansiering av kampanjer och andra åtgärder för att påverka efterfrågan på transporter, om än i blygsam omfattning. Men i samband med regeringens infrastrukturproposition för 2010–2021 togs dessa pengar bort. På ett likartat sätt har själva sektorsansvaret också försvunnit från myndigheten genom regeringens beslut år 2011. Det innebär enligt motionärerna att det saknas möjlighet för Trafikverket att verkligen jobba aktivt med fyrstegsprincipen.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet är inte av någon annan uppfattning än motionärerna när det gäller vikten av att transportsektorn arbetar aktivt med miljöfrågor. Utskottet har också vid flera tillfällen framhållit vikten av en omställning till ett långsiktigt hållbart transportsystem.

Utskottet vill dock peka på att det s.k. sektorsansvaret togs bort för att skapa en tydligare rollfördelning inom transportsektorn. Utskottet vill också framhålla att det faktum att Trafikverket inte längre har sektorsansvar inte innebär att verket inte har något ansvar för trafikens miljöpåverkan. Som exempel kan nämnas att Trafikverket, både enligt sin instruktion och enligt sitt regleringsbrev, ska verka för att miljökvalitetsmålen nås. Vidare ska Trafikverket skapa förutsättningar för ett långsiktigt hållbart transportsystem samt skaffa och sprida kunskap och information om tillgänglighet, framkomlighet, miljö, hälsa och säkerhet inom sitt ansvarsområde.

Mot bakgrund av motionens önskemål om att Trafikverket ska arbeta aktivt med den s.k. fyrstegsprincipen vill utskottet lyfta fram att regeringen i propositionen Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem (prop. 2012/13:25) framför att fyrstegsprincipen en viktig utgångspunkt för förslagen i propositionen liksom för den fortsatta planeringen av förvaltningen och utvecklingen av transportsystemet. Utskottet vill även framhålla att regeringen i flera olika sammanhang har betonat att fyrstegsprincipen ska vara vägledande för Trafikverkets arbete. Exempelvis framhålls detta i uppdraget till verket om att ta fram ett förslag till nationell plan för transportsystemet.

Vidare kan nämnas att det i budgetpropositionen för 2014 anges att fyrstegsprincipen ska vara vägledande för den fortsatta planeringen av förvaltningen och utvecklingen av transportsystemet. Regeringen framför att användningen av det befintliga transportsystemet bör optimeras före nybyggnation, dvs. att man med utgångspunkt i befintlig infrastruktur bör hitta den mest effektiva metoden för att få ut mesta möjliga kapacitet och kvalitet.

Enligt utskottets mening har Trafikverket goda förutsättningar för att verka för ett långsiktigt hållbart transportsystem med fyrstegsprincipen som vägledning, varför utskottet inte finner att det finns anledning för riksdagen att ta något initiativ i frågan. Motion 2013/14:T526 (MP) yrkande 13 avstyrks därmed.

## Anslaget för Gotlandstrafiken

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen finner inte skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslaget som därmed avslås.

Jämför reservation 3 (V).

### Bakgrund

Linjesjöfarten till och från Gotland har varit ett statligt åtagande sedan 1971. Syftet med regleringen är att trygga en tillfredsställande färjeförbindelse med Gotland året runt. Trafikverket har enligt sin instruktion i uppgift att ingå och ansvara för statens avtal om linjesjöfart till Gotland. Det görs genom att avtal ingås om att bedriva trafiken med de fartyg som utföraren själv har till sitt förfogande. Sedan 1980-talet har tilldelningen av avtal konkurrensutsatts. Nuförtiden ingås ett koncessionsavtal, vilket innebär att det är utföraren som får biljettintäkterna för transportköparna och som tar den övervägande risken för minskade intäkter. Från 1999 till 2010 var Rikstrafiken den myndighet som ansvarade för trafiken. Från 2011 ligger detta ansvar på Trafikverket. Sedan det statliga engagemanget inleddes har, med undantag för avtalsperioden 1988–1997, operatörerna varit Rederiaktiebolaget Gotland och dess dotterbolag Destination Gotland. Avtalsperioden för den nuvarande operatören Destination Gotland AB är 2009–2015. Enligt uppgift från Trafikverket har verket och Destination Gotland enats om innehållet i ett korttidsavtal för färjetrafiken till Gotland. Korttidsavtalet omfattar två år, dvs. fram till februari 2017. Avtalet liknar i huvudsak det gällande avtalet som går ut i januari 2015. Färjetrafiken till och från Gotland från 2017 är för närvarande under upphandling. Parallellt med detta arbetar Trafikverket med ett utredningsuppdrag om statliga färjor för Gotlandstrafiken. Statliga färjor är ett reservalternativ för det fall den pågående upphandlingen inte leder till ett avtal med en operatör. Arbetet med reservalternativ måste pågå parallellt för att kunna garantera trafik fr.o.m. februari 2017. Anbud i den pågående upphandlingen skulle lämnas t.o.m. den 28 oktober 2013. Trafikverket har dock beslutat att förlänga anbudstiden till den 11 november 2013. Uppdraget om statliga fartyg ska vid behov redovisas för regeringen den 23 december 2013.

## Motionerna

I kommittémotion 2013/14:T265 yrkande 2 framför Siv Holma m.fl. (V) att färjetrafiken till Gotland måste ses som vägen till Gotland. Den ersätter de broar, vägar och vägfärjor som erbjuds invånarna i andra delar av Sverige. Den måste därför enligt motionärerna ses som en del av den nationella infrastrukturen, och kostnaden bör därmed flyttas från anslaget Trafikavtal till anslaget *1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur*.

Även i motion 2013/14:T462 av Christer Engelhardt m.fl. (S) framförs att anslaget för Gotlandstrafiken bör flyttas från anslaget *1:7 Trafikavtal* till anslag *1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur*. Som skäl för yrkandet anförs att färjetrafiken inte är ett komplement till andra färdmedel utan en del av det nationella trafiksystemet. Finansieringen av färjetrafiken ska därför enligt motionärerna ses som en del av den nationella infrastrukturen. Motionärerna pekar på att Trafikanalys i rapporten Användning och styrning av anslaget till trafikavtal, Rapport 2012:5 föreslår att Gotlandstrafiken bör ses som en ersättning för en fast förbindelse och metodmässigt hanteras som andra infrastrukturfrågor.

## Utskottets ställningstagande

Utskottet har vid flera tillfällen framfört att det är av stor betydelse att färjetrafiken till och från Gotland ges god tillgänglighet som tillfredsställer behoven hos medborgare och näringsliv i regionen. Utskottet vill framhålla att Gotlands län präglas av beroendet av goda förbindelser med fastlandet, såväl för gods och egen befolkning som för turistflöden. Utskottet är således inte av någon annan uppfattning än motionärerna när det gäller vikten av goda förbindelser mellan Gotland och fastlandet.

Det är därför med tillfredsställelse som utskottet tagit del av förslaget i budgetpropositionen om att staten bör anskaffa fartyg som ställs till en eller flera transportörers förfogande för det fall att Trafikverket inte kan teckna ett avtal om Gotlandstrafiken inom ramen för den pågående upphandlingen.

Utskottet vill framhålla att färjetrafiken mellan Gotland och fastlandet är en allmännyttig trafik tjänst och att det finns en fördel med att alla statens trafikavtal finansieras med ett och samma anslag. Det innebär att avvägningar mellan de olika avtalen kan göras.

Utskottet vill även peka på att det i budgetpropositionen 2014 redovisas att regeringen överväger att införa en ny metod för styrning av anslaget för trafikavtal. Det framförs att sedan anslaget kom till har anslagets storlek normalt sett varit lika från år till år. Regeringen menar att det behövs ett utvecklat angreppssätt för att komma fram till storleken på anslaget och hur det bör användas. Det anges att den metod som är tänkt att införas innebär dels att regeringen ger direktiv till ansvarig myndighet om att ta fram ett förslag till inriktningsbeslut och att regeringen därefter fastställer

de kriterier och avgränsningar som ska gälla för anslaget. Inriktningsbeslutet ska enligt propositionen ligga till grund för regeringens förslag till storlek på anslaget för trafikavtal. Utskottet välkomnar detta.

Utskottet finner avslutningsvis inga skäl att ta något initiativ med anledning av motionerna och avstyrker därmed kommittémotion 2013/14:T265 (V) yrkande 2 och motion 2013/14:T462 (S).

## Sjöfartsverkets finansiering

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om Sjöfartsverkets finansiering med hänvisning till det pågående utredningsarbetet.

Jämför reservation 4 (V).

### Bakgrund

Sjöfartsverket är sedan 1986 ett affärsverk under Näringsdepartementet. Det innebär att det är en organisationsform som juridiskt sett är en del av staten. Regeringen har direktivrätt gentemot Sjöfartsverket och verket har lydnaplikt i förhållande till regeringen på samma sätt som en myndighet. Ett affärsverk finansierar sin verksamhet med intäkter från de tjänster och produkter det tillhandahåller.

Sjöfartsverket finansieras i huvudsak med avgifter på handelssjöfarten. Som överordnat ekonomiskt mål gäller krav på full kostnadstäckning. Sjöfartsverkets viktigaste avgifter är farledsavgifter och lotsavgifter. Farledsavgifterna uppgår till över 900 miljoner kronor och lotsavgifterna till ca 440 miljoner kronor per år.

Sjöfartsverket fastslår även taxor för fritidsbåtar som passerar slussarna i Trollhätte kanal och Södertälje kanal. Verkets kostnader för bl.a. fritidsbåttrafiken ska enligt gällande riktlinjer finansieras över statsbudgeten. Det finns även taxor för isbrytning på beställning och mot ersättning. Den avser då inte isbrytning i farlederna som finansieras helt och hållet av farledsavgifterna.

### Motionen

Siv Holma m.fl. (V) menar i kommittémotion 2013/14:T339 yrkande 9 att regeringen bör utreda villkoren för att överföra finansieringen av Sjöfartsverkets verksamhet till statsbudgeten. Som skäl för yrkandet anger motionärerna att det för utvecklingen av svensk sjöfart behövs förbättrad sjöinfrastruktur. Mot bakgrund av att Sjöfartsverket finansieras genom avgifter och åläggs avkastningskrav leder finansieringsmodellen till ojämlika konkurrensvillkor mellan trafikslagen och försvårar styrning mot trafik- och miljöpolitiska mål.

## Utskottets ställningstagande

Utskottet har vid flera tillfällen, senast i betänkande 2012/13:TU12, uttryckt att en välfungerande sjöfart till och från svenska hamnar är avgörande för svensk industri och dess möjligheter att konkurrera på världsmarknaden.

Det är därför med tillfredsställelse som utskottet kan konstatera att regeringen har påbörjat ett omfattande utrednings- och utvecklingsarbete för att stärka den svenska sjöfarten. Utskottet har även fått veta att den ideella föreningen Sjöfartsforum har tagit fram ett förslag till en bred maritim strategi. I dokumentet efterfrågas bl.a. en tydlig politisk målbild, en strategi för infrastrukturen så att sjövägar utnyttjas, konkurrensneutralitet, enkla regelverk och forskningsresurser.

Utskottet menar att det är effektivt och ändamålsenligt att till största delen finansiera en verksamhet med avgifter direkt från brukarna. Utskottet anser dock i likhet med regeringen att Sjöfartsverkets ekonomiska situation är bekymmersam, och välkomnar därför att regeringen har för avsikt att utreda hur styrning och organisation kan utformas mer effektivt och ändamålsenligt. Utskottet noterar därför med tillfredsställelse att Sjöfartsverket håller på att se över sitt avgiftssystem. Skälet för detta är bl.a. att systemet är konjunkturkänsligt. När det är lågkonjunktur kommer färre fartyg, avgifterna blir lägre och Sjöfartsverket får då svårt att finansiera sin verksamhet.

Enligt utskottets mening finns det därför inga skäl att ta något ytterligare initiativ i ärendet och kommittémotion 2013/14:T339 (V) yrkande 9 avstyrks således.

## 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. Sektorsmål för transportsektorns klimatutsläpp, punkt 2 (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 Jasenko Omanovic (S).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2012/13:T17 av Anders Ygeman m.fl. (S) yrkande 8.

#### *Ställningstagande*

Det är oroande att regeringen har varit otydlig kring målet om en fossiloberoende fordonsflotta till 2030. Regeringen har visserligen sent omsider tillsatt en statlig utredning om målet, men detta skedde först flera år efter att målet antagits. Eftersom försäljningen av personbilar som drivs med höginblandade biodrivmedel minskar och genombrottet för alternativa bränslen för tunga lastbilar inte syns till anser vi att regeringens mål får ses som ett misslyckande. För att infrastrukturinvesteringarna ska kunna utformas för att på bästa sätt uppnå klimatmålen anser vi att det behövs ett sektorsmål för transportsektorns klimatutsläpp.

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

### **2. Trafikverkets ansvar för miljöfrågor, punkt 4 (MP)**

av Stina Bergström (MP).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 4 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2013/14:T526 av Stina Bergström m.fl. (MP) yrkande 13.



### *Ställningstagande*

Vi i Miljöpartiet menar att Trafikverket åter bör få sektorsansvar för att jobba med miljöfrågor. I samband med detta bör pengar omfördelas i den nationella planen till förmån för åtgärder som påverkar transportbehovet (steg 1- och steg 2-åtgärder enligt den s.k. fyrstegsprincipen). Sektorsansvar innebär att en myndighet har ett eget ansvar att ta miljöansvar inom sitt verksamhetsområde. För Trafikverkets del innebär det att myndigheten i många år bidrog till finansiering av kampanjer och andra åtgärder för att påverka efterfrågan på transporter, om än i blygsam omfattning. Men i samband med regeringens infrastrukturproposition för 2010–2021 togs dessa pengar bort. På ett likartat sätt har själva sektorsansvaret också försvunnit från myndigheten genom regeringens beslut år 2011. Det innebär, anser vi, att det saknas möjlighet för Trafikverket att verkligen jobba aktivt med fyrstegsprincipen.

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

### **3. Anslaget för Gotlandstrafiken, punkt 5 (V)**

av Siv Holma (V).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 5 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion

2013/14:T265 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 2 och

bifaller delvis motion

2013/14:T462 av Christer Engelhardt m.fl. (S).

### *Ställningstagande*

Gotland är en landsbygdsregion som trots nedläggningar av företag och militära förband har haft en relativt positiv utveckling under 2000-talet. Vi i Vänsterpartiet anser att en viktig orsak till det är övergången till moderna snabbfärjor som har förkortat restiden och gjort en bättre tidtabell möjlig. Vi vill framhålla att förutsättningarna för att bo, leva och driva företag på Gotland har förbättrats genom detta.

Vi har i vår budgetmotion anslagit medel för att göra det möjligt att sänka priserna på Gotlandstrafiken 2014. Vänsterpartiet ser också mycket positivt på att regeringen har en beredskap för att driva Gotlandstrafiken med statliga fartyg. På det sättet kan staten på ett mer effektivt sätt ta ansvar för att Gotlandstrafiken blir långsiktigt stabil och miljömässigt hållbar.

Vi anser att färjetrafiken till Gotland måste ses som vägen till Gotland. Den ersätter de broar, vägar och vägfärjor som erbjuds invånarna i andra delar av Sverige. Vi menar därför att Gotlandstrafiken ska ses som en del av den nationella infrastrukturen och att kostnaden därmed bör flyttas från anslaget Trafikavtal till anslaget *1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur*.

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

#### **4. Sjöfartsverkets finansiering, punkt 6 (V)**

av Siv Holma (V).

##### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag 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 2013/14:T339 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 9.

##### *Ställningstagande*

Jag anser att regeringen bör utreda villkoren för att överföra finansieringen av Sjöfartsverkets verksamhet till statsbudgeten. Jag menar att det för utvecklingen av svensk sjöfart behövs förbättrad sjöinfrastruktur. Mot bakgrund av att Sjöfartsverket finansieras genom avgifter och åläggs avkastningskrav menar vi att finansieringsmodellen leder till ojämlika konkurrensvillkor mellan trafikslagen som försvårar styrning mot trafik- och miljöpolitiska mål.

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

## Särskilda yttranden

### 1. Anslagen för 2014 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 3 (S)

Anders Ygeman (S), Monica Green (S), Suzanne Svensson (S), Leif Pettersson (S), Lars Johansson (S) och Jasenko Omanovic (S) anför:

Ett socialt, ekologiskt och ekonomiskt hållbart transportsystem är en nödvändighet för att Sverige på ett effektivt sätt ska kunna möta framtidens utmaningar. Välriktade investeringar i infrastruktur och transportsystem är en viktig del i att nå målet om att Sverige ska ha EU:s lägsta arbetslöshet år 2020. Vi vill framhålla att om transportmöjligheterna för exportindustrin förbättras ger detta möjligheter att både behålla, utveckla och nyetablera kvalificerad industriproduktion i Sverige. Möjligheter till snabba och leveranssäkra godstransporter betyder mycket när ett företag väljer var man ska etablera sig. Vi menar också att i synnerhet gruvsektorns expansion kan komma att ställa nya krav på infrastrukturen.

Vi vill framhålla att en förbättrad infrastruktur också ger möjlighet till en förbättrad livskvalitet. Människor ska kunna använda sin tid mer effektivt än att sitta fast i bilköer eller vänta på försenade pendeltåg. Vi menar att människor ska kunna känna trygghet i att ta ett jobb i grannkommunen eftersom kollektivtrafiken fungerar bra och såväl yrkesförare som bilister, cyklister och fotgängare ska uppleva de svenska vägarna som säkra.

Vi vill därför under 2014–2025 investera 46 miljarder mer i infrastruktur än regeringen enligt sin plan för åren 2014–2025. I syfte att höja sysselsättningen och snabbt skapa en mer robust infrastruktur för pendling och godstransporter anser vi att det efter valet 2014 är angeläget att se vilka projekt som kan tidigareläggas i den nationella infrastrukturplanen.

Vi anser att vägnätet behöver bärighetsförstärkningar för skogs- och basindustrins godstransporter. Vi anslår därför 181 miljoner kronor mer än regeringen år 2014 på tjälsäkring och bärighetsförstärkning av vägar och 15 miljoner kronor mer i bidrag till drift av enskild väg.

Vi menar att en väl fungerande järnväg är en förutsättning för att järnvägen ska bli ett attraktivt transportalternativ för exportindustrins godstransporter och för arbetspendlingen. Ett väl fungerande järnvägssystem kan också verksamt bidra till att uppnå de transportpolitiska målen och till att utveckla ett hållbart samhälle. Men järnvägssystemet plågas i dag av betydande brister, vilket också framkommer i den alltmer alarmerande medierapporteringen. Vi kan konstatera att en väsentlig orsak till problemen är att vi har en dåligt underhållen och starkt försliten järnvägsinfrastruktur. Att som regeringen, i ett läge då den svenska järnvägen är i stort behov av underhållsåtgärder, dra ned på anslaget till drift och underhåll av järnvägen med 286 miljoner för 2014 jämfört med 2013 är direkt oansvarigt. Vi socialdemokrater vill göra tvärtom och föreslår i stället, i syfte att minska

riskerna för störningar för godstransporter och arbetspendling, ett särskilt riktat stöd på 686 miljoner kronor år 2014 för ökad driftsäkerhet och vinterberedskap för järnvägen.

I nedanstående tabell redovisas sammanfattningsvis för 2014 vårt förslag till anslagsändring inom utgiftsområde 22 Kommunikationer i förhållande till regeringens förslag.

**Tabell 13 Socialdemokraternas förslag till ändrade anslag för 2014 för utgiftsområde 22 Kommunikationer**

*Tusental kronor*

Anslag	Regeringens förslag	Avvikelse från regeringen
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	19 572 580	+882 000
<i>Varav:</i>		+181 000
– Tjålsäkring och bärighetsförstärkning av vägar		+ 15 000
– Drift av enskild väg		+686 000
– Drift och underhåll järnväg		+882 000
<b>Summa</b>		<b>+882 000</b>

## 2. Anslagen för 2014 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 3 (MP)

Stina Bergström (MP) anför:

Transportsektorn är i dag långt ifrån att nå både nationella och internationella klimatmål. Det finns en stor klyfta mellan uppsatta klimatmål och den utveckling som väntas mot bakgrund av regeringens nuvarande politik. Koldioxidutsläppen från transportsektorn har ökat, framför allt från lastbilstrafiken. Miljardinvesteringar i storskaliga motorvägsprojekt i stället för kraftfulla investeringar i kollektivtrafik är en av orsakerna. Vi i Miljöpartiet vill därför framhålla att hur vi investerar i infrastruktur påverkar våra möjligheter att nå klimatmålen nu och i framtiden. Vi menar att utvecklingen måste brytas och att det krävs en offensiv satsning på de transportslag som leder oss närmare en lösning på klimatfrågan.

Vi vill se en bred strategi för att modernisera transportsystemet och minska trafikens miljöpåverkan. Det kräver både ny teknik och att fler resor sker med kollektivtrafik, cykel och gång istället för med bil och flyg. Vi menar att mer gods behöver transporteras med tåg eller fartyg i stället för med lastbil.

Mot denna bakgrund föreslår vi satsningar på de transportslag som ger lägst klimatpåverkan. Det innebär satsningar på snabb och tillförlitlig tågtrafik i kombination med bra bussförbindelser och spårvägar i städerna och en särskild satsning på klimatsmarta godstransporter.

Tågtrafikens tillförlitlighet och tillgänglighet är i dag undermålig, och vi vill framhålla att det krävs krafttag och ihärdig satsning under lång tid för att kompensera för tidigare försummelse. Inte minst den senaste tidens

granskning av medier har visat på de allvarliga konsekvenserna av bristfälliga satsningar på järnvägen. Men trots tågkaos i form av förseningar och inställda tåg väljer regeringen att skära ner på järnvägsunderhållet. Samtidigt fortsätter satsningarna på motorvägar. Detta är inte försvarbart. Vi i Miljöpartiet vill i stället öka järnvägsunderhållet med 600 miljoner kronor 2014. Vi vill också se en särskild pott på 9 miljarder kronor för regionala banor 2014–2025.

Vidare föreslår vi en närtidssatsning med fokus på klimatsmartare gods-transporter som omfattar 500 miljoner kronor 2014. Godspotten ska användas till hållbara godstransporter på järnväg och sjöfart.

Vi anslår medel till en statlig medfinansiering på 12 miljarder kronor fram till 2025 för spårvägssatsningar, varav 600 miljoner kronor ska tillföras 2014. Vi menar att det finns internationella exempel på hur kollektivtrafiksatsningar har bidragit till att lyfta hela områden och därigenom kunnat attrahera privat kapital till områden som tidigare betraktats som olönsamma för investeringar.

Vi vill framhålla att uppskattningsvis 10 procent av svenskarnas resor sker med cykel. Trots detta är det bara 1 procent av samhällets infrastrukturinvesteringar som går till cykling. Vi anser att staten bör ta ett större ekonomiskt ansvar för att underlätta för dem som vill ta cykeln till jobbet, skolan eller kompiserna. Cykelinvesteringar bör därför, menar vi, göras i det statliga vägnätet, men också i kommunala och regionala vägnät med statlig delfinansiering. Vi i Miljöpartiet vill därför satsa 9 miljarder kronor för cykel- och gångfrämjande insatser fram till 2025. Vi anser att 3 miljarder kronor av dessa ska användas under 2014–2017 och att satsningen ska tas ur Trafikverkets anslag för väghållning. Vi menar också att Trafikverket bör ges i uppdrag att avsätta 750 miljoner kronor 2014 för ökad cykeltrafik.

Vi menar att en större del av vägunderhållet ska gå till det perifera vägnätet på landsbygden, t.ex. för tjälsäkring.

Vi anser att överskottet från trängselskatten ska föras till ett nytt anslag för riktat bidrag framför allt till kollektivtrafik i regionen. Således föreslår Miljöpartiet att 687 miljoner kronor förs från anslaget *1:11 Trängselskatt i Stockholm* till ett nytt anslag: Kollektivtrafiksatsningar i Stockholmsregionen.

Slutligen anser vi att anslaget till Trafikverkets trafikavtal ska höjas med 200 miljoner kronor årligen. Vi anser att regeringens nedskärningar av anslag till trafikavtal har inneburit en successiv nedrustning av regional kollektivtrafik i ett flertal landsbygdsregioner. Det riskerar leda till nedläggning av tågtrafik på lågtrafikerade banor som är beroende av stöd för att trafikeras. Vidare anser vi att anslaget till trafikavtal bör delas upp i olika konton beroende på vilket transportslag det avser. Ökade kostnader, exempelvis på grund av oljeprisökningar, för flyget eller Gotlandstrafiken får inte leda till att de samlade resurserna för kollektivtrafiken minskar.

I nedanstående tabell redovisas för 2014 vårt förslag till anslagsändring inom utgiftsområde 22 Kommunikationer i förhållande till regeringens förslag.

**Tabell 14 Miljöpartiets förslag till ändrade anslag för 2014 för utgiftsområde 22 Kommunikationer**

*Tusental kronor*

<b>Anslag</b>	<b>Regeringens förslag</b>	<b>Avvikelse från regeringen</b>
1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	18 389 167	+1 600 000
<i>Varav:</i>		<i>-1 600 000</i>
– <i>Omprioritering från vägprojekt</i>		<i>-400 000</i>
– <i>Nej till Förbifart Stockholm</i>		<i>+750 000</i>
– <i>Öronmärkning cykelsatsningar</i>		<i>+600 000</i>
– <i>Satsning på spårväg</i>		<i>+1 000 000</i>
– <i>Medelstora och mindre järnvägsprojekt</i>		<i>+750 000</i>
– <i>Pott för regionala banor</i>		<i>+500 000</i>
– <i>Godspott satsning på järnväg, sjöfart m.m. i närtid</i>		
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	19 572 580	+750 000
<i>Varav:</i>		<i>+600 000</i>
– <i>Drift och underhåll järnväg</i>		<i>+150 000</i>
– <i>Kompensation för nej till höjda banavgifter</i>		
1:7 Trafikavtal	831 000	+200 000
– <i>Ökning trafikavtal öronmärkt för järnväg</i>		<i>+200 000</i>
1:11 Trängselskatt i Stockholm (Nytt anslag) Kollektivtrafiksatsningar i Stockholmsregionen	873 886	-687 000
<b>Summa</b>		<b>+2 550 000</b>

### **3. Anslagen för 2014 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 3 (SD)**

Tony Wiklander (SD) anför:

Efter många års försummelser från nuvarande och tidigare regeringar finns det i dag allvarliga kapacitetsbrister i vårt järnvägssystem. Vi Sverigedemokrater vill därför anslå stora resurser med fokus på upprustning, underhåll och drift av järnvägssystemet. Ambitionen är att nå upp till den högsta ambitionsnivå som etablerats av Trafikverket för att komma till rätta med bristerna. För att stimulera gruv- och skogsnäringen prioriterar vi även en rejäl upprustning av såväl Malmbanan som Inlandsbanan. Vi menar att

Malmbanan i dag är kraftigt belastad och att en utbyggnad till dubbelspår skulle ha positiva effekter för gruvnäringen och hela regionen. Vidare vill vi inrätta en marknadsanpassad pott som kan användas för att bygga bort uppkomna flaskhalsar som står i vägen för betydande investeringar i näringslivet. Vi lever i en värld där marknaden blir alltmer global, och då måste det finnas utrymme för snabba, flexibla och marknadsanpassade infrastruktursatsningar för att samhället inte ska gå miste om möjligheter till tillväxt och sysselsättningsskapande investeringar. En särskild investeringspott skulle kunna möta snabba förändringar i näringslivets transportbehov, menar vi.

Vi vill vidare anslå 10 miljoner kronor mer än regeringen när det gäller driftbidrag till icke statliga flygplatser och höja anslaget 1:7 Trafikavtal med 50 miljoner kronor för 2014.

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

**Tabell 15 Sverigedemokraternas förslag till ändrade anslag för 2014 för utgiftsområde 22 Kommunikationer**

*Tusental kronor*

<b>Anslag</b>	<b>Regeringens förslag</b>	<b>Avvikelse från regeringen</b>
1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	18 389 167	+2 308 553
<i>Varav:</i>		
– <i>Banhållning Malmaban, planering</i>		+900 000
– <i>Marknadsanpassad pott för investeringar</i>		+908 553
– <i>Övrigt</i>		+500 000
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	19 572 580	+500 000
1:6 Driftbidrag till icke statliga flygplatser	70 013	+10 000
1:7 Trafikavtal	831 000	+50 000
<b>Summa</b>		<b>+2 868 553</b>

#### **4. Anslagen för 2014 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 3 (V)**

Siv Holma (V) anför:

Klimatförändringarna är en av de största politiska utmaningarna vi står inför. För att Sverige ska ta sitt klimatansvar och bli ett föregångsland måste samhället bli mer transportsnålt och den egna bilen få en minskad betydelse som transportmedel. Vi anser att för detta krävs ett systemskifte inom transportsystemet. Tillgängligheten till kollektivtrafik måste öka och möjligheterna förbättras för såväl gångtrafikanter som cyklisterna. Vi menar

att resor måste flyttas från flyget till järnvägen och att ökningen av gods- trafik på vägarna måste bromsas genom förbättrad logistik och i betydande omfattning flyttas till järnvägen och sjöfarten.

För omställningen till ett klimatanpassat transportsystem prioriterar därför Vänsterpartiet, till skillnad mot regeringen, investeringar i järnvägar och sänker i stället anslagen för investeringar i nya vägar. Vi föreslår således ökade investeringar i nya järnvägar med 3 500 miljoner kronor och ett sänkt anslag för investeringar i nya statliga vägar med 1 000 miljoner kronor för 2014.

Vi anser att regeringens nivå när det gäller drift och underhåll av järnvägar är klart otillräcklig för de kommande åren. Vänsterpartiet föreslår därför ett ökat anslag för banunderhåll med 1 200 miljoner kronor för 2014. Vidare föreslås ett ökat underhåll för lågtrafikerade banor och kapillärspår med 680 miljoner kronor 2014. Vi motsätter oss fortsatt höjda banavgifter så länge flygtrafiken och vägtrafiken inte betalar för sina fullständiga samhällsekonomiska kostnader. Vänsterpartiet kompenserar därför anslaget för höjda banavgifter med 240 miljoner kronor 2014.

Vi menar att det krävs långsiktigt stabila ekonomiska förutsättningar för att den lokala och regionala kollektivtrafiken ska kunna utvecklas. Vi föreslår därför att den lokala och regionala kollektivtrafiken tillförs ökat statligt stöd med 1 000 miljoner kronor för 2014.

Behovet av att färdas snabbt och klimatsmart i våra stora städer växer. Staten bör därför ta ett ökat ansvar för uppbyggande av lokal spårväg och trådbusstrafik. Vänsterpartiet föreslår därför ett riktat stöd till lokal spår- och trådbusstrafik med 700 miljoner kronor för 2014.

För att utöka kapaciteten för kollektivtrafik på vatten samt stimulera drivmedel med låg miljöbelastning för dessa transporter, föreslår Vänsterpartiet att 100 miljoner kronor anslås för statlig medfinansiering år 2014.

Vänsterpartiet anser vidare att det bör införas försök med avgiftsfri kollektivtrafik i två län eller regioner. Ett fullskaligt försök med klimattaxa, dvs. avgiftsfri kollektivtrafik, i en storstadsregion och ett landsbygds-län bör genomföras. Forskningen som kopplas till klimattaxeförsöket ska bl.a. studera effekterna utifrån klimat- och miljöpåverkan, genusperspektiv, regionalpolitiska konsekvenser, tillgänglighetsaspekter, trafiksäkerhet och hur arbetsutbudet påverkas. För detta anslår vi 875 miljoner kronor 2014. För att främja utvecklingen av snabbussar, s.k. BRT, vill Vänsterpartiet också anslå 100 miljoner kronor 2014 till Trafikverket för att genomföra två systemförsök i lämpliga svenska städer.

Vidare anser vi att 200 miljoner kronor per år bör avsättas de kommande tre åren för omställning med bussar som drivs med el, hybrid eller bränslecell. Vänsterpartiet menar också att det inom kort kan uppstå behov av hållbara transporter för näringslivet och anslår därför 200 miljoner 2014 i en flexibel investeringspott för hållbara transportlösningar.

Vänsterpartiet vill även avsätta 200 miljoner kronor 2014 för att höja statens stöd för investeringar i cykelvägar i kommunerna.



Vänsterpartiet föreslår en ökning av anslaget Trafikavtal med 100 miljoner kronor i syfte att sänka priset för resenärer och gods i Gotlandstrafiken. Det är, menar vi, ett steg mot ett system med vägpris för denna trafik.

Vänsterpartiet avvisar investeringar i Förbifart Stockholm och övriga vägbyggen med medel från trängselskatten och minskar därmed anslaget med 687 miljoner kronor för 2014. Vi anser att intäkterna från trängselavgiften i Stockholm i första hand ska användas till att förbättra och bygga ut kollektivtrafiken i enlighet med folkomröstningsresultatet.

Slutligen vill vi införa en konverteringspremie för bilar som konverteras till etanoldrift med 7 000 kronor, och med 20 000 kronor för biogas eller eldrift. För detta anslår vi 200 miljoner kronor för 2014.

I nedanstående tabell redovisas sammanfattningsvis för 2014 vårt förslag till anslagsändring inom utgiftsområde 22 Kommunikationer i förhållande till regeringens förslag.

**Tabell 16 Vänsterpartiets förslag till anslag för 2014 utgiftsområde 22 Kommunikationer**

*Tusental kronor*

Anslag	Regeringens förslag	Avvikelse från regeringen
1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	18 389 167	+6 075 000
Varav:		
– Investeringar i nya järnvägar		+3 500 000
– Minskade investeringar i nya vägar		-1 000 000
– Lokal och regional kollektivtrafik		+1 000 000
– Lokal spår- och trådbusstrafik		+700 000
– Snabbussar (BRT)		+100 000
– Kollektivtrafik på vatten		+100 000
– Försök med klimattaxa		+875 000
– Omställning bussar		+200 000
– Utbyggnad tankställen för biogas och el		+200 000
– Investeringsspott		+200 000
– Cykelinfrastruktur		+200 000
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	19 572 580	+2 120 000
Varav:		
– Banunderhåll		+1 200 000
– Lågtrafikerade banor och kapillärspår		+680 000
– Kompensation för höjda banavgifter		+240 000
1:7 Trafikavtal	831 000	+100 000

<b>Anslag</b>	<b>Regeringens förslag</b>	<b>Avvikelse från regeringen</b>
<i>– För sänkta priser i Gotlands- trafiken</i>		+100 000
1:11 Trängselskatt i Stockholm	873 886	-687 000
1:12 Transportstyrelsen	2 014 838	+200 000
<i>– För konverteringspremie</i>		+200 000
<b>Summa</b>		<b>+7 808 000</b>

BILAGA 1

## Förteckning över behandlade förslag

## Propositionen

*Proposition 2013/14:1 Budgetpropositionen för 2014 utgiftsområde 22:*

1. Riksdagen bemyndigar regeringen att under 2014 för anslaget 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 93 100 000 000 kronor 2015–2050 (avsnitt 3.7.1).
2. Riksdagen bemyndigar regeringen att för 2014 ta upp lån i Riksgäldskontoret som inklusive tidigare gjord upplåning uppgår till högst 44 000 000 000 kronor för vissa infrastrukturprojekt (avsnitt 3.7.1).
3. Riksdagen bemyndigar regeringen att under 2014 för anslaget 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 14 300 000 000 kronor 2015–2019 (avsnitt 3.7.2).
4. Riksdagen bemyndigar regeringen att under 2014 för anslaget 1:7 Trafikavtal ingå ekonomiska åtaganden i samband med tjänstekoncessioner, avtal om trafiktjänst baserat på allmän trafikplikt, samverkansavtal och upphandling av transportpolitiskt motiverad trafik som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 7 500 000 000 kronor 2015–2027 (avsnitt 3.7.7).
5. Riksdagen godkänner investeringsplanen för anskaffning av fartyg till Gotlandstrafiken 2014–2016 (avsnitt 3.7.7).
6. Riksdagen bemyndigar regeringen att under 2014 för anslaget 1:11 Trängselskatt i Stockholm ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 7 000 000 000 kronor 2015–2048 (avsnitt 3.7.11).
7. Riksdagen bemyndigar regeringen att under 2014 för anslaget 1:14 Trängselskatt i Göteborg ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 4 000 000 000 kronor 2015–2039 (avsnitt 3.7.14).
8. Riksdagen godkänner de ekonomiska målen för Sjöfartsverket samt bemyndigar regeringen att besluta om utdelning och skattemotsvarighet i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.7.15).
9. Riksdagen bemyndigar regeringen att för 2014 ge Sjöfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.7.15).

10. Riksdagen godkänner investeringsplanen för Sjöfartsverket för 2014–2016 (avsnitt 3.7.15).
11. Riksdagen godkänner de ekonomiska målen för Luftfartsverket samt bemyndigar regeringen att besluta om utdelning och skattemot svarighet i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.7.16).
12. Riksdagen bemyndigar regeringen att för 2014 ge Luftfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.7.16).
13. Riksdagen godkänner investeringsplanen för Luftfartsverket för 2014–2016 (avsnitt 3.7.16).
14. Riksdagen fastställer avgiftsuttaget för finansiering av åtgärder mot allvarliga fredstida hot och påfrestningar som gäller elektronisk kommunikation till högst 100 000 000 kronor under 2014 (avsnitt 4.6.1).
15. Riksdagen bemyndigar regeringen att under 2014 för anslaget 2:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 197 000 000 kronor 2015 och 2016 (avsnitt 4.6.2).
16. Riksdagen bemyndigar regeringen att under 2014 för anslaget 2:3 Grundläggande betaltjänster ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 55 000 000 kronor 2015 och 2016 (avsnitt 4.6.3).
17. Riksdagen bemyndigar regeringen att under 2014 för anslaget 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 155 000 000 kronor 2015 och 2016 (avsnitt 4.6.5).
18. Riksdagen anvisar för budgetåret 2014 ramanslagen under utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt uppställning.

## Motion väckt med anledning av skrivelse 2012/13:131

*2012/13:T17 av Anders Ygeman m.fl. (S):*

8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om ett sektorsmål för transportsektorns klimatutsläpp.

## Motion från allmänna motionstiden hösten 2012

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

18. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att intäkter från trängselavgiften i Stockholm, i enlighet med folkomröstningsresultatet, i första hand ska användas till att förbättra och bygga ut kollektivtrafiken.

## Motioner från allmänna motionstiden hösten 2013

*2013/14:C419 av Åsa Romson m.fl. (MP):*

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om cykelbanor och gångstråk.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om spårvägssatsningar.

*2013/14:T265 av Siv Holma m.fl. (V):*

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om anslagsförändring i statsbudgeten för Gotlandstrafiken.

*2013/14:T338 av Siv Holma m.fl. (V):*

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ett fullskaligt försök med klimattaxa, dvs. avgiftsfri kollektivtrafik, i en storstadsregion och ett landsbygdsland bör genomföras.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Trafikverket bör få i uppdrag att genomföra två lämpliga försök med BRT (Bus Rapid Transit/snabbussar) i Sverige.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att intäkter från trängselavgiften i Stockholm, i enlighet med folkomröstningsresultatet, i första hand ska användas till att förbättra och bygga ut kollektivtrafiken.

*2013/14:T339 av Siv Holma m.fl. (V):*

9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör utreda villkoren för att överföra finansieringen av Sjöfartsverkets verksamhet till statsbudgeten.

*2013/14:T385 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V):*

Riksdagen anvisar anslagen för 2014 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt förslaget i tabell 1 i motionen.

*2013/14:T453 av Tony Wiklander m.fl. (SD):*

Riksdagen anvisar anslagen för 2014 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt förslaget i tabell 1 i motionen.

*2013/14:T459 av Mattias Karlsson och Sven-Olof Sällström (båda SD):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda möjligheten att inrätta en särskild investeringspott för marknadsdrivna anpassningar av infrastrukturen.

*2013/14:T462 av Christer Engelhardt m.fl. (S):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att anslaget för Gotlandstrafiken flyttas från området Trafikavtal till området Väghållning.

*2013/14:T517 av Anders Ygeman m.fl. (S):*

1. Riksdagen anvisar anslagen för 2014 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer med de ändringar som framgår av tabell 1 i motionen.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om järnvägsunderhållets anslag och organisation.

*2013/14:T520 av Stina Bergström m.fl. (MP):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att staten i den nationella planen för 2014–2025 bör anslå ytterligare 9 miljarder kronor för cykelåtgärder, med 3 miljarder kronor att användas under åren 2014–2017, och att satsningen ska tas ur Trafikverkets anslag för väghållning.

*2013/14:T521 av Stina Bergström m.fl. (MP):*

1. Riksdagen anvisar med följande ändringar i förhållande till regeringens förslag anslagen inom utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt denna motion.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en godspott för investeringar i förnybar transportinfrastruktur i närtid.
4. 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.

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Trafikverket bör ges i uppdrag att avsätta ytterligare medel till åtgärder för ökad cykeltrafik.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en ökad satsning på drift, underhåll och reinvesteringar för järnvägstrafik.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att en större del av vägunderhållet ska gå till landsbygdens vägar.
10. 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.
11. 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.

*2013/14:T526 av Stina Bergström m.fl. (MP):*

13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Trafikverket åter ska få sektorsansvar för att jobba med miljöfrågor.
30. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en särskild pott på 9 miljarder kronor för regionala banor 2014–2025.

BILAGA 2

## Regeringens och oppositionens anslagsförslag

## Utgiftsområde 22 Kommunikationer

*Tusental kronor*

Ramanslag	Regeringens förslag	Avvikelse från regeringen			
		S	MP	SD	V
1:1	Utveckling av statens transportinfrastruktur	18 389 167	+1 600 000	+2 308 553	+6 075 000
1:2	Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	19 572 580	+882 000	+750 000	+500 000
1:3	Trafikverket	1 327 878			
1:4	Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål m.m.	388 308			
1:5	Ersättning till viss kanaltrafik m.m.	162 284			
1:6	Driftbidrag till icke statliga flygplatser	70 013		+10 000	
1:7	Trafikavtal	831 000	+200 000	+50 000	+100 000
1:8	Viss internationell verksamhet	25 085			
1:9	Statens väg- och transportforskningsinstitut	45 437			
1:10	Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	348 500			
1:11	Trängselskatt i Stockholm	873 886	-687 000		-687 000
1:12	Transportstyrelsen	2 014 838			+200 000
1:13	Trafikanalys	62 700			
1:14	Trängselskatt i Göteborg	817 000			
2:1	Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter	27 300			
2:2	Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade	127 278			
2:3	Grundläggande betaltjänster	37 000			
2:4	Informationsteknik: Telekommunikation m.m.	19 344			
2:5	Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	250 000			
2:6	Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse	38 048			
Nya anslag					
99:1	Kollektivtrafikssatsningar i Stockholmsregionen		+687 000		



Ramanslag	Regeringens		Avvikelse från regeringen			
	förslag	S	MP	SD	V	
Summa för utgiftsområdet	45 427 646	+882 000	+2 550 000	+2 868 553	+7 808 000	

BILAGA 3

## Utskottets anslagsförslag

Utskottets förslag till anslag för 2014 inom  
utgiftsområde 22 Kommunikationer*Tusental kronor*

<b>Ramanslag</b>		<b>Avvikelse från regeringen</b>	<b>Utskottets förslag</b>
1:1	Utveckling av statens transportinfrastruktur	±0	18 389 167
1:2	Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	±0	19 572 580
1:3	Trafikverket	±0	1 327 878
1:4	Ersättning för sjöräddning, fritidsbåtsändamål m.m.	±0	388 308
1:5	Ersättning till viss kanaltrafik m.m.	±0	162 284
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	45 437
1:10	Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	±0	348 500
1:11	Trängselskatt i Stockholm	±0	873 886
1:12	Transportstyrelsen	±0	2 014 838
1:13	Trafikanalys	±0	62 700
1:14	Trängselskatt i Göteborg	±0	817 000
2:1	Post- och telestyrelsen: Förvaltningskostnader för vissa myndighetsuppgifter	±0	27 300
2:2	Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade	±0	127 278
2:3	Grundläggande betaltjänster	±0	37 000
2:4	Informationsteknik: Telekommunikation m.m.	±0	19 344
2:5	Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	±0	250 000
2:6	Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse	±0	38 048
<b>Summa för utgiftsområdet</b>		<b>±0</b>	<b>45 427 646</b>

BILAGA 4

# Uppföljning av regeringens resultatredovisning för utgiftsområde 22 Kommunikationer

## Uppföljning av regeringens resultatredovisning inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

Trafikutskottets uppföljningsgrupp har genomfört en uppföljning av regeringens resultatredovisning inom utgiftsområde 22 Kommunikationer. Uppföljningen har inriktats på att följa upp arbetet med mål- och resultatstyrning, resultatredovisningens struktur samt arbetet med resultatindikatorer och de resultat regeringen redovisar inom utgiftsområde 22 i budgetpropositionen för 2014.

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 vid 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 2013

*Lars Tysklind (FP), ordförande*

*Lars Johansson (S)*

*Jessica Rosencrantz (M)*

*Annika Lillemets (MP)*

*Göran Lindell (C)*

*Siv Holma (V)*

*Annelie Enochson (KD)*

## INNEHÅLL:

<b>SAMMANFATTNING</b> .....	<b>85</b>
<b>1 INLEDNING</b> .....	<b>88</b>
1.1 BAKGRUND .....	88
1.2 OMFATTNING, SYFTE OCH INRIKTNING .....	90
<b>2 UTVECKLINGSARBETET KRING MÅL- OCH RESULTATSTYRNING</b> .....	<b>90</b>
2.1 RIKSDAGENS BESLUT OM EN REFORMERAD BUDGETLAG .....	90
2.2 OM UTVECKLINGSARBETET I ÅRETS BUDGETPROPOSITION .....	92
<b>3 MÅL OCH STRUKTUR I RESULTATREDOVISNINGEN INOM UTGIFTSOMRÅDE 22</b> .....	<b>92</b>
3.1 TRANSPORTPOLITIKEN .....	92
3.2 POLITIKEN FÖR INFORMATIONSSAMHÄLLET .....	94
3.3 RESULTATINDIKATORER .....	95
3.4 UTSKOTTETS TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDE.....	96
3.5 UPPFÖLJNINGSGRUPPENS IAKTTAGELSER OCH BEDÖMNING .....	97
<b>4 REDOVISADE RESULTAT INOM UTGIFTSOMRÅDE 22</b> .....	<b>99</b>
4.1 ÅRETS BUDGETFÖRSLAG .....	99
4.2 RESULTAT OCH ANSLAG INOM TRANSPORTPOLITIKEN.....	99
4.2.1 Budgetförslag och anslag.....	99
4.2.1 Övergripande mål – resultat.....	100
4.2.2 Funktionsmålet om tillgänglighet – resultat .....	102
4.2.3 Hänsynsmålet om säkerhet, miljö och hälsa – resultat .....	103
4.2.4 Utskottets tidigare ställningstagande.....	106
4.2.5 Uppföljningsgruppens iakttagelser och bedömning.....	106
4.3 RESULTAT OCH ANSLAG INOM POLITIKEN FÖR INFORMATIONSSAMHÄLLET .....	108
4.3.1 Budgetförslag och anslag.....	108
4.3.2 Övergripande mål – resultat .....	109
4.3.3 It-politik – resultat .....	110
4.3.4 Elektronisk kommunikation – resultat.....	113
4.3.5 Postsektorn – resultat.....	114
4.3.6 Grundläggande betaltjänster – resultat .....	115
4.3.7 Utskottets tidigare ställningstagande.....	115
4.3.8 Uppföljningsgruppens iakttagelser och bedömning.....	115

## 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.

Vid beredningen av förra årets budgetproposition genomförde utskottets uppföljningsgrupp en fördjupad och mer systematisk uppföljning av resultatredovisningen. Uppföljningsgruppens rapport redovisades i en bilaga till utskottets budgetbetänkande. Flera av de synpunkter som uppföljningsgruppen lade fram i förra årets rapport har fått gehör i årets budgetproposition, framför allt beträffande målstrukturen inom politiken för informationssamhället och utvecklingen av resultatindikatorer.

Syftet med uppföljningen är 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.

I årets uppföljning har arbetet särskilt inriktats på målstrukturen och resultatredovisningens struktur, förekomsten och användningen av resultatindikatorer samt redovisade resultat.

### Uppföljningsgruppens iakttagelser och bedömning

#### *Utvecklingen av resultatredovisning och indikatorer*

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 trafikutskottet och uppföljningsgruppen anser att det är viktigt att denna dialog fortsätter och utvecklas.

I årets budgetproposition uppger regeringen att man har eftersträvat en tydligare disposition och struktur samt ökad tydlighet om vilka indikatorer och bedömningsgrunder som ligger till grund för bedömningen av resultat gentemot de av riksdagen beslutade målen. Uppföljningsgruppen ser positivt på förändringsarbetet men anser det önskvärt att det tydligare framgick vilka

förändringar som arbetet har inneburit vad gäller redovisningen av mål och resultat inom utgiftsområde 22.

Uppföljningsgruppen ser positivt på det utvecklingsarbete med indikatorer som pågår inom flera myndigheter och områden inom utgiftsområde 22. Gruppen välkomnar utvidgningen av antalet indikatorer och förtydligandet av målen i den matris över måluppfyllelse som redovisas under politiken för informationssamhället. Uppföljningsgruppen 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. Vidare är det önskvärt att tidsserier redovisas så långt möjligt för alla indikatorer och att jämförelseåren i möjligaste mån är desamma. Det är också önskvärt att samma indikatorer används under en längre tid.

#### *Transportpolitiken*

Uppföljningsgruppen konstaterar att regeringen i årets budgetproposition inte redovisar någon analys eller bedömning av resultatutvecklingen för det övergripande transportpolitiska målet. Gruppen anser att det är viktigt att en bedömning görs av måluppfyllelsen för det övergripande målet för att riksdagen ska ha ett välgrundat underlag för sitt beslut om budgeten. I de fall regeringen avstår från att göra en analys och bedömning av måluppfyllelsen bör detta tydliggöras i en motivering.

Uppföljningsgruppen välkomnar den utvidgning av resultatredovisningen som presenteras inom några områden, bl.a. när det gäller redovisningen av preciseringen om jämställdhet och på trafiksäkerhetsområdet som även fått en tydligare struktur.

Uppföljningsgruppen ser positivt på att resultatredovisningen av trafiksäkerheten utvidgats och nu på ett tydligare sätt fördelas på respektive trafikslag. Däremot ställer sig gruppen frågande till att den tidigare prioriteringen av åtgärder som syftar till att förbättra barns trafiksäkerhet utelämnats i årets redovisning. Någon förklaring till att denna prioritering inte längre gäller lämnas inte i propositionen.

Beträffande *hänsynsmålet om begränsad klimatpåverkan* konstaterar uppföljningsgruppen att regeringen bedömer att utsläppen av växthusgaser från transporter har minskat sedan 2005, att energieffektiviteten i nyregistrerade fordon fortsätter att förbättras och att den totala andelen förnybar energi av energianvändningen i transportsektorn har ökat jämfört med föregående år. Uppföljningsgruppen ställer sig dock frågande till att regeringen – till skillnad mot andra områden – utelämnat vissa av Trafikanalys bedömningar på detta område. Dessutom vill gruppen återigen påpeka att resultatredovisningen endast redovisar de inhemska utsläppen av klimatgaser och att en delvis annan bild framträder om även utsläppen från den internationella trafiken beaktas.

Beträffande *hänsynsmålet om det övergripande generationsmålet för miljö och övriga miljö kvalitetsmål* anser regeringen att det är svårt att göra en samlad bedömning av utvecklingen avseende transportsystemets samlade påverkan på övriga

miljökvalitetsmål. För vissa mål har utvecklingen varit positiv, men inom andra områden pekar indikatorer mot att utvecklingen har stannat av. I detta sammanhang vill uppföljningsgruppen erinra om att trafikutskottet i förra årets budgetbetänkande framhöll betydelsen av att ändringarna av hänsynsmålet också får genomslag i regeringens resultatredovisning.

Uppföljningsgruppen anser sammanfattningsvis att resultatredovisningen för transportpolitiken i flera avseenden har förbättrats i årets budgetproposition jämfört med föregående år. Bland annat är redovisningen mer utförlig på flera områden och effekter redovisas i större utsträckning än tidigare. Det finns dock, enligt gruppen, anledning att tydligare skilja på effekter av allmänna omvärldsförändringar och effekter av de statliga insatserna på området. För att riksdagen ska få ett bra beslutsunderlag är det viktigt att så långt möjligt tydliggöra skillnaderna mellan regeringens beskrivning av tillståndet och utvecklingen inom ett område, dels från statens insatser och dels från det faktiskt uppnådda resultatet i form av prestationer och effekter i samhället.

#### *Politiken för informationssamhället*

Uppföljningsgruppen välkomnar det förtydligande av målstrukturen för politiken för informationssamhället som redovisas i årets budgetproposition. Förändringen innebär att det nu tydligt framgår vilka mål riksdagen beslutat om på området och som resultatredovisningen ska svara upp emot.

Uppföljningsgruppen konstaterar att det övergripande målet för politiken för informationssamhället inte är föremål för någon resultatredovisning, analys eller bedömning. Gruppen anser att det är viktigt att en sådan redovisning lämnas och att regeringen gör en samlad analys och bedömning av utvecklingen inom politiken för informationssamhället för att det ska vara möjligt att bedöma utvecklingen och i vilken utsträckning det övergripande målet har uppfyllts.

Uppföljningsgruppen ser positivt på att fler indikatorer används i den resultatmatris som redovisas för måluppfyllelsen inom it-politik och elektroniska kommunikationer, exempelvis avseende antalet tjänsteleverantörer och prisutvecklingen. Det är viktigt att resultatindikatorer utvecklas inom alla delsektorer av politikområdet.

Uppföljningsgruppen konstaterar att i årets budgetproposition anges *elektronisk förvaltning (e-förvaltning)* som ett delområde inom politiken för informationssamhället. För elektronisk förvaltning finns dock inget mål som beslutats av riksdagen. Inriktningen av arbetet inom elektronisk förvaltning styrs i stället av mål och delmål som beslutats av regeringen 2012 inom strategin *Med medborgaren i centrum – för en digitalt samverkande statsförvaltning*. Uppföljningsgruppen ser positivt på att åtgärder har vidtagits inom området elektronisk förvaltning men vill också erinra om att regeringen själv har anfört 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”.<sup>1</sup> I sammanhanget vill gruppen även uppmärksamma

<sup>1</sup> Prop. 2010/11:40.

budgetlagens bestämmelse (10 kap. 3 §) om att regeringen ska redovisa resultat i förhållande till de av riksdagen beslutade målen.

I resultatredovisningen av *it-politiken* återfinns en omfattande redovisning av resultat för regeringens digitala agenda. Strukturen och underrubrikerna i resultatredovisningen är i huvudsak kopplade till den digitala agendan. Uppföljningsgruppen anser att strukturen i resultatredovisningen av *it-politiken* bör förtydligas och kopplas till det av riksdagen beslutade målet för *it-politik*. Dessutom kan den information som är mindre relevant för bedömningen av det *it-politiska* målet begränsas. Sammanblandningen av riksdagens mål med regeringens egna mål i olika strategier och agendor skapar, enligt uppföljningsgruppen, otydlighet i resultatredovisningen och försvårar möjligheterna att följa upp resultaten av de statliga insatserna.

## I Inledning

### I.1 Bakgrund

I utskottens beredning av ärenden ingår uppgiften att följa upp och utvärdera riksdagsbeslut.<sup>2</sup> 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.<sup>3</sup> Av riktlinjerna framgår bl.a. att riksdagen är en central länk i styrkedjan, både när det gäller 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 belövas.

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 en fördjupad resultatredovisning. Detta är enligt riksdagens riktlinjer nödvändigt för att dialogen mellan riksdagen och regeringen ska kunna fortsätta.

<sup>2</sup> 4 kap. 8 § regeringsformen och 4 kap. 18 § riksdagsordningen.

<sup>3</sup> Försl. 2000/01:RS1, bet. 2000/01:KU23; framst. 2005/06:RS3, bet. 2005/06:KU21.



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. Vid beredningen av förra årets budgetproposition genomförde utskottets uppföljningsgrupp en fördjupad och mer systematisk uppföljning av resultatredovisningen. Uppföljningsgruppens rapport redovisades i en bilaga till utskottets budgetbetänkande. Flera av de synpunkter som uppföljningsgruppen lade fram i förra årets rapport har fått gehör i årets budgetproposition – framför allt kan frågan om målstrukturen inom politiken för informationssamhället och utvecklingen av resultatindikatorer nämnas.

Uppföljningsgruppen inom trafikutskottet har på senare år även genomfört fördjupade uppföljningar i några frågor. I rapporten *Pumplagen*<sup>4</sup>, som överlämnades i mars 2010, redovisas iakttagelser och slutsatser om konsekvenser av införandet av pumplagen.<sup>5</sup> I mars 2012 överlämnade uppföljningsgruppen rapporten *Tillsynen av yrkesmässiga godstransporter på väg*<sup>6</sup> där gruppen bl.a. gör bedömningar om en effektivare tillsyn och tydligare styrning och samordning. Av årets budgetproposition framgår att regeringen 2012 gav Transportstyrelsen och Rikspolisstyrelsen i uppdrag att redovisa regelefterlevnad inom yrkestrafiken på väg. Efter att uppdraget redovisats genomfördes i april 2013 en hearing där ytterligare behov och synpunkter framkom. Den 30 maj 2013 beslutade regeringen att ge Transportstyrelsen i uppdrag att göra fördjupade analyser av regelefterlevnaden inom yrkestrafiken rörande s.k. klampning, konkurrensvillkor samt beställansvar.

Trafikutskottet beslutade den 21 februari 2013 att genomföra en fördjupad uppföljning av statens insatser för att förbättra transportsystemets tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Syftet med uppföljningen är att ge utskottet ökade kunskaper inför behandlingen av budgetpropositionen och eventuella motioner inom området. Uppföljningen utgår från de transportpolitiska målen och funktionsmålet om tillgänglighet som riksdagen beslutade om 2009 samt de ställningstaganden som utskottet har gjort när det gäller transportsystemets tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Uppföljningen inriktas på att närmare beskriva och analysera de statliga insatser som görs och vilka resultat dessa insatser får från ett brukarperspektiv. Genomförda insatser och uppnådda resultat av insatserna analyseras i relation till de av riksdagen beslutade målen. Uppföljningen beräknas vara klar under hösten 2013 och kommer att överlämnas till utskottet i samband med beredningen av budgetpropositionen för 2014.

Riksrevisionen har under de senaste åren ägnat stor uppmärksamhet åt effektiviteten inom transportinfrastrukturen i en granskningsstrategi med rubriken *Infrastruktur på nya villkor*. Trafikutskottet har i en rad betänkanden behandlat

---

<sup>4</sup> 2009/10:RFR7.

<sup>5</sup> Lagen (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel.

<sup>6</sup> 2011/12:RFR8.

de frågor som revisionens granskningar aktualiserat. Riksrevisionens granskningsstrategi summerades i en slutrapport i november 2012 och regeringen behandlade rapporten i en skrivelse till riksdagen i mars 2013. Utskottet kommer att bereda skrivelsen under våren 2014.<sup>7</sup>

### **1.2 Omfattning, syfte och inriktning**

Trafikutskottets uppföljningsgrupp har följt upp regeringens resultatredovisning för utgiftsområde 22 i budgetpropositionen för 2014. 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. I en bilaga till förra årets budgetbetänkande redovisas uppföljningsgruppens rapport om resultatredovisningen i budgetpropositionen för 2013.

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. Arbetet har särskilt inriktats på resultatredovisningens struktur, förekomsten och användningen av resultatindikatorer samt redovisade resultat.

## **2 Utvecklingsarbetet kring mål- och resultatstyrning**

### **2.1 Riksdagens beslut om en reformerad budgetlag**

Enligt 10 kap. 3 § budgetlagen ska regeringen redovisa mål och resultat till riksdagen:

Regeringen ska i budgetpropositionen lämna en redovisning av de resultat som uppnåtts i verksamheten i förhållande till de av riksdagen beslutade målen. Om riksdagen enligt 5 kap. 12 § riksdagsordningen har beslutat att hänföra statens utgifter till utgiftsområden ska redovisningen vara anpassad till utgiftsområdena.

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 prioriteringsdiskussioner och för att underlätta bedömningen av 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).<sup>8</sup> I regeringens förslag betonades att bestämmelserna om utskottens uppföljning och utvärdering har tagits in i regeringsformen, vilket markerar den vikt som

<sup>7</sup> Statens satsningar på transportinfrastruktur – valuta för pengarna? (RiR 2012:21) och skr. 2012/13:131.

<sup>8</sup> Prop. 2010/11:40, bet. 2010/11:KU14.

läggs vid utskottens uppföljning. Det konstaterades vidare att riksdagen under flera år konsekvent har efterfrågat:

- 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 har tillgodosetts fullt ut. 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 har 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 det klagörande av hur underindelningen av utgiftsområden ska se ut som riksdagen har efterfrågat 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. Den reformerade budgetlagen trädde i kraft den 1 april 2011.

Formerna för regeringens resultatredovisning till riksdagen har varit och är föremål för utvecklingsarbete inom både riksdagen och regeringen. Utvecklingsarbetets syfte är att ge riksdag och regering bättre underlag för 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.

## **2.2 Om utvecklingsarbetet i årets budgetproposition**

I årets budgetproposition informerar regeringen om att Regeringskansliets

arbete med resultatanalyser ska prioriteras framöver. Regeringen framför att analyserna har stor betydelse för regeringens resultatredovisning till riksdagen. Ett samlat arbete pågår inom Regeringskansliet i syfte att stärka arbetet med analyser av redovisade resultat. Regeringen uppger att man under det senaste året har fortsatt att utveckla resultatredovisningen i förhållande till de av riksdagen beslutade målen och att stärka kopplingen mellan resultat, analys och budgetförslag.

Resultatet av diskussionerna i den arbetsgrupp som bildades våren 2012 med tjänstemän från Regeringskansliet och Riksdagsförvaltningen har utgjort en del av underlaget i Regeringskansliets utvecklingsarbete för att förbättra resultatredovisningen. Regeringen uppger vidare att man i årets budgetproposition har eftersträvat en tydligare disposition och struktur samt ökad tydlighet i vilka indikatorer och bedömningsgrunder som ligger till grund för bedömningen av resultat gentemot de av riksdagen beslutade målen. Arbetet har lett till förändringar inom ett antal utgiftsområden.

Regeringen framför att det dock behövs ytterligare åtgärder så att det t.ex. mer genomgående framgår vilka resultatindikatorer och andra bedömningsgrunder som regeringen har använt i analysen av den genomförda politiken. I det arbetet uppges utgiftsområden med stora transfereringsanslag ha hög prioritet. Regeringens mål är att det tydligt ska kunna utläsas av resultatredovisningen vilka resultat som uppnåtts i verksamheten och att redovisningen ska utgöra ett bra underlag för riksdagens ställningstagande till regeringens budgetförslag.

### **3 Mål och struktur i resultatredovisningen inom utgiftsområde 22**

Utgiftsområde 22 Kommunikationer innefattar transportpolitik och politiken för informationssamhället. Transportpolitiken omfattar ca 99 procent av budgetmedlen inom utgiftsområdet.

#### **3.1 Transportpolitiken**

Transportpolitiken omfattar järnvägar, vägar, sjöfart, luftfart samt transport- och kommunikationsforskning.

##### Övergripande mål

Riksdagen har beslutat om följande övergripande mål för transportpolitiken:

Målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.<sup>9</sup>

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.

##### Funktionsmålet tillgänglighet

Funktionsmålet definieras enligt följande:

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge företag och människor en grundläggande tillgänglighet med god

<sup>9</sup> Prop. 2008/09:93, bet. 2008/09:TU14, rskr. 2008/09:257.

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

I samband med förra årets budgetbeslut fattade riksdagen också beslut om en ändring av hänsynsmålet inom transportpolitiken.<sup>10</sup> Hänsynsmålet definieras nu enligt följande:

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

I årets budgetproposition har resultatredovisningen av trafiksäkerheten utvidgats och fördelas nu tydligare på respektive trafikslag i de fyra första preciseringarna nedan. Jämfört med preciseringerna i förra årets budgetproposition har dock följande mening utelämnats: ”Särskilt bör åtgärder som syftar till att förbättra barns trafiksäkerhet prioriteras”. Någon förklaring till att denna prioritering inte längre gäller lämnas inte i propositionen.

Hänsynsmålet konkretiseras nu i följande preciseringar:

- *Vägtransportområdet:* Antalet omkomna inom vägtransportsystemet halveras och antalet allvarligt skadade minskas med en fjärdedel mellan 2007 och 2020.
- *Sjöfarten:* Antalet omkomna inom yrkessjöfarten och fritidsbåtstrafiken minskar fortlöpande och antalet allvarligt skadade halveras mellan 2007 och 2020.

---

<sup>10</sup> Prop. 2012/13:1 utg.omr. 22, bet. 2012/13:TU1.

- *Järnvägen*: Antalet omkomna och allvarligt skadade inom järnvägstransportområdet minskar fortlöpande.
- *Lufttransport*: Antalet omkomna och allvarligt skadade inom luftfartsområdet minskar fortlöpande.
- *Begränsad klimatpåverkan*: Transportsektorn bidrar till att miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet fossilberoende. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen.
- *Övriga miljö kvalitetsmål och minskad ohälsa*: Transportsektorn bidrar till att det övergripande generationsmålet för miljö och övriga miljö kvalitetsmål nås samt till ökad hälsa. Prioritet ges till de miljö politiska mål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.

I årets budgetproposition, liksom i förra årets proposition, redovisas resultaten för transportpolitiken i relation till de av riksdagen beslutade målen och de preciseringar av målen som redovisats här.

Under rubriken Särskilda resultatredovisningar (avsnitt 3.5.4) inom transportpolitiken återfinns redovisningar av de olika trafikverkens insatser och resultat som bl.a. innehåller uppgifter om den nationella transportinfrastrukturplanen, investeringar, regionala planer och uppföljning av kostnader och samhällsnytta för objekt som öppnats för trafik under 2012. Detta avsnitt berörs inte närmare i årets uppföljning.

### 3.2 Politiken för informationssamhället

Enligt årets budgetproposition omfattar politiken för informationssamhället områdena informationsteknik (it), elektronisk förvaltning (e-förvaltning), elektronisk kommunikation, post samt grundläggande betaltjänster. I propositionen redovisas de mål och delmål som riksdagen tidigare beslutat om för området. Målstrukturen redovisas även i en tabell som visar övergripande mål och delmål (s. 109). För elektronisk förvaltning finns inget mål beslutat av riksdagen och området redovisas som en del av it-politiken.

#### Övergripande mål

Riksdagen har beslutat om 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.<sup>11</sup>

Utöver detta 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.<sup>12</sup> Ett delmål inom it-politiken är att Sverige ska

<sup>11</sup> Prop. 2008/09:100, utg.omr. 22, bet. 2008/09:TU1, rskr. 2008/09:154.

<sup>12</sup> Prop. 2011/12:1, bet. 2011/12:TU1, rskr. 2011/12:87.

ha bredband i världsklass. Alla hushåll och företag bör ha goda möjligheter att använda sig av elektroniska samhällstjänster och service via bredband.<sup>13</sup>

- *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 tillgodosäkra 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.<sup>14</sup>
- *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.<sup>15</sup>
- *Grundläggande betaltjänster:* Målet är att alla i samhället ska ha tillgång till grundläggande betaltjänster till rimliga priser.<sup>16</sup>

### 3.3 Resultatindikatorer

Vid flera tillfällen har trafikutskottet påpekat vikten av att fortsätta arbetet med att utveckla resultatredovisningen i budgetpropositionen. 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. I förra årets budgetbetänkande 2012/13:TU1 framhöll utskottet vikten av att resultatindikatorer utvecklas för alla relevanta delar av regeringens resultatredovisning.

I årets budgetproposition redovisas följande uppgifter när det gäller utvecklingen av indikatorer inom utgiftsområde 22:

- Trafikanalys och Tillväxtnalys överlämnade i mars 2013 rapporten *Indikatorer för en transportpolitisk måluppföljning – hur tillgänglighet påverkar konkurrens- och utvecklingskraft* till regeringen. Enligt propositionen kommer regeringen att fortsätta arbetet med att utveckla uppföljning av målen.
- Regeringen anger att det fortfarande saknas indikatorer och nyckeltal som beskriver hur transportmyndigheterna etablerar kontakt med kvinnor såväl som män när samråd görs med medborgarna i samband med planeringsprocesserna.

<sup>13</sup> Prop. 2009/10:193, bet. 2009/10:TU18, rskr. 2009/10:297.

<sup>14</sup> Prop. 2002/03:110, bet. 2002/03:TU6, rskr. 2002/03:228.

<sup>15</sup> Prop. 1997/98:127, bet. 1997/98:TU13, rskr. 1997/98:304.

<sup>16</sup> Prop. 2006/07:55, bet. 2006/07:TU16, rskr. 2006/07:205.

- Naturvårdsverket redovisade i oktober 2012 ett uppdrag att genomföra pilotstudier av sina förslag till nya indikatorer inom området *it för miljön*. Rapporten bereds för närvarande inom Regeringskansliet.
- Enligt regeringen har Digitaliseringskommissionen en viktig roll i att verka för att det it-politiska målet nås genom att bl.a. följa upp de insatser och åtgärder som finns i den digitala agendan och genom att föreslå indikatorer för den digitala agendans olika områden. I sitt nästa betänkande avser Digitaliseringskommissionen att presentera förslag på indikatorer för agendans alla områden.

Enligt uppgift från Näringsdepartementet pågår sedan en tid ett omfattande arbete inom Trafikverket med att utveckla indikatorer som ska stödja styr-ramverket för drift och underhåll. I slutet av oktober 2013 planeras ett möte mellan Näringsdepartementet och Trafikverket för att följa upp hur långt arbetet har kommit.

Trafikverkets analysrapport om en översyn av etappmål och indikatorer för säkerhet på väg som överlämnades i maj 2012 bereds för närvarande inom departementet.<sup>17</sup>

Frågan om resultatindikatorer behandlas närmare under respektive område i avsnitt 4.1 och 4.2.

### 3.4 Utskottets tidigare ställningstagande

I förra årets budgetbetänkande framhöll trafikutskottet 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 anförde vidare att det ser positivt på det pågående utvecklingsarbetet med indikatorer. Indikatorerna bör, enligt utskottet, i första hand vara indikatorer för uppnådda resultat, inte för insatser eller omvärldsförändringar. Det är vidare önskvärt att tidsserier redovisas så långt möjligt för alla indikatorer och att jämförelseåren i möjligaste mån är desamma för alla indikatorer. Det är också, enligt utskottet, önskvärt att samma indikatorer används under en längre tid.

I betänkandet efterlyste utskottet även en fortsatt utveckling och ett förtydligande av målstrukturen inom politiken för informationssamhället mot bakgrund av att det övergripande målet för den statliga förvaltningspolitiken (som behandlas inom utgiftsområde 2) angetts som parallellt till det övergripande målet för politiken för informationssamhället.

Utskottet konstaterade vidare att resultatredovisningens struktur inte svarade upp mot de av riksdagen beslutade målen för politiken för informationssam-

<sup>17</sup> Thomas Erlandson, Näringsdepartementet 2013-10-21.



hället vilket gjorde resultaten otydliga och svåra att följa upp. Utskottet ställde sig frågande till att strukturen i resultatredovisningen hämtats från den digitala agendan, som presenterats av regeringen men som inte behandlats av riksdagen.<sup>18</sup>

### 3.5 Uppföljningsgruppens iakttagelser och bedömning

#### *Arbetet med att utveckla resultatredovisningen*

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. För att utveckla resultatredovisningen inom trafikutskottets beredningsområde pågår en dialog mellan Regeringskansliet och trafikutskottet och uppföljningsgruppen anser att det är viktigt att denna dialog fortsätter och utvecklas.

I årets budgetproposition uppger regeringen att man har eftersträvat en tydligare disposition och struktur samt ökad tydlighet om vilka indikatorer och bedömningsgrunder som ligger till grund för bedömningen av resultat gentemot de av riksdagen beslutade målen. Arbetet har lett till förändringar inom ett antal utgiftsområden. Uppföljningsgruppen ser positivt på förändringsarbetet men anser det önskvärt att det tydligare framgick vilka förändringar som arbetet har inneburit vad gäller redovisningen av mål och resultat inom utgiftsområde 22.

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, statliga insatser, uppnådda resultat och regeringens anslagsförslag.

#### *Trafiksäkerhet*

Uppföljningsgruppen ser positivt på att resultatredovisningen av trafiksäkerheten har utvidgats och nu på ett tydligare sätt fördelas på respektive trafikslag. Däremot ställer sig gruppen frågande till att den tidigare prioriteringen av åtgärder som syftar till att förbättra barns trafiksäkerhet har utelämnats i årets redovisning. Någon förklaring till att denna prioritering inte längre gäller lämnas inte i propositionen. I sammanhanget kan nämnas att det – liksom tidigare år – finns en precisering, under tillgänglighetsmålet om ”barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer på ett säkert sätt”.

#### *Tydligare målstruktur*

Gruppen välkomnar det förtydligande beträffande målstrukturen för politiken för informationssamhället som redovisas i årets budgetproposition. Föränd-

---

<sup>18</sup> Bet. 2012/13:TU1.

ringen innebär att det nu tydligt framgår vilka mål riksdagen beslutat om på området och som resultatredovisningen ska svara upp mot.

#### *Elektronisk förvaltning*

Uppföljningsgruppen konstaterar att *elektronisk förvaltning* (e-förvaltning) i årets budgetproposition anges som ett delområde inom politiken för informationssamhället. I förra årets proposition angavs att ”vissa delar av elektronisk förvaltning” ingick i politikområdet. För elektronisk förvaltning finns dock inget mål som beslutats av riksdagen. Inriktningen av arbetet inom elektronisk förvaltning styrs i stället av mål och delmål som beslutats av regeringen 2012 inom strategin *Med medborgaren i centrum – för en digitalt samverkande statsförvaltning*. I budgetpropositionen anges att strategins mål preciserar de övergripande mål som fanns i den förvaltningspolitiska propositionen som riksdagen beslutade om 2010.<sup>19</sup>

Uppföljningsgruppen ser positivt på att åtgärder har vidtagits inom området elektronisk förvaltning men vill också erinra om att regeringen själv har anfört 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”.<sup>20</sup> I sammanhanget vill gruppen även uppmärksamma budgetlagens bestämmelse (10 kap. 3 §) om att regeringen ska redovisa resultat i förhållande till de av riksdagen beslutade målen.

Inom utgiftsområde 22 redovisas resultaten av elektronisk förvaltning under delområdet *it-politik*. Insatser inom e-förvaltning redovisas även inom utgiftsområde 2 Samhällsekonomi och finansförvaltning som bereds av finansutskottet.

#### *Resultatredovisningens struktur*

I resultatredovisningen av *it-politiken* återfinns även en omfattande redovisning av resultat för regeringens digitala agenda. Strukturen och underrubrikerna i resultatredovisningen är i huvudsak kopplade till den digitala agendan. Uppföljningsgruppen anser att strukturen i resultatredovisningen av *it-politiken* bör förtydligas och kopplas till det av riksdagen beslutade målet för *it-politik*. Dessutom kan den information som är mindre relevant för bedömningen av det *it-politiska* målet begränsas. Sammanblandningen av riksdagens mål med regeringens egna mål i olika strategier och agendor skapar otydlighet i resultatredovisningen och försvårar möjligheterna att följa upp resultaten av de statliga insatserna.

#### *Resultatindikatorer*

Uppföljningsgruppen ser positivt på det utvecklingsarbete med indikatorer som pågår inom flera myndigheter och områden inom utgiftsområde 22. Gruppen välkomnar utvidgningen av antalet indikatorer och förtydligandet av målen i den matris över måluppfyllelse som redovisas under politiken för informationssamhället. Uppföljningsgruppen anser att det är viktigt att resultatindikatorer utvecklas för alla relevanta delar av regeringens resultatredovis-

<sup>19</sup> Prop. 2009/10:175, bet. 2009/10:FiU38, rskr. 2009/10:315.

<sup>20</sup> Prop. 2010/11:40.

ning. 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 4.1 och 4.2 nedan redovisar uppföljningsgruppen sina iakttagelser och bedömningar för respektive politikområde.

## 4 Redovisade resultat inom utgiftsområde 22

### 4.1 Årets budgetförslag

Utgiftsområde 22 består av transportpolitik och politiken för informations-samhället. I årets budgetproposition föreslås att totalt 45,4 miljarder kronor anvisas till utgiftsområdet för 2014, varav 44,9 miljarder kronor (98,9 %) till transportpolitiken och 0,5 miljarder kronor (1,1 %) till politiken för informationssamhället. Jämfört med budgeten för 2013 (44,6 miljarder kronor) innebär årets budgetförslag en ökning med 824 miljoner kronor. Den högre anslagsnivån förklaras främst av satsningar på vägar och järnvägar som riksdagen fattade beslut om 2012.<sup>21</sup> För 2015 beräknas anslagsnivån till 48,6 miljarder kronor, för 2016 till 50,7 miljarder kronor och för 2017 till 52,6 miljarder kronor. Den successiva ökningen av anslagsmedel hänförs främst till de nämnda infrastruktursatsningarna.

### 4.2 Resultat och anslag inom transportpolitiken

Transportpolitiken omfattar järnvägar, vägar, sjöfart, luftfart samt transport- och kommunikationsforskning. De myndigheter och affärsverk som verkar inom transportpolitiken är Luftfartsverket, Sjöfartsverket, Statens väg- och transportforskningsinstitut, Trafikanalys, Trafikverket och Transportstyrelsen. Dessutom berörs ett antal statligt ägda bolag av transportpolitiken.

#### 4.2.1 Budgetförslag och anslag

År 2012 uppgick de totala utgifterna för transportpolitiken till 42 438 miljoner kronor. För 2013 prognostiseras utgifterna uppgå till 43 403 miljoner kronor och för 2014 föreslår regeringen att 44 929 miljoner anvisas. Den högre anslagsnivån jämfört med 2013 beror framför allt på fortsatta satsningar på vägar och järnvägar. För 2015 beräknas anslagen inom området uppgå till 48 248 miljoner kronor, för 2016 till 50 381 miljoner kronor och för 2017 till 52 223 miljoner kronor.

I årets budgetproposition föreslår regeringen en ny anslagsstruktur inom transportpolitiken som innebär att de tidigare anslagen 1:1 *Väghållning* och 1:2 *Banhållning* ersätts med ett anslag för investeringar och utveckling av transportinfrastrukturen och ett anslag för åtgärder som syftar till att vidmakthålla den befintliga infrastrukturen. Syftet med förändringen sägs vara att ”ta tillvara den potential till ökad effektivitet och optimerad medelsanvändning som den [...] transportslagsövergripande organisations- och planeringsstruk-

<sup>21</sup> Prop. 2012/13:25, bet. 2012/13:TU2, rskr. 2012/13:119.

turen möjliggör”. I propositionen redovisas följande anslagsstruktur inom transportpolitiken:

**Tabell 1 Anslag inom utgiftsområde 22 Transportpolitik**

1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur
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

#### 4.2.1 Övergripande mål – resultat

De resultat som redovisas för transportpolitiken i årets budgetproposition presenteras enligt den målstruktur som gäller och som beskrivs ovan i avsnitt 3.1. Regeringens resultatredovisning, analys och bedömning bygger i stora delar på Trafikanalys rapport *Uppföljning av de transportpolitiska målen* som överlämnades till regeringen i april 2013.<sup>22</sup> 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.

Det övergripande målet för transportpolitiken är att *säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet*. I resultatredovisningen (avsnitt 3.5) gör regeringen i årets budgetproposition ingen analys eller bedömning av utvecklingen för det övergripande transportpolitiska målet. Under rubriken 3.6 Politikens inriktning återfinns dock följande bedömning:

Mot bakgrund av resultatredovisningen i avsnitt 3.5, som visar på olika utveckling i olika delar av landet, är bedömningen att det behövs fortsatt utveckling av transportsystemet för att öka tillgängligheten för medborgare

<sup>22</sup> Trafikanalys (Rapport 2013:4).

och näringsliv inom och mellan regioner, samt mellan Sverige och andra länder. Det finns behov av att öka kvaliteten i näringslivets transporter. Det kvarstår utmaningar vad avser t.ex. punktlighet även om utvecklingen i det fallet bedöms gå i rätt riktning. Resultatbedömningen i övrigt pekar mot att andra angelägna åtgärder för att uppnå de transportpolitiska målsättningarna är insatser vad avser trafiksäkerhet samt åtgärder för att minska transportsystemets miljö- och klimatpåverkan.

I Trafikanalys uppföljningsrapport till regeringen – som utgör det huvudsakliga underlaget för regeringens resultatredovisning på området – finns en analys och bedömning av det övergripande transportpolitiska målet. Trafikanalys bedömer det övergripande målet ur två perspektiv: samhällsekonomisk effektivitet och långsiktigt hållbar transportförsörjning.<sup>23</sup>

**Tabell 2 Trafikanalys bedömning av transportpolitikens övergripande mål**

Mål och precisering	Analys och bedömning
Samhällsekonomisk effektivitet	En förutsättning för att transportsystemet ska vara samhällsekonomiskt effektivt, är att transporterna bär sina kostnader. Detta åstadkoms genom att öka internaliseringsgraden för transporter som har en återstående icke internaliserad kostnad. Ännu finns betydande icke internaliserade kostnader för transporter, vilket kan innebära en överkonsumtion av transporter i förhållande till vad som vore samhällsekonomiskt effektivt. Den samlade kunskapen om transporternas samhällsekonomiska effektivitet är dock inte tillräcklig för att göra en bedömning av hur utvecklingen varit.
Långsiktigt hållbar transportförsörjning	Transportsystemet har flera stora utmaningar som måste klaras av för att det ska kunna sägas säkerställa en långsiktigt hållbar transportförsörjning i hela landet. Transporterna är fortfarande till helt dominerande del beroende av fossila bränslen och drivmedel, och orsakar årligen hundratal dödsfall och tusentals personolyckor. Tillgängligheten har under senare år ur flera aspekter försämrats, framför allt för näringsliv och medborgare utanför de större städerna. Sammantaget bedömer Trafikanalys att transportsystemet inte på något avgörande sätt närmat sig ett mer långsiktigt hållbart tillstånd.

Trafikanalys gör följande sammanfattande bedömning.

När det gäller det övergripande transportpolitiska målet kan inte transportförsörjningen anses samhällsekonomiskt effektiv eftersom transporterna ännu inte bär sina fulla kostnader, och återstående icke internaliserade kostnader skiljer mycket mellan olika trafik- och transportslag. Så länge som hänsynsmålets preciseringar inte verkar vara på väg att uppfyllas, t.ex. med avseende på att bryta beroendet av fossila bränslen, kan transportförsörjningen inte heller anses vara långsiktigt hållbar.

#### 4.2.2 Funktionsmålet om tillgänglighet – 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 2012) samt bedömningen av utvecklingstrenden 2012. Utvecklingstrenden är en bedömning av utvecklingen under de senaste åren. I årets redovisning har den första precise-

<sup>23</sup> Uppföljning av de transportpolitiska målen (Rapport 2013:4).

ringen av funktionsmålet om medborgarnas resor och näringslivets transporter delats upp i två separata redovisningar (se 1 och 2 nedan i matrisen).

**Tabell 3 Samlad målbedömning av funktionsmålet tillgänglighet**

Funktionsmålets preciseringar	Regeringens analys och slutsatser för 2012	Trendbedömning	
		2011	2012
1. Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.	På flera områden har transportsystemet utvecklats positivt sedan 2011. I ett längre perspektiv är därför nivåerna för många mått tillbaka till de nivåer som rådde för några år sedan, exempelvis för punktligheten inom järnvägstrafiken. Det finns dock områden att arbeta vidare med, såsom den ökade spårigheten i vägsystemet och den kraftiga ökningen av antalet upptäckta allvariga fel i järnvägsnätet. Transportsystemets erbjudna bekvämlighet och trygghet ligger i stort kvar på tidigare observerade nivåer.	Negativ	Oförändrad
2. Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.	Utvecklingen har det senaste året varit positiv ur en del aspekter när det gäller tillförlitlighet i termer av punktlighet för järnvägstrafiken och minskade totalstopp i vägtrafiken vilket medfört att nivåerna åter uppgår till de nivåer som rådde för några år sedan. Både nationellt och i ett internationellt perspektiv upplevs dock transportsystemets kvalitet ha försämrats jämfört med tidigare år. Om detta försätter riskerar det att minska konkurrenskraften.	Oförändrad <sup>24</sup>	Negativ
3. Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder.	Tillgänglighet till service och arbetsmarknad har försämrats över tid. När det gäller tillgänglighet till bytestpunkter i kollektivtrafiken är underlaget begränsat till 2012 varför en bedömning över tid inte har kunnat göras. Utvecklingen av den interregionala tillgängligheten är svårbedömd men uppvisar inga tydliga tecken på förbättring. Den internationella tillgängligheten och åtkomligheten med flyg uppvisar en försämring jämfört med föregående år med kortare möjlig vistelsetid och färre destinationer.	Positiv	Negativ
4. Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.	Skillnader i resmönster mellan män och kvinnor består. Totalt var representationen av kvinnor i styrelser och ledningsgrupper för myndigheter och statliga bolag inom transportområdet drygt 40 procent under 2012. Det saknas förtärande indikatorer och nyckeltal som beskriver hur transportmyndigheterna etablerar kontakt med kvinnor såväl som män när samråd görs med medborgarna i samband med planeringsprocesserna. Det är förtärande stora skillnader mellan kvinnors och mäns pendlingsmönster.	Oförändrad	Oförändrad
5. Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.	Det finns en tendens till att skillnaden i mobilitet mellan personer med funktionsnedsättningar och övriga har minskat de senaste åren. Det finns även en tendens till att skillnaden i resandet med allmän kollektivtrafik minskar. Trafikverket fortsatte under 2012 att åtgärda hållplatser och stationsområden för personer med särskilda behov, men i en lägre takt än 2011. Andel fordon i kollektivtrafiken med anpassningar för personer med funktionsnedsättning har ökat de senaste åren. Bedömningen är därför att utvecklingen går i positiv riktning.	Oförändrad	Positiv
6. Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och visats i trafikmiljöer ökar.	Myndigheternas arbete för barn i trafiken fokuseras mest på säkerheten, och mindre på deras möjligheter att själva använda transportsystemet. Mycket av arbetet inriktas mot barns skolvägar. Ledsagningsservice på stationer ska vara öppen för alla som behöver den på grund av sin ålder, men den vänder sig inte till ensamresande barn. Sammantaget visar den tillgängliga informationen att förbättringsåtgärder har vidtagits under årens gång, men att arbetet går långsamt och i vissa avseenden bakåt.	Oförändrad	Oförändrad
7. Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.	Hur förutsättningarna att gå och cykla har förändrats är ovisst. Förutsättningarna att välja lokal- och regional kollektivtrafik samt långväga tågtrafik har under flertalet år förbättrats sett till hur utbudet inom dessa områden har ökat. Däremot har trängseln samt priserna inom kollektivtrafiken ökat, samtidigt som kapacitetsbristerna och förseningarna i järnvägsyste-	Oförändrad	Oförändrad

<sup>24</sup> I förra årets budgetproposition redovisades preciseringarna 1 och 2 tillsammans varvid även trenden för kvaliteten på näringslivets transporter bedömdes som negativ. Enligt Trafikanalys bedömning var trenden dock oförändrad för denna precisering – vilket anges här.

	met varit stora. Marknaden för kollektivtrafik har öppnats för konkurrens. Effekterna av reformen har än så länge varit små.		
--	--	--	--

Av sammanställningen framgår att utvecklingstrenden för fyra av sju målpreciseringar är oförändrad 2012 jämfört med 2011. Här kommenteras endast de preciseringar som visar positiva eller negativa trender.

- 2. Regeringen redovisar inga ytterligare orsaker – utöver vad som redovisas i matrisen ovan – till att trenden för näringslivets transporter är negativ. Trafikanalys skriver i sin uppföljningsrapport att det finns tecken på att förutsättningarna för näringslivets transporter har försämrats under senare år och att det framför allt verkar vara Sveriges infrastruktur som tappar något i kvaliteten i jämförelse med övriga nordiska länder.
- 3. I propositionen anges bl.a. följande orsaker till den negativa utvecklingen av tillgängligheten inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder: 1. Omstrukturering och nedläggning av affärer och bensinstationer som leder till ökad rörlighet och stora butiker i externa lägen. 2. En liten försämring av tillgängligheten till närmaste centralort. 3. Tillgängligheten till flygplatser och åtkomligheten med inrikes flyg har förbättrats något under 2012, däremot har antalet destinationer minskat något. Tillgängligheten och åtkomligheten med internationellt flyg har under året försämrats och antalet destinationer har minskat.
- 5. Transportsystemets användbarhet för personer med funktionsnedsättning utvecklas positivt enligt regeringen. Bland annat har anpassningar gjorts i statliga, kommunala och privata anläggningar och fordon: i dag har t.ex. 60 procent av kollektivtrafikfordonen automatiska hållplatsutrop, 20 busshållplatser och sex järnvägsstationer i de prioriterade näten har anpassats. Fortfarande behöver dock 1 400 busshållplatser och de flesta av de 150 järnvägsstationerna i det prioriterade nätet åtgärdas för tillgänglighet.

#### 4.2.3 Hänsynsmålet om säkerhet, miljö och hälsa – resultat

I följande sammanställning redovisas regeringens analys och slutsatser avseende hänsynsmålet. Den sjätte preciseringen nedan har ändrats, jämfört med förra årets budgetproposition, i enlighet med riksdagens beslut att ändra hänsynsmålet (se avsnitt 3.1).

**Tabell 4 Samlad målbedömning av hänsynsmålet säkerhet, miljö och hälsa**

Hänsynsmålets preciseringar	Regeringens analys och slutsatser för 2012	Trendbedömning	
		2011	2012
1. Antalet omkomna inom vägtransportområdet halveras och antalet allvarligt skadade minskas med en fjärdedel mellan 2007 och 2020.	Antalet personer som omkom och antalet som skadades allvarligt inom vägtransportområdet minskade under 2012 jämfört med 2011. Antalet omkomna 2012 var det näst lägsta sedan 1940-talet. Medelvärdena för de senaste tre åren var också väl under basvärdena. Sammantaget bedöms att utvecklingen varit positiv.	Positiv	Positiv

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

\* Ingen trendbedömning p.g.a. översyn av målnivåer.

I regeringens redovisning kommenteras resultaten inom preciseringarna 1–3 och 5 på följande vis:

- 1. Under 2012 omkom 286 personer i vägtrafikolyckor – en minskning av antalet dödade med 10 procent jämfört med 2011 och det näst lägsta antalet omkomna sedan 1940-talet. För att nå målet om högst 220 omkomna år 2020 krävs en årlig minskning av antal omkomna med 5 procent. Från 2008 till 2012 har den årliga minskningen i genomsnitt varit 8 procent. Antalet allvarligt skadade har också minskat mellan 2011 och 2012, från 3 127 till 2 976. Den gynnsamma utvecklingen mot målen 2020 kan delvis förklaras av successiv förbättring av fordonsparken och infrastrukturen samt minskade hastigheter. Även vägutformningen på det kommunala vägnätet har sedan länge blivit mer säker. Målen till 2020 kommer att kunna uppnås med bibehållen ambitionsnivå i arbetet.



- 2. Målet för allvarligt skadade inom sjöfarten och fritidsbåtstrafiken kan uttryckas som att högst 40 personer ska skadas allvarligt 2020. Under 2012 omkom 23 personer vid 22 olyckor inom fritidsbåtlivet. Endast en av de omkomna var kvinna. 60-åringar och äldre utgör fler än hälften av de omkomna.
- 3. Mer än 70 procent av alla omkomna inom bantrafik är suicider, vilka i statistiken undantas från vad som utgör bantrafikolyckor (järnväg, spårväg och tunnelbanetrafik). Det är viktigt att kunna ta fram och redovisa antalet suicider inom bantrafiken så att rätt åtgärder kan genomföras. Enligt preliminära uppgifter (maj 2013) omkom 100 personer i järnvägstrafiken under 2012 varav 77 klassas som suicid. Det är en ökning jämfört med 2011 då 82 personer omkom men lägre än 2010 då 111 omkom. Av 4 barn som omkom var 3 suicider. Antal omkomna under 2012 ligger på nivån för basvärdet beräknat som genomsnitt för åren 2006–2008. Antalet allvarligt skadade i järnvägsolyckor minskade från 42 personer 2011 till 22 personer 2012. Målet med en årlig minskning uppnåddes. För de resande är bantrafiken mycket säker, ingen omkom som passagerare under 2012. De allra flesta som drabbas av olyckor befinner sig utanför tågen där obehörigt spårbeträdande (inklusive suicid) utgör det enskilt största problemet. Trafikverket har inlett ett systematiskt arbete för att förhindra obehörigt spårbeträdande.
- 5. Preliminära beräkningar visar att utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter minskade med cirka 4 procent under 2012 jämfört med 2011. Transportsektorns utsläpp ligger nu strax över utsläppen 1990. Vägtrafikens utsläpp av växthusgaser minskade preliminärt med cirka 4 procent under 2012 jämfört med 2011. Förklaringen är en kombination av energieffektivare personbilar, en ökad andel biobränslen och minskad trafik. Trafikverkets åtgärder under 2012 minskade utsläppen av växthusgaser (räknat i koldioxidequivallter) med drygt 173 000 ton och energianvändningen med 539 GWh. Mest bidrog järnvägsinvesteringar och framför allt öppnandet av Botniabanan, enligt propositionen. Andra åtgärder som bidragit är elbesparing vid tågdrift, kontroll av sparsam körning i förarprovet, sänkta hastigheter och ökad hastighetsefterlevnad samt bättre val av fordon, drivmedel och färd sätt.

Regeringens analys och bedömning av den femte preciseringen, i matrisen ovan, skiljer sig från Trafikanalys bedömning i några avseenden. Trafikanalys påpekar att utsläppen av växthusgaser från transporter fortfarande ligger på en nivå över vad de var 1990 vilket innebär att transportsektorn ännu inte har bidragit till att Sveriges övergripande klimatmål kan nås. Vidare framför myndigheten att andelen nyregistrerade vägtrafikfordon som är anpassade för att framföras med förnybara bränslen minskar. Trafikanalys bedömning är att det fordras nya kraftfulla åtgärder för att målet om en fordonsflotta oberoende av fossila bränslen år 2030 ska kunna uppfyllas.

#### **4.2.4 Utskottets tidigare ställningstagande**

I samband med förra årets budgetbeslut fattade riksdagen också beslut om en ändring av hänsynsmålet inom transportpolitiken. I sitt budgetbetänkande välkomnade trafikutskottet ändringen och menade att detta innebar ett förtydligande av transportsektorns betydelse för generationsmålet för miljö.

Utskottet såg även fram emot att de föreslagna ändringarna av hänsynsmålet får genomslag i regeringens resultatredovisning.<sup>25</sup>

Vidare såg utskottet positivt på att resultaten för det övergripande målet inom transportpolitiken analyserades och bedömdes i ett sammanhang. Utskottet ansåg att detta är viktigt för bedömningen av den övergripande måluppfyllelsen.

Beträffande redovisningen av klimatpåverkan i förra årets budgetproposition ville utskottet förtydliga att resultatredovisningen endast redovisar de inhemska utsläppen av klimatgaser. En delvis annan bild framträder om även utsläppen från den internationella trafiken beaktas, påpekade utskottet. Utskottet pekade även på att det inom det transportpolitiska området finns behov av att tydliggöra sambanden mellan mål, statliga insatser, uppnådda resultat och regeringens budgetförslag. Det fanns, enligt utskottet, 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.

#### **4.2.5 Uppföljningsgruppens iakttagelser och bedömning**

Uppföljningsgruppen konstaterar att regeringen i årets budgetproposition, till skillnad från förra året, inte redovisar någon analys eller bedömning av resultatutvecklingen för det övergripande transportpolitiska målet. Gruppen anser att det är viktigt att det görs en bedömning av måluppfyllelsen för det övergripande målet för att riksdagen ska ha ett välgrundat underlag för sitt beslut om budgeten. Om regeringen avstår från att göra en analys och bedömning av måluppfyllelsen bör detta tydliggöras i en motivering.

Uppföljningsgruppen välkomnar den utvidgning av resultatredovisningen som presenteras inom några områden, bl.a. när det gäller redovisningen av preciseringen om jämställdhet och på trafiksäkerhetsområdet som även fått en tydligare struktur.

Uppföljningsgruppen konstaterar, beträffande *funktionsmålet om tillgänglighet*, att regeringen bedömer att transportsystemet utvecklats positivt på flera områden sedan 2011 men att det också finns områden att arbeta vidare med, t.ex. den ökade spårigheten i vägsystemet och den kraftiga ökningen av antalet upptäckta allvarliga fel i järnvägsnätet. Transportsystemets kvalitet, när det gäller näringslivets transporter, upplevs dock ha försämrats jämfört med tidigare år, vilket riskerar att minska konkurrenskraften.

Regeringen gör även bedömningen att tillgängligheten till service och arbetsmarknad har försämrats över tid, att den internationella tillgängligheten och åtkomligheten med flyg har försämrats jämfört med föregående år och att det fortfarande är stora skillnader mellan kvinnors och mäns pendlingsmönster. Beträffande tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning är bedömningen att utvecklingen går i positiv riktning och när det gäller till-

<sup>25</sup> Prop. 2012/13:1 utg.omr. 22, bet. 2012/13:TU1, s. 22.

gängligheten för barn anger regeringen att förbättringsåtgärder har vidtagits under årens gång, men att arbetet går långsamt och i vissa avseenden bakåt. Enligt regeringens bedömning har förutsättningarna att välja lokal och regional kollektivtrafik samt långväga tågtrafik förbättrats sett till hur utbudet inom dessa områden har ökat. Däremot har trängseln samt priserna inom kollektivtrafiken ökat, samtidigt som kapacitetsbristerna och förseningarna i järnvägssystemet varit stora. Marknaden för kollektivtrafik har öppnats för konkurrens, men effekterna av reformen har än så länge varit små, enligt regeringen. Hur förutsättningarna att gå och cykla har förändrats är ovisst.

Beträffande *hänsynsmålet om trafiksäkerhet* inom olika trafikslag konstaterar uppföljningsgruppen att regeringen gör följande bedömning:

- Antalet omkomna 2012 inom vägtrafiken var det näst lägsta sedan 1940-talet. Utvecklingen bedöms vara positiv.
- Inom yrkessjöfarten och fritidsbåttrafiken ska målnivåerna ses över.
- De höga dödstalen inom järnvägstransportområdet gör att den övergripande bedömningen av utfallet de senaste åren är att målen 2020 är långt ifrån att nås.
- Inom lufttransportområdet har utvecklingen av antalet omkomna och allvarligt skadade inte uppfyllt preciseringen om fortlöpande förbättringar.

Beträffande *hänsynsmålet om begränsad klimatpåverkan* konstaterar uppföljningsgruppen att regeringen bedömer att utsläppen av växthusgaser från transporter har minskat sedan 2005, att energieffektiviteten i nyregistrerade fordon fortsätter att förbättras och att den totala andelen förnybar energi av energianvändningen i transportsektorn har ökat jämfört med föregående år. Uppföljningsgruppen ställer sig dock frågande till att regeringen – till skillnad mot andra områden – utelämnat vissa av Trafikanalys bedömningar på detta område. Dessutom vill gruppen återigen påpeka att resultatredovisningen endast redovisar de inhemska utsläppen av klimatgaser och att en delvis annan bild framträder om även utsläppen från den internationella trafiken beaktas.

Beträffande *hänsynsmålet om det övergripande generationsmålet för miljö och övriga miljö kvalitetsmål* är regeringens bedömning att det är svårt att göra en samlad bedömning av utvecklingen avseende transportsystemets samlade påverkan på övriga miljö kvalitetsmål. För vissa mål har utvecklingen varit positiv, men inom andra områden pekar indikatorer mot att utvecklingen stannat av. I detta sammanhang vill uppföljningsgruppen erinra om att trafikutskottet i förra årets budgetbetänkande framhöll betydelsen av att ändringarna av hänsynsmålet också får genomslag i regeringens resultatredovisning.

Uppföljningsgruppen anser sammanfattningsvis att resultatredovisningen för transportpolitiken i flera avseenden har förbättrats i årets budgetproposition jämfört med föregående år. Bland annat är redovisningen mer utförlig på flera områden och effekter redovisas i större utsträckning än tidigare. Det finns dock, enligt gruppen, anledning att så långt möjligt tydligare skilja på effekter av allmänna omvärldsförändringar och effekter av de statliga insatserna på området. För att riksdagen ska få ett bra beslutsunderlag är det viktigt att tyd-

liggöra skillnaderna mellan regeringens beskrivning av tillståndet och utvecklingen inom ett område, dels från statens insatser och dels från det faktiskt uppnådda resultatet i form av prestationer och effekter i samhället.

### 4.3 Resultat och anslag inom politiken för informationssamhället

Målen för politiken för informationssamhället och resultatredovisningens struktur behandlas i avsnitten 3.2 och 3.5 ovan. I detta avsnitt behandlas huvudsakligen de resultat som redovisas under rubriken resultatredovisning i avsnitt 4.4 i propositionen.

Enligt årets budgetproposition omfattar politiken för informationssamhället områdena informationsteknik (it), elektronisk förvaltning, elektronisk kommunikation, post samt grundläggande betaltjänster.<sup>26</sup> *Post- och telestyrelsen* (PTS) är sektors- och tillsynsmyndighet inom områdena elektroniska kommunikationer och post. PTS uppgift är bl.a. att meddela tillstånd och utöva tillsyn över operatörerna på marknaderna för elektroniska kommunikationer och post samt att inom ramen för sitt sektorsansvar följa och främja utvecklingen inom dessa områden. *E-legitimationsnämnden* inrättades den 1 januari 2011 och har till uppgift att stödja och samordna den offentliga sektorns behov av säkra metoder för elektronisk identifiering och signering (e-legitimationer) i förvaltningens e-tjänster.

#### 4.3.1 Budgetförslag och anslag

År 2012 uppgick de totala utgifterna inom politiken för informationssamhället till 423 miljoner kronor. Prognosen för 2013 avseende de totala utgifterna uppgår till 526 miljoner kronor. Huvudorsaken till ökningen är främst att medel omfördelats till området och anslaget för driftsäker och tillgänglig kommunikation.<sup>27</sup> Regeringens förslag till anslag för 2014 för politiken för informationssamhället uppgår till sammanlagt 499 miljoner kronor. För 2015, 2016 och 2017 beräknas anslagen till sammanlagt 350 miljoner kronor, 343 miljoner kronor respektive 344 miljoner kronor. Av följande sammanställning framgår anslagsstrukturen för politiken för informationssamhället.

**Tabell 5 Anslag inom politiken för informationssamhället**

2:1 Post- och telestyrelsen
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

<sup>26</sup> I förra årets budgetproposition angavs att "vissa delar av elektronisk förvaltning" ingick i politikområdet.

<sup>27</sup> Prop. 2012/13:1, bet. 2012/13:TU1, rskr. 2012/13:118.

### 4.3.2 Övergripande mål – resultat

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.

Regeringen ger ingen samlad resultatredovisning, bedömning eller analys av det övergripande målet för politiken för informationssamhället.

Under sektorsmålet för it-politik och under rubriken ”bredband och övrig it-infrastruktur” redovisas ett avsnitt om ”robusthet” och ett om ”vardagssäkerhet”. Resultat för delmålet om ett ”stort utbud av tjänster” redovisas delvis av de sex indikatorer om antal tjänsteleverantörer och prisutveckling som återfinns i sammanställningen i avsnitt 4.3.3 nedan.

#### *Robusthet*

Med robusthet avses förmågan att motstå störningar och avbrott samt förmågan att minimera konsekvenserna om de ändå inträffar. Regeringen redovisar att operatörerna under 2012 rapporterat 30 störningar där mobiltelefoni, IP-telefoni samt mobilt internet svarar för majoriteten. Mjukvarurelaterade fel är den orsak som föranlett flest rapporter och medfört längst störningstid samt drabbat flest abonnenter. Enligt regeringen är avgrävda kablar en av huvudledningarna till störningar i elektronisk kommunikation. Det är därför, enligt regeringen, mycket positivt att Ledningskollen<sup>28</sup> kommit till stånd och utvecklats samt uppnått avsedda goda effekter i form av minskat antal avgrävningar och effektiviserad administration för operatörerna.

#### *Vardagssäkerhet*

I propositionen anges att det av SCB:s undersökningar från 2010 och 2012 framgår att den andel och det antal personer i åldern 16–74 år som inte har kopplat upp sig mot internet via bärbar dator eller surfplatta eller annan handburen utrustning på grund av integritets- och säkerhetsskäl har minskat från ca 7 procent (för båda könen) av befolkningen 2010 till ca 2 procent (för båda könen) 2012. Enligt SCB:s undersökningar från 2012 upplevde nästan 50 procent av företagen med 250 anställda eller fler säkerhetsrisker som begränsande eller hindrande faktorer till att använda mobila anslutningar till internet. Detta kan jämföras med 14 procent av företagen med färre än tio anställda. Det förekommer fortfarande it-incidenter av olika slag. It-attacker genomförs enligt OECD alljämt i stor skala.<sup>29</sup>

Regeringen ser i sin analys tydliga indikationer på att förtroendet för internet har ökat. En bidragande orsak anges vara att it-användningen ökar explosionsartat samtidigt som effekterna för gemene man av de incidenter som inträffar inte upplevs som för allvarliga i förhållande till nyttan med internet.

<sup>28</sup> Ledningskollen är en webbtjänst som underlättar för bl.a. entreprenörer, kommuner och privatpersoner att, i samband med grävarbeten, få kontakt med dem som har nedgrävd infrastruktur.

<sup>29</sup> OECD Communications Outlook 2011.

En slutsats av statistiken från SCB är också att företag verkar vara mer oroliga över att koppla upp sig mot internet än vad privatpersoner är.

#### 4.3.3 It-politik – resultat

Målet är att Sverige ska vara bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter.

Resultat för it-politiken redovisas dels i en sammanställning över målandikatorer för it-politiken och för delmålet om bredband, dels i löpande text som främst redovisar resultat relaterat till regeringens digitala agenda.

**Tabell 6 Indikatorer på måluppfyllelse för It-politiken: Sverige ska vara bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter, andel av befolkning och företag.**

<i>Andel av befolkningen (%) som</i>	2009	2010	2011	2012	<i>Män/ kvinnor*</i>
under året köpt eller beställt varor och tjänster över internet	63	66	71	74	76/72
under året köpt eller beställt varor och tjänster över internet från andra EU-länder	10	13	16	19	22/15
under årets första kvartal utträttat bankärenden över internet	71	75	78	79	83/75
under året använt offentliga e-tjänster (e-förvaltning)	65	68	74	78	80/76
<b>Andel företag (%)</b>					
med minst 10 anställda som beställt varor/tjänster via EDI eller en webbplats	63	69	49	47	
med minst 10 anställda som tagit emot beställning av varor/tjänster via EDI eller en webbplats	22	25	26	32	
med minst 10 anställda som använder internet vid kontakter med myndigheter för att söka information (e-förvaltning)		90	92	93	
med 1–9 anställda som använder internet vid kontakter med myndigheter för att söka information (e-förvaltning)		76	82	84	
med minst 10 anställda som använt internet för att få tillgång till anbudshandlingar i myndigheters elektroniska upphandlingssystem			27	32	
med minst 10 anställda som skickar e-fakturor som kan processas automatiskt hos mottagaren	15	17	19	i.u.	

\* Avser uppgift för 2012. Källa: Budgetpropositionen, utg.omr. 22 s. 110.

Av sammanställningen framgår att det it-politiska målet mäts i utvecklingen av fyra indikatorer för andel av befolkningen som använt internet i olika sammanhang samt sex indikatorer för andelen företag som använder internet för olika tjänster. Delmålet om bredband mäts i åtta olika indikatorer avseende användning och tillgång till bredband för individer och företag. Tre av indikatorerna ger även mått på användningen av internet för offentliga tjänster eller kontakter med myndigheter (e-förvaltning). I sammanställningen redovisas även sex indikatorer som delvis mäter resultat för målet elektroniska kommunikationer – se avsnitt 4.3.4 nedan.

Sammanställningen ger en översikt av utvecklingen under de senaste fyra åren och visar att andelen individer och företag som har tillgång till och använder bredband och internet i Sverige ökar i nästan samtliga kategorier. Texten innehåller ett kortare avsnitt om Sveriges internationella position som redovisar huruvida målet om att *Sverige ska vara bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter* uppfylls. Regeringen konstaterar att Sverige har en fortsatt stark position vad gäller it-användning och bredband:

- I World Economic Forums index, Network Readiness Index, har Sverige tappat den förstaplacering som landet haft i tre år till Finland och är nu på tredje plats men behåller sin plats bland de tre främsta för sjunde året i rad.
- I EU:s resultattavla för En digital agenda för Europa beskrivs hur EU-länder utvecklas i relation till agendans mål. Bland EU-länderna har Sverige den näst högsta andelen regelbundna internetanvändare och den minsta andelen som aldrig använt internet.

Regeringens bedömning är att Sverige presterar jämförelsevis bra och i flera av-seenden bättre än andra, men att det också finns områden där Sveriges starka position hotas och områden där andra redan i dag presterar bättre. Under rubriken it-politik redovisar regeringen även att man inrättat en digitaliseringskommission med uppdrag att verka för att det it-politiska målet i den digitala agendan och att ta fram indikatorer för att mäta måluppfyllelsen för agendan.

#### *Elektronisk förvaltning*

Inom området it-politik redovisas även resultat för elektronisk förvaltning. Bland annat redovisas att andelen av befolkningen som använder sig av offentliga e-tjänster har ökat och att den under 2012 uppgick till 78 procent. Män använder sig av offentliga e-tjänster i något högre grad än kvinnor och andelen företag som utnyttjar möjligheten till myndigheternas fullständiga elektroniska ärendehantering ökar. Vidare anges att Sverige fortsatt har en hög användning av e-tjänster i relation till övriga Europa och att de gemensamma tjänster som finns, t.ex. e-legitimation, är väl använda. När användningen av e-tjänster i Sverige jämförs med övriga Europa utifrån kategorier av flera sammanhängande tjänster som är relevanta i särskilda skeenden (s.k. livshändelser) blir resultaten mer blandade. Inom kategorin Att starta ett företag hamnar Sverige på 10:e plats. Inom kategorin Förlora och hitta ett jobb hamnar Sverige på 24:e plats (av 32). Inom kategorin Studera hamnar Sverige på 15:e plats.

Beträffande e-legitimation redovisar regeringen att antalet unika användare uppskattades till ca 5,6 miljoner 2012. Av alla svenskar äldre än 13 år hade 67 procent en e-legitimation. I en undersökning, utförd av Ekonomistyrningsverket (ESV) i september 2012, uppgav 71 procent av de tillfrågade att de hade använt sin e-legitimation i någon myndighets e-tjänst.

Under elektronisk förvaltning redovisas även mål och delmål för den nya strategin *Med medborgaren i centrum – regeringens strategi för en digitalt samverkande statsförvaltning*. Vidare redovisas att Delegationen för e-förvaltning, i nära samverkan med Regeringskansliet, ska koordinera de statliga myndigheternas

it-baserade utvecklingsprojekt samt följa upp dess effekter för medborgare, företagare och medarbetare.

### Bredband

Ett delmål inom it-politiken 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.

Utöver de indikatorer som redovisas för bredbandsmålet i sammanställningen nedan anges bl.a. följande i resultatredovisningen. Med bredband i världsklass avses att minst 90 procent av alla hushåll och företag bör ha tillgång till bredband om minst 100 Mbit/s senast 2020. Enligt PTS bredbandskartläggning (oktober 2012) hade ca 53 procent av alla hushåll och företag i Sverige tillgång till bredband med en teoretisk hastighet om minst 100 Mbit/s vilket är en ökning med ca 4 procentenheter jämfört med oktober 2011. Ökningen beror helt på utrullning av fiber i accessnätet. I områden utanför tätort och småort hade ca 9 procent av hushållen tillgång till 100 Mbit/s. Den andel av hushållen som kan få 100 Mbit/s och som också väljer abonnemang med denna kapacitet har ökat, från 22 procent i oktober 2011 till 27 procent i oktober 2012. PTS bredbandskartläggning 2012 visar också att tillgången till bredband för hushåll och arbetsställen med 4G (LTG) ökat mycket snabbt under 2012, framför allt utanför tätorter.

**Tabell 7 Indikatorer på måluppfyllelse för delmålet om bredband: Alla hushåll och företag bör ha goda möjligheter att använda sig av elektroniska samhällstjänster och service via bredband**

	2009	2010	2011	2012	Män/ kvinnor*
Andel hushåll och företag som har tillgång till bredband om minst 100 Mbit/s (%)		44	49	53	
Antal hushåll och företag som saknar tillgång till bredband om minst 1 Mbit/s	2800	1100	800	500	
<b>Andel av befolkningen (%) som</b>					
har tillgång till internet i hemmet	89	91	93	94	93/94
har tillgång till bredband i hemmet*	83	85	87	88	90/86
använder internet regelbundet (en gång per vecka eller oftare)	86	88	90	91	93/99
aldrig använt internet	7	7	5	5	4/7
<b>Andel företag (%)</b>					
med minst 10 anställda som har tillgång till internet	95	96	96	98	
med 1–9 anställda som har tillgång till internet	83	86	88	90	

\* Bredband inklusive anslutningar via DSL-uppkoppling (t.ex. ADSL eller VDSL), annan typ av snabb förbindelse (t.ex. via kabel-tv eller lokalt nätverk) samt anslutning via 3G-nätet.  
Källa: Budgetpropositionen, utg.omr. 22 s. 110.

Cirka 93 procent av hushållen och arbetsställena i Sverige hade tillgång till 4G i oktober 2012, vilket kan jämföras med ca 48 procent året innan. Siffrorna avser 4G-täckning där folk bor och arbetar, dvs. inte yttäckning. Utanför tätort och småort har tillgången till 4G för hushåll och arbetsställen ökat från 10 till 79 procent.



I sin analys anger regeringen att tillgången till bredband har ökat stadigt de senaste åren och är generellt god i Sverige. I storstäder och större tätorter är it-infrastrukturen väl utbyggd och konkurrensen god. Hushållens och företagens efterfrågan på bredband med hög överföringshastighet är stor, vilket indikerar att det finns en betalningsvilja för sådana tjänster. En omständighet som har stor betydelse är att marknadens aktörer ges goda förutsättningar att bygga ut näten. Att allt fler regioner, län och kommuner beslutar om bredbandsstrategier bidrar till förbättrade förutsättningar och underlättar att få bredbandsinfrastrukturen på plats. Den goda utvecklingen på bredbandsområdet har varit beroende av den stora efterfrågan från hushåll och företag samt ett engagemang för bredbandsutbyggnad från olika aktörer, inte minst från byalag som bygger ut bredband med hjälp av statliga och kommunala stödinsatser.

#### 4.3.4 Elektronisk kommunikation – resultat

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.

Delar av målet för elektronisk kommunikation redovisas i den matris över indikatorer på måluppfyllelse som återfinns inledningsvis under rubriken Resultatredovisning i propositionen. Här redovisas de indikatorer som rör målet för elektronisk kommunikation separat.

**Tabell 8 Indikatorer på måluppfyllelse för delar av målet om elektronisk kommunikation: De elektroniska kommunikationerna ska ge största möjliga utbyte när det gäller urvalet av överföringstjänster samt deras pris och kvalitet**

<b>Antal tjänsteleverantörer som</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>
erbjuder mobil kommunikation	39	39	54	55
erbjuder fast telefoni	105	109	108	106
erbjuder bredband	157	169	157	161
<b>Antal abonnemang för IP-baserad telefoni</b>	966 000	1 189 000	1 316 000	1 437 000
<b>Prisutveckling (%) för</b>				
abonnemang fast bredband minst 8 Mbit/s, mars-mars	4	-13	0	i.u.
lägstapris snittanvändare mobila samtalstjänster, mars-mars	-3	-28	-15	i.u.

Källa: Budgetpropositionen, utg.omr. 22 s. 110.

I propositionen lämnar regeringen resultatredovisning, analys och bedömning under rubrikerna *Effektivt fungerande marknader*, *Radiofrekvenser* och *Telefoni*.

*Effektivt fungerande marknader*

Enligt OECD:s statistik ligger de svenska priserna för kommunikation generellt sett i den lägsta kvartilen bland medlemsstaterna. Under de senaste tre åren har lägstapriset för en genomsnittlig användare av mobila samtalstjänster minskat betydligt, enligt regeringen. Konsumenters förståelse av teleoperatörernas avtal och erbjudanden samt möjligheten att kunna byta teleoperatör är, enligt regeringen, centrala delar av en väl fungerande marknad. Regeringens bedömning är att det finns en stor förbättringspotential i de avtal som existerar i dag och att de åtgärder som nu vidtas i form av föreskrifter från PTS kommer att stärka konsumentmakten.

*Radiofrekvenser*

Beträffande radiofrekvenser anger regeringen att en förutsättning för att det ska gå att tillhandahålla mobilt internet med den hastighet, kapacitet och täckning som slutkunderna förväntar sig är att det finns tillgång till radiofrekvenser. En prioriterad uppgift är därför att försöka hitta mer utrymme i radiospektrum till mobila bredbandstjänster.

*Telefoni*

I propositionen sägs att tillgången till telefoni i stadigvarande bostäder och fasta verksamhetsställen generellt sett är god i hela landet och att detta främst säkerställs genom marknadens försorg och ytterst genom regeringens fortsatta insatser på området i form av upphandlade lösningar. Stadigvarande bostäder eller fasta verksamhetsställen som tidigare har haft tillgång till telefoni men som nu saknar detta, får tillgång till telefoni om de så begär. PTS har möjlighet att enligt ramavtal med ett visst antal leverantörer upphandla olika tekniska lösningar till abonnenter som inte har tillgång till telefoni.

**4.3.5 Postsektorn – resultat**

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.

Enligt regeringens analys visar tillsynen på postområdet 2012 att målen för postservicen i landet är uppfyllda och att samliga postoperatörer uppfyller kraven på en tillförlitlig postverksamhet, vilket gör att kraven på den samhällsomfattande posttjänsten är tillgodosedda. Brevvolymerna fortsätter alltså jämt att minska, vilket påverkar postmarknaden och dess aktörer. Minskningen beror främst på övergången till elektroniska kommunikationsformer. Konkurrenssituationen på postmarknaden är i princip oförändrad.

**4.3.6 Grundläggande betaltjänster – resultat**

Målet är att alla i samhället ska ha tillgång till grundläggande betaltjänster till rimliga priser.

Regeringen redovisar att marknaden för betaltjänster utvecklas snabbt men att möjligheten att använda elektroniska betaltjänster fortfarande varierar i

olika delar av landet och även inom ett och samma län. En utbyggnad av it-infrastrukturen underlättar både privatpersoners möjligheter att använda elektroniska kommunikationstjänster och näringsidkares möjligheter att på olika sätt ta emot kortbetalningar och på så sätt också minska sina dagskassor. Länsstyrelserna rapporterar om problem för främst småföretagare inom handel och turism i glesbygd och skärgårdsområden som ibland har svårt att ta emot kortbetalningar och som ibland får resa långa sträckor för att lämna in dagskassor.

#### **4.3.7 Utskottets tidigare ställningstagande**

Trafikutskottets tidigare ställningstagande till mål- och resultatredovisningen inom politiken för informationssamhället redovisas i avsnitt 3.4 ovan.

#### **4.3.8 Uppföljningsgruppens iakttagelser och bedömning**

Uppföljningsgruppens iakttagelser och bedömning av mål och struktur inom politiken för informationssamhället redovisas i avsnitt 3.5. I detta avsnitt redovisas gruppens bedömning av de resultat och analyser som redovisas inom politikområdet.

Uppföljningsgruppen konstaterar att det övergripande målet för politiken för informationssamhället inte är föremål för någon resultatredovisning, analys eller bedömning. Gruppen anser det viktigt att en sådan redovisning lämnas och att regeringen gör en samlad analys och bedömning av utvecklingen inom politiken för informationssamhället för att det ska vara möjligt att bedöma utvecklingen och i vilken utsträckning det övergripande målet har uppfyllts.

Uppföljningsgruppen ser positivt på att fler indikatorer används i den resultatmatris som redovisas för måluppfyllelsen inom it-politik och elektroniska kommunikationer, exempelvis avseende antal tjänsteleverantörer och prisutvecklingen. Det är viktigt att resultatindikatorer utvecklas inom alla delsektorer av politikområdet.

BILAGA 5

## Uppföljning av tillgängligheten i transportsystemet för personer med funktionsnedsättning – sammanfattning

### Uppföljningsgruppens bedömningar i korthet:

- Det finns fortfarande många hinder som försvårar resandet för personer med olika funktionsnedsättningar. Behoven och förutsättningarna varierar mycket beroende på de olika funktionsnedsättningar som resenärerna har. Trygghet är en central fråga för att kunna påbörja en resa.
- Det görs olika insatser för att öka tillgängligheten men detta arbete är i många delar okoordinerat och det finns mycket kvar att göra.
- Det är viktigt att hela resan ska fungera hela året. Det är av vikt att frågan om kollektivtrafikens tillgänglighet hålls levande.
- Det finns tydliga mål och regler för tillgängligheten inom transportsystemet. Det är dock inte tillfredsställande att målen för när kollektivtrafiken ska vara tillgänglig flyttas framåt i tiden. Det behövs tydligare styrsignaler för att tillgänglighetsmålen ska kunna uppnås.
- Det är viktigt att resurser för tillgänglighetsarbete prioriteras och att aktörerna kan redovisa hur stora resurser som satsas på tillgänglighet, inte minst för att kunna värdera de insatser som görs.
- Det behövs förbättrad trafikinformation samt information om tillgänglighet i fordon och på bytespunkter. Det är viktigt att arbeta med att förenkla biljettköp.
- Ledsagningens finansiering inom tåg och buss bör ses över i syfte att uppnå en mer solidarisk finansieringsmodell.
- Det är inte tillräckligt tydligt vem som har ansvar för att samordna att transportsystemet görs tillgängligt för alla. Aktörernas roller och ansvar måste tydliggöras, inte minst för sjöfartsområdet. Det är viktigt att myndigheternas dialog med funktionshindersorganisationerna fortsätter att utvecklas.
- Kunskapen om resultaten av insatserna är begränsad. Det är viktigt att följa upp och utvärdera insatserna och vilka resultat de får för resandet och hur brukarna upplever transportsystemets tillgänglighet. Det är också viktigt att återrapporteringen förbättras av t.ex. vad som är tillgängligt respektive inte tillgängligt.
- Tillsynen inom området behöver stärkas och förtydligas, och rollfördelningen mellan myndigheterna måste tydliggöras.
- Det är viktigt att regeringen även fortsättningsvis redovisar och bedömer resultaten av de statliga insatserna till riksdagen.

- Det skulle vara värdefullt om regeringen med utgångspunkt från de problem som har uppmärksammats i denna uppföljning redovisar fortsatta insatser och resultat, även utifrån ett brukarperspektiv.

## **Inledning**

### *Bakgrund, syfte och genomförande*

Trafikutskottet har vid olika tillfällen behandlat frågor som rör kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning. Utskottet har framhållit betydelsen av dessa viktiga frågor och framfört att behovet av åtgärder för att göra kollektivtrafiken användbar för personer med funktionsnedsättning i grunden är en demokratifråga. Utskottet har även konstaterat att det finns mycket kvar att åtgärda för att förbättra tillgängligheten inom kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning.

Mot denna bakgrund och som en del i uppföljningen av riksdagens transportpolitiska mål har trafikutskottet beslutat att närmare beskriva och analysera de statliga insatser som görs för att öka tillgängligheten till kollektiva färdmedel, i första hand tåg, buss, flyg och båt och vilka resultat dessa insatser får från ett brukarperspektiv. Frågor som rör t.ex. färdtjänst och riksfärdtjänst har inte ingått i denna uppföljning. Uppföljningen har i första hand varit inriktad på att belysa sådana insatser som görs för att förbättra tillgängligheten för personer som har rörelsenedsättning, synnedsättning eller hörselnedsättning.

Uppföljningen har genomförts av en ledamotssammansatt uppföljningsgrupp som utsetts inom utskottet. Syftet med uppföljningen har varit att ge utskottet ett fördjupat kunskapsunderlag som kan användas i behandlingen av propositioner och motioner inom området. Frågor om tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning berör flera departement, myndigheter och andra aktörer. Uppföljningsgruppen ser därför framför sig att uppföljningen kan vara ett användbart underlag för både trafikutskottet och andra i den fortsatta utvecklingen av området.

### *Möjligheter att resa med allmän kollektivtrafik*

#### **Iakttagelser**

Uppföljningen visar att utvecklingen av tillgängligheten inte är entydig. Det finns fortfarande flera problem för resenärer med olika former av funktionsnedsättningar. I uppföljningen har framkommit att tillgängligheten ser olika ut vad gäller buss, tåg, flyg och båt samt att möjligheten att byta mellan de olika trafikslagen upplevs som en svag länk.

Uppföljningen visar att tillgängligheten ser olika ut i olika delar av landet samt att tillgängligheten i den allmänna kollektivtrafiken är bättre i storstadsområdena än i områden som är mer glesbefolkade.

Uppföljningen visar att tillgänglighetsbegreppet är otydligt och tolkas olika av olika aktörer. Tillgänglighet ser olika ut i förhållande till de olika funktionsnedsättningar som finns. För den som har en funktionsnedsättning kräver resandet mycket planering och att resenären kan lita på att resan fungerar. Uppföljningen visar att det fortfarande är svårt att få hela resan att fungera, och att detta handlar om allt från möjligheten att ta sig till och från hållplatsen, fordon, möjlighet att byta på stationer och hållplatser, till information, bemötande och möjlighet att köpa biljetter m.m.

Allmänt är det enklare att resa i en redan invand miljö än i en ny. Där krävs ofta kompensatoriska insatser, t.ex. assistans och ledsagning för den som inte ser. Vilken typ av insatser som behövs varierar mellan olika trafikslag och funktionsnedsättningar. Den som t.ex. har rörelsehinder eller är gravt synskadad kan behöva någon form av stöd eller assistans eftersom det kan vara svårt att resa på egen hand.

Det är olika aktörer som har ansvar för olika delar i färdkedjan. Om dessa inte samverkar innebär det att resandet försvåras för personer med funktionsnedsättning. Uppföljningen visar att det i många delar av arbetet med att tillgängliggöra transportsystemet fortfarande saknas ett hela-resanperspektiv. Delar av en resa kan fungera, men problem uppstår när inte helheten fungerar. Den svagaste länken i reskedjan avgör hur tillgänglig en resa är. Exempelvis kan det vintertid vara svårt att ta sig fram till en hållplats.

I uppföljningen har vikten av att förmedla trygghet framhållits. När det gäller resor med allmän kollektivtrafik sker dessa ofta i en stressig miljö. Om en chaufför kör en fullsatt buss eller spårvagn och en rullstolsburen person vill åka med kan den situationen kännas stressande för både passageraren och chauffören. Tidtabeller ska hållas, det blir färre hållplatser och mindre tid avsatt per hållplats. Om en chaufför blir sen kan det t.ex. innebära att en kommande rast blir kortare. Inom flyget är det ofta korta tider som flygplanen står på marken mellan flygningarna och det kan i sin tur innebära en utmaning när det gäller att hinna ta med passagerare med ledsagning utan att flyget försenas.

De hinder som uppmärksammats inför en resa handlar bl.a. om att det har blivit svårare att köpa biljetter då biljettsystemen har blivit mer krångliga och att informationen är bristfällig när det gäller byten mellan olika transportslag. Till de svårigheter som har uppmärksammats i samband med resor hör bl.a. att rullstolsliftar, utrop och hörslingor inte fungerar. Många har också påpekat att bristen på information när det händer oväntade saker innebär problem. Här har det betonats att det är viktigt att stöd och information kan ges vid störningar. Det räcker t.ex. inte med högtalarutrop eftersom detta många gånger inte kan uppfattas av personer som har en hörselnedsättning.

## Uppföljningsgruppens bedömning

Mot bakgrund av vad som har framkommit i uppföljningen gör gruppen följande bedömningar när det gäller möjligheter att resa med allmän kollektivtrafik:

- Det finns många hinder som försvårar resandet för personer med olika funktionsnedsättningar och dessa hinder skapar otrygghet och gör att många drar sig för att resa. För många som har funktionsnedsättning är det fortfarande inte möjligt att kunna nyttja den allmänna kollektivtrafiken på lika villkor som övriga i befolkningen. Att få personer med funktionsnedsättning använder kollektiva färdmedel kan bero på att trafiken inte är tillgänglig.
- Personer med funktionsnedsättning utgör inte en enhetlig grupp. Behoven och förutsättningarna varierar mycket beroende på de olika funktionsnedsättningar som resenärerna har. Skillnaden mellan olika personers funktionsnedsättningar är stora liksom funktionsnedsättningens konsekvenser för individen. Detta bör vara en viktig utgångspunkt för det fortsatta utvecklingsarbetet.
- Personer med olika funktionsnedsättningar reser mindre än befolkningen i stort. Detta innebär att det finns en risk för isolering och mindre deltagande i samhället, vilket är allvarligt.
- Sverige har en åldrande befolkning. Antalet äldre resenärer ökar, vilket i sin tur gör att kraven på transportsystemets tillgänglighet kommer att öka framdeles.
- Det är viktigt att betona att både kollektivtrafiken och resenärens möjlighet att ta sig från bostaden till transportmedlet är avgörande för att hela resan ska fungera.
- Det är oklart hur stor andel av dem som har olika funktionsnedsättningar som i dag kan använda kollektivtrafiken. Det är viktigt att hålla frågan om kollektivtrafikens tillgänglighet levande och att tillgängligheten för personer med olika funktionsnedsättningar beaktas och kommer in i samhällsplaneringen på ett naturligt sätt. Det är vidare viktigt att tillgänglighetsperspektivet mer tydligt beaktas i olika processer, t.ex. i olika styrdokument och vid planering och genomförande av olika trafikprojekt.
- Det behövs förbättrad information om tillgängligheten i både fordon och på stationer, busshållplatser och terminaler m.m. och det finns behov av att tydliggöra vem som har ansvaret för att samla in och sprida sådan information. Det är viktigt att trafikinformationen är god för alla resenärer och då särskilt att den förmedlas på ett sådant sätt att resenärer med olika typer av funktionsnedsättningar kan tillgodogöra sig den.
- I dag finns stora problem när det gäller möjligheten att köpa biljetter. Det är mycket viktigt att arbeta med att förenkla biljettköp för alla resenärer, inte minst för dem som har olika funktionsnedsättningar.

## *Mål, regler och resurser*

### **Iakttagelser**

Riksdagen har beslutat att målet är att transportsystemet är utformat så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning. Dessutom har riksdagen beslutat om mål för funktionshinderspolitiken. I samband med att regeringens strategi för funktionshinderspolitiken presenterades 2011 fick Transportstyrelsen, Trafikverket och Sjöfartsverket i uppdrag att arbeta enligt tre delmål under perioden 2011–2016.

Staten har sedan lång tid angett att tillgängligheten ska öka. För att uppnå detta sker styrning på olika sätt, bl.a. genom EU:s regelverk, nationell lagstiftning, mål, krav på myndigheter och ekonomiska styrmedel. Även om det finns såväl regelverk som mål och det avsätts resurser för ökad tillgänglighet visar uppföljningen att det fortfarande saknas ett helhetsgrepp som fokuserar på tillgänglighetsfrågorna. På nationell nivå finns inte någon myndighet som har ett övergripande ansvar.

I uppföljningen har flera aktörer framfört att styrningen är svag och otydlig. Riksdagens mål om en tillgänglig kollektivtrafik för personer med funktionsnedsättning till 2010 uppnåddes inte. Uppföljningen visar att detta inte har lett till någon reaktion på statlig nivå i form av tydliga signaler till myndigheterna om att intensifiera insatserna.

Myndigheterna inom trafikområdet har på uppdrag av regeringen definerat ett prioriterat nät av kollektivtrafik. Uppföljningen visar att målen för hur stor andel av järnvägsstationer och busshållplatser som ska vara åtgärdade har ändrats efter hand. När det stod klart att det ursprungliga målet om en tillgänglig kollektivtrafik inte skulle nås till 2010 ändrades målet till att ca 80 procent av stationerna och bytespunkterna skulle vara åtgärdade till 2010. Därefter har målen åter ändrats. Det nya målet är att 50 procent av stationerna och 40 procent av busshållplatserna ska vara färdiga till 2016. Samtliga stationer och busshållplatser ska vara åtgärdade till 2021. Till och med 2012 hade ca 37 procent av stationerna och ca 30 procent av busshållplatserna i det prioriterade nätet åtgärdats. När det gäller båtterminaler och bryggor i det prioriterade nätet för kollektivtrafik visar uppföljningen att det i dag saknas en samlad information om bytespunkternas status. När det gäller flyget visar uppföljningen att samtliga svenska flygplatser uppfyller de krav om tillgänglighet som ställs av EU. Det kan dock noteras att det inte är säkert att det finns ett fungerande nät av övrig kollektivtrafik som ansluter till flygplatsen.

Det finns många olika regler som tas fram av ett flertal aktörer. I uppföljningen har framförts att bl.a. EU:s regler om passagerares rättigheter har varit viktiga och påskyndat arbetet med tillgänglighetsfrågor. Genom att EU-reglerna ställer tydliga krav har de drivit på tillgänglighetsarbetet och haft en positiv påverkan. EU:s regelverk är uppdelat på olika trafik-



slag, medan Sverige har en trafikslagsövergripande ansats. EU:s regler har kommit vid olika tidpunkter för olika trafikslag, varför kraven ser olika ut för tåg, buss, flyg och båt.

Uppföljningen visar att det finns ett flertal exempel på oklarheter i regelverken, t.ex. hur begreppen ”stationsförvaltare” och ”fullt tillgängliga bytestpunkter” ska tolkas. Det finns inte någon myndighet som känner ansvar för att ta fram nationella definitioner.

I uppföljningen har framkommit exempel på att regelverken ibland kan gå på tvärs mot varandra. Ett sådant exempel är säkerhetsbetingade byggnadsregler för fartyg som samtidigt försvårar tillgängligheten, t.ex. kravet på höga trösklar.

Ett annat exempel som har uppmärksammats är att det i regelverken ställs krav på tillgänglighetsanpassningar när det gäller omfattande ombyggnationer eller inköp av nya fordon men att det inte finns motsvarande krav på tillgänglighetsanpassningar när det gäller användning av befintliga fordon.

Kollektivtrafiklagen ställer krav på att de regionala trafikförsörjningsprogrammen ska innehålla en redovisning av tidsbestämda mål och åtgärder. De uppföljningar som har genomförts av trafikförsörjningsprogrammen visar att redovisningen av tillgänglighet ser olika ut i de olika regionala programmen.

Det finns inte några nationella riktlinjer för arbetet för att åstadkomma ett tillgängligt transportsystem. Uppföljningen visar att olika aktörer i olika regioner gör på olika sätt. Detta innebär att t.ex. busshållplatser och ledstråk kan utformas på olika sätt i olika kommuner eller regioner. Kommunerna har svårt att ta fram egna standarder.

I upphandlingar av kollektivtrafik ställs krav på tillgänglighet. Olika regionala kollektivtrafikmyndigheter kan ställa olika krav på tillgänglighet. I uppföljningen har framförts att entreprenörer ibland upplever att det ställs hårdare krav i vissa upphandlingar och att dessa krav ibland är hårdare än regelverkets krav.

Den nya kollektivtrafiklagen innebär att trafikföretag fritt får etablera kommersiell kollektivtrafik. Uppföljningen visar att det upplevs som otydligt vilka krav på tillgänglighet och användbarhet som kan ställas på den avreglerade marknaden för kollektivtrafik. Det finns inte samma krav på tillgänglighet som i den trafik som upphandlas av regionala kollektivtrafikmyndigheter. I uppföljningen har framförts exempel på problem vad gäller kommersiell trafik som inte är tillgänglig.

Det finns inte någon öronmärkning av statliga medel som ska satsas på tillgänglighetsanpassning. Den statliga finansieringen av insatser för att öka tillgängligheten sker inom ramen för den budget som beslutats i de nationella planerna för transportsystemet och de anslag som Trafikverket får. Prioriteringen av resurser till olika insatser utgår från de nationella planerna som beslutas av regeringen. Olika aktörer menar att dessa inte ger någon tydlig signal om att kollektivtrafikens tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning ska prioriteras. Vidare har olika aktörer påtalat

behovet av en egen pott med pengar för att lyfta fram tillgänglighet separat från bl.a. trafiksäkerhet och miljö. Det fanns tidigare öronmärkta medel till tillgänglighetsarbete, vilket också gav ett relativt högt antal åtgärder.

I uppföljningen har framförts att hur mycket resurser som satsas på tillgänglighetsanpassningar är en prioriteringsfråga, där kostnaden för en tillgänglighetsinsats måste vägas mot andra typer av insatser. Vid prioriteringsdiskussioner kan det vara svårt att komma fram till att prioritera tillgänglighet i förhållande till andra angelägna områden. I uppföljningen har även framhållits att den statliga medfinansieringen har varit positiv för tillgänglighetsarbetet.

Uppföljningen visar att det inte finns några uppgifter om hur stora resurser som sammanlagt satsas på tillgänglighetsarbete inom trafikområdet. Ingen myndighet eller annan aktör som har kontaktats i uppföljningen har kunnat redovisa uppgifter om detta. Flera aktörer menar att det är mycket svårt att säga hur mycket pengar som har avsatts till insatser för att förbättra transportsystemets tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Det går ofta inte att särredovisa dessa kostnader eftersom de ingår i olika projekt som Trafikverket och andra arbetar med.

I uppföljningen har framförts att en relevant fråga att ställa när det gäller resurser till förbättrad tillgänglighet är hur mycket man sparar på att tillgängliggöra i stället för att fokusera på hur mycket anpassning kostar. Flera har pekat på att kostnaderna är högre för att tillgängliggöra den befintliga kollektivtrafiken genom ombyggnationer än om man redan från början hade byggt tillgängligt eftersom extrakostnaderna inte uppskattas vara lika stora. Delar av branschen är skeptiska till kraven på att allt ska vara tillgängligt eftersom det upplevs vara kostnadsdrivande. Från en del trafikföretag ifrågasätts också varför stora resurser ska satsas på passagerare som inte åker kollektivt.

När det gäller den interna styrningen inom Trafikverket har det i uppföljningen kommit fram att man avser att använda samma modell för tillgänglighetsarbetet som den man använder för väg- och tågtrafiksäkerhetsarbetet, dvs. att ta fram indikatorer och genomföra resultatkonferenser för att följa upp resultaten.

### **Uppföljningsgruppens bedömningar**

Mot bakgrund av vad som har framkommit i uppföljningen gör gruppen följande bedömningar när det gäller styrning av insatser.

- Det finns mål och regler för tillgängligheten inom transportsystemet. Det behövs dock tydligare styrsignaler till myndigheterna för att tillgänglighetsmålen ska kunna uppnås.
- Arbetet med det prioriterade nätet har gått långsammare än vad som ursprungligen var planerat. Även om insatserna har fortsatt efter 2010 går utvecklingen långsamt, kanske särskilt inom det statliga området. Det är inte tillfredsställande att målen för när kollektivtrafiken ska vara tillgänglig hela tiden flyttas framåt.

- Avsaknaden av sammanställningar på nationell nivå som visar hur stora resurser som satsats på tillgänglighet i transportsystemet för personer som har funktionsnedsättning gör att det är svårt att värdera de insatser som görs.
- Det är viktigt att hitta nationella standarder och att minimera utvecklingskostnader. Det finns en stor flora av regler, riktlinjer och olika lösningar för t.ex. hur busshållplatser kan utformas samtidigt som det saknas en gemensam standard. Då det inte finns en nationell enhetlighet innebär det en risk för att det i stället blir leverantörernas lösningar som genomförs.
- Det kan bli samhällsekonomiskt kostsamt om det ställs olika krav i olika regioner.
- Förbättringar av tillgängligheten i transportsystemet innebär kostnader, och när det gäller de insatser som prioriteras och görs måste det, i likhet med inom andra områden, göras avvägningar i förhållande till vilken nytta som olika insatser ger, så att de resurser som avsätts används till sådant som ger störst nytta för resenärerna. Det är viktigt att beakta att förbättrad tillgänglighet ofta kan vara en fråga om bekvämlighet för personer utan funktionsnedsättning, men att det för personer med funktionsnedsättning är av avgörande betydelse för om de ska kunna genomföra resor med kollektivtrafik. Ökad tillgänglighet kommer alla resenärer till godo.
- Det är olyckligt att det finns olika regelverk för de olika trafikslagen då detta försvårar för resenärerna.
- Det är inte tillfredsställande att det ännu inte finns några sanktionsmöjligheter vid överträdelser av regelverken.
- Det är positivt om utvecklingsarbetet fortsätter och intensifieras för att förbättra tillgängligheten och att detta sker med trafiksäkerhetsområdet som förlaga. Det arbete som hittills har bedrivits inom ramen för nollvisionsarbetet har bl.a. innefattat att ta fram indikatorer och genomföra resultatkonferenser för att följa upp resultaten. Det har satt fokus på trafiksäkerhetsfrågorna och har inneburit att goda resultat har kunnat uppnås. Erfarenheterna från detta kan fungera som förlaga för att mer kraftfullt än i dag åstadkomma förbättringar av tillgängligheten i transportsystemet.

### *Genomförda insatser och deras resultat*

#### **Iakttagelser**

Trafikutskottets uppföljning visar att såväl staten som andra aktörer har genomfört insatser, vilket har medverkat till att tillgängligheten i transportsystemet successivt har förbättrats för personer som har nedsatt hörsel, syn eller rörelseförmåga. Tillgängligheten i stort har ökat genom bl.a. fler tillgänglighetsanpassade bytespunkter, mer tillgängliga fordon och förbättrad

information. Samtidigt visar uppföljningen att kunskapen om insatsernas resultat är begränsad. Uppföljningen visar att det generellt är flyget av alla trafikslag som har kommit längst när det gäller tillgänglighetsanpassningar.

Vidare visar uppföljningen att det finns en ökad ambition och förståelse för funktionshindersfrågor inom transportområdet. Även om utvecklingen går åt rätt håll när det gäller tillgänglighetsanpassning finns dock olika syn på om volymen är låg eller hög på de insatser som genomförs.

Trafikområdet är mycket komplext med olika regelverk, trafikslag, aktörer med olika roller och ansvar, olika grad av regionalisering och privatisering m.m. Staten kan genom sina insatser skapa förutsättningar för ökad tillgänglighet, men det är samtidigt nödvändigt att branschen och andra aktörer medverkar och att de tar hänsyn till resenärernas behov av tillgänglighet för att hela resan ska fungera.

Det görs kontinuerligt insatser för att fler fordon ska vara tillgängliga för personer med funktionsnedsättning. Detta gäller både upphandling av nya fordon och att äldre byggs om. Till detta kommer de insatser som görs för att tillgängliggöra hållplatser och terminaler. Flera aktörer har betonat att insatserna inte ska bygga på särlösningar utan vara inriktade på att ge förbättringar för såväl personer som har funktionsnedsättning som andra resenärer. Som exempel kan nämnas att lågt insteg i bussar är bra för alla resenärer.

Uppföljningen visar också att det finns mycket som kan förbättras när det gäller drift och underhåll. Detta gäller bl.a. underhåll av redan gjorda insatser och snöröjning.

Det finns en inriktning på att av kostnadsskäl försöka styra över resenärer från färdtjänst till allmän kollektivtrafik. I uppföljningen redovisas exempel på detta arbete. Samtidigt visar undersökningar att många av de som har tillgång till färdtjänst vill fortsätta med den i stället för att åka allmän kollektivtrafik. Flera aktörer menar att det är lönsamt att försöka få fler att åka med en tillgänglig kollektivtrafik i stället för med färdtjänst. Tillgängliggörande av den allmänna kollektivtrafiken leder till minskade kostnader för färdtjänsten, bl.a. genom att inträdet till färdtjänsten förskjuts för äldre kollektivtrafikresenärer. Flera aktörer menar att det samtidigt är viktigt att koppla ihop färdtjänsten och den allmänna kollektivtrafiken.

I uppföljningen har framförts att fokus när det gäller tillgänglighet hittills ofta har legat på tekniska lösningar, som t.ex. ramper och ledstråk. Flertalet intervjuade aktörer har dock betonat att tillgänglighet handlar om många fler aspekter som bl.a. tillgång till information, personlig service samt vikten av bemötande och kunskap hos dem som arbetar inom transportområdet. I uppföljningen har framkommit många olika exempel på ökad inriktning på att förbättra arbetet med dessa frågor. Exempelvis erbjuder flera trafikföretag utbildningar kring funktionshinder och i detta ingår bl.a. frågor som rör bemötande.

Uppföljningen visar att ledsagningen upplevs som välfungerande, särskilt inom flyget. Det har skett förbättringar inom ledsagningen, bl.a. vad gäller samordningen. Samtidigt finns det fortfarande problem inom de olika trafikslagen, t.ex. att det inte är tydligt för passageraren när ansvaret för ledsagningen överlämnas från en aktör till en annan, vilket kan skapa otrygghet för den som reser.

Det sker inte någon marknadsföring av ledsagningstjänsterna, vilket bl.a. har medfört att många passagerare inte känner till att de finns. När det gäller finansieringen av assistans och ledsagningstjänster skiljer sig detta mellan olika trafikslag. För ledsagning inom t.ex. tågtrafik debiteras tågoperatören kostnaderna för respektive ledsagning. Till detta kommer att det vid trafikstörningar uppstår extra kostnader för tågoperatörerna för de minuter som ledsagaren måste vänta vid en försening. Inom järnvägstrafiken upplever trafikföretagen att ledsagningstjänsten är dyr. Stationsförvaltaren styr och upphandlar ledsagningstjänsten, medan trafikoperatörerna betalar för ledsagningen. Tågoperatörerna är missnöjda med att de inte har inflytande över kostnaderna. Finansieringen av ledsagningen inom järnvägstrafiken innebär att resenärer med funktionsnedsättning riskerar att pekas ut som dyra och att det nuvarande finansieringssystemet inte skapar incitament för företagen att locka till sig kunder med ledsagningsbehov. Flera intervjuade har därför efterlyst att finansieringen borde utformas så att den blir mer allmän och generell och inte knyts till enskilda resenärer.

Inom flyget tillämpas en annan finansieringsmodell som innebär att kostnaderna för assistans och ledsagning tas ut via den allmänna passageraravgift som alla flygbolag betalar för alla sina passagerare till flygplatsen. Inom flyget är man nöjd med denna modell.

### Uppföljningsgruppens bedömningar

Mot bakgrund av vad som har framkommit i uppföljningen gör gruppen följande bedömningar när det gäller de insatser som gjorts och deras resultat.

- Det finns mycket kvar att åtgärda för att förbättra tillgängligheten inom kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning. Det finns fortfarande betydande hinder när det gäller att kunna resa med allmän kollektivtrafik, bl.a. när det gäller att kunna ta sig till och från hållplatser under vintern.
- Runt om i Sverige pågår många olika insatser för att öka tillgängligheten, men detta arbete är i många delar okoordinerat.
- Det är viktigt att olika funktionsnedsättningar uppmärksammas i det fortsatta arbetet.
- Det är viktigt att resurser för tillgänglighetsarbete prioriteras inom de ramar som riksdagen har beslutat om.

- Tillgänglighet är bra för alla, och anpassningar som kommer alla till godo lönar sig då alla resenärer drar nytta av de åtgärder som vidtas för att förbättra tillgängligheten. Det innebär att tillgängligheten inte bör förbättras genom särlösningar utan genom att kollektivtrafiken utformas så att alla kan använda den, med eller utan funktionsnedsättning.
- Det kan ibland finnas komplikationer när det gäller insatser, t.ex. att en viss åtgärd kan upplevas negativt av andra passagerare och föraren. Ett exempel är att låggolvsbussar i landsbygdstrafik inte uppfattas som positivt av alla resenärer eftersom de är mindre bekväma. Detta är även negativt för förarnas arbetsmiljö.
- Det är positivt att utbildningar i bl.a. bemötande anordnas för personal på trafikföretag m.m.
- Det är viktigt att ledsagningen är ordnad och att resenärer kan lita på den.
- Systemet för finansiering av ledsagning på tåg och bussar bör ses över i syfte att förändras mot en mer solidarisk finansieringsmodell liknande den som används inom flyget.

### *Samverkan och samarbete*

#### **Iakttagelser**

Organisationsstrukturen i Sverige ser annorlunda ut i jämförelse med andra EU-länder. I Sverige är ansvaret numera uppdelat på många olika aktörer. Det finns i dag olika centrala, regionala och lokala myndigheter. Dessutom finns olika aktörer vad gäller trafik, spår, vägar, hållplatser, stationer etc., vilket gör resandet mer komplext. Uppföljningen visar att det innebär att det blir svårt att tillämpa EU-regelverken. Förhållandet mellan olika aktörer upplevs i vissa delar som oklart och det saknas i dag en tydlig överblick när det gäller ansvarsförhållandena mellan de olika myndigheterna och de andra aktörerna. Även för aktörerna är det ibland oklart vem som har ansvar för t.ex. tillgänglighets- och funktionshindersfrågor.

Stora förändringar har under senare år gjorts i myndighetsstrukturen inom transportområdet. Begreppet sektorsmyndighet har tagits bort och ersatts med begreppet strategisk myndighet. Uppföljningen visar att myndigheterna har delvis otydliga roller sinsemellan och det finns även vissa otydligheter när det gäller myndigheternas ansvarsområden. Från både funktionshindersorganisationerna och andra aktörer har framförts att de statliga myndigheterna på central nivå inte upplevs som tillräckligt drivande och att deras engagemang i tillgänglighetsfrågor behöver öka. Ett exempel på detta är att det statliga tillgänglighetsarbetet har avstannat inom sjöfartsområdet samtidigt som det är oklart vilken statlig myndighet som har ansvaret för att driva på arbetet med förbättrad tillgänglighet.

De regionala kollektivtrafikmyndigheterna är nya aktörer som arbetar på olika sätt. I uppföljningen har framförts att situationen med ett rörigt och splittrat ansvar för tillgänglighetsfrågorna i transportsystemet innebär att

allas ansvar är ingens ansvar. Flera aktörer menar att det är svårt att förstå hur det var tänkt och att det finns en osäkerhet när det gäller rollerna. På lokal och regional nivå upplever handläggare i tillgänglighetsfrågor att det finns brist på tydlighet från de centrala trafikmyndigheterna.

I uppföljningen har framkommit att det finns oklara ansvarsförhållanden även på operativ, lokal nivå, t.ex. vem som har ansvaret för en hiss på en station. Det finns ingen enhetlig lösning för hur det ska fungera; lösningarna ser olika ut i olika kommuner och för olika transportslag.

Uppföljningen har även visat att det ofta finns ett gott samarbete mellan myndigheterna och funktionshindersorganisationerna. Det är vanligt att funktionshindersorganisationerna ingår i olika typer av handikappråd där bl.a. tillgänglighetsfrågor tas upp. Från organisationerna framhålls samtidigt vikten av att råden bör ges en högre status än i dag.

### **Uppföljningsgruppens bedömningar**

Mot bakgrund av vad som har framkommit i uppföljningen gör gruppen följande bedömningar när det gäller samverkan och samarbete.

- Det är ännu inte tillräckligt tydligt vem som har ansvar för att samordna att transportsystemet är tillgängligt, och de oklara ansvarsförhållandena inom området gör systemet skört. Det är viktigt att tydliggöra aktörernas roller och ansvar för att hela resan ska fungera. Det är även viktigt att potentialen i trafikmyndigheternas organisation används. Det är vidare viktigt att aktörerna arbetar tillsammans så att det fungerar i skarvarna mellan olika delar av en resa. Detta är frågor som behöver uppmärksammas i det fortsatta utvecklingsarbetet.
- Det är viktigt att det blir tydligt vilken statlig myndighet som har ansvaret för tillgänglighetsarbetet inom sjöfartsområdet.
- Det finns behov av en tydlig kartläggning av vilka aktörerna egentligen är och vad de ska göra.
- Det är viktigt att de ansvariga myndigheterna fortsätter att utveckla dialogen med funktionshindersorganisationerna och det är av stor vikt att de erfarenheter som finns tas till vara.
- Det stödjande arbetet inom Trafikverket skulle kunna utvecklas och få ökad prioritet för att tillgodose de behov som finns på de regionala kollektivtrafikmyndigheterna.

### *Uppföljning, utvärdering och tillsyn*

#### **Iakttagelser**

Det är flera olika myndigheter som gör uppföljningar inom området. Inom transportområdet är Trafikanalys den myndighet som bl.a. har till huvuduppgift att med utgångspunkt i de transportpolitiska målen utvärdera och redovisa effekterna av de åtgärder som har vidtagits. Handisam har på uppdrag av regeringen ansvaret för att utveckla ett sammanhållet system för att följa och analysera utvecklingen inom funktionshinderspolitiken. Trafik-

verket, Transportstyrelsen och Sjöfartsverket ska årligen rapportera till regeringen hur det går med genomförandet av delmålen utifrån den funktionshinderspolitiska strategin.

Uppföljningen visar att trots det uppföljningsarbete som bedrivs finns ändå mycket lite uppgifter om hur olika insatser har påverkat resandet för personer med olika funktionsnedsättningar och hur dessa resenärer upplever transportsystemets tillgänglighet. I uppföljningen har framkommit att det är svårt att redovisa hur olika insatser påverkar resandet för personer med funktionsnedsättning. Som det ser ut i dag är kunskapen begränsad när det gäller hur bra olika insatser är och deras egentliga betydelse för resenärer med olika funktionsnedsättningar. Uppföljningen visar också att det behövs bättre kunskap om hur personer med funktionsnedsättning upplever resandet med kollektiva färdmedel och hur det utvecklas över tid.

Till Transportstyrelsens huvuduppgifter hör att utöva tillsyn inom transportområdet i enlighet med de föreskrifter som gäller för respektive område. I detta ingår bl.a. att utöva tillsyn över de regionala trafikförsörjningsprogrammen som de regionala trafikmyndigheterna ska ta fram. Från Transportstyrelsen har framförts att tillsynen enbart styrs av lagar och förordningar och att det knappt finns några tydliga tillsynsuppdrag uttryckta när det gäller krav på tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. När det gäller tillsyn av passagerares rättigheter i enlighet med EU-förordningarna är ansvaret delat mellan Transportstyrelsen och Konsumentverket. För t.ex. järnvägsområdet innebär detta att Transportstyrelsen ansvarar för tillsyn av de tekniskt präglade bestämmelserna medan Konsumentverket ansvarar för de konsumenträttsligt präglade bestämmelserna. Från funktionshindersorganisationerna har framförts att de båda myndigheterna främst har juridisk kompetens, inte sakkompetens, vad gäller transporter och tillgänglighet. Enligt funktionshindersorganisationerna innebär detta att tillsynsmyndigheterna har svårt att göra sakliga bedömningar och tillsynen upplevs därmed som svag.

### **Uppföljningsgruppens bedömningar**

Mot bakgrund av vad som har framkommit i uppföljningen gör gruppen följande bedömningar när det gäller uppföljning, utvärdering och tillsyn.

- Kunskapen om resultaten av insatserna är begränsad. Myndigheternas fortsatta uppföljningsarbete behöver inriktas på att förbättra och ge en mer tydlig återrapportering när det gäller vad som är tillgängligt och vad som inte är det. Det finns behov av en förbättrad och mer systematisk uppföljning av vilka insatser som genomförts och vilka resultat de har fått när det gäller att ge faktiska förutsättningar för att personer som har funktionsnedsättning ska kunna genomföra hela resan med kollektiva färdmedel. Man skulle kunna införa ett mer uttalat brukarperspektiv i uppföljningsarbetet genom att myndigheterna involverar funktionshindersorganisationerna och på ett mer systematiskt sätt tar till vara deras erfarenheter när uppföljningar genomförs.



- Tillsynen inom området behöver stärkas. Det är viktigt att det är tydligt för resenärerna vilken tillsynsmyndighet som har tillsynsansvar för vad. Därför är det nödvändigt att tydliggöra rollfördelningen. Detta är en fråga som måste utredas vidare.

### *Regeringens åiterrapportering till riksdagen*

#### **Iakttagelser**

Regeringen anger i årets resultatredovisning till riksdagen att det finns en tendens till att skillnaden i mobilitet mellan personer med funktionsnedsättning och övriga har minskat under de senaste åren samt att skillnaden i resandet med allmän kollektivtrafik minskar. Regeringen redovisar vidare att Trafikverket under 2012 fortsatte att åtgärda hållplatser och stationsområden för personer med särskilda behov, men i en lägre takt än 2011, samt att andelen fordon i kollektivtrafiken med anpassningar för personer med funktionsnedsättning har ökat under de senaste åren. Den sammanfattande bedömning som regeringen redovisar är att trenden var positiv.

#### **Uppföljningsgruppens bedömningar**

Mot bakgrund av vad som har framkommit i uppföljningen gör gruppen följande bedömningar när det gäller regeringens åiterrapportering till riksdagen.

- Det är viktigt att regeringen i de årliga resultatredovisningarna till riksdagen även fortsättningsvis redovisar och bedömer de resultat som uppnås genom statliga insatser.
- Det skulle vara värdefullt om regeringen med utgångspunkt från de problem som har uppmärksammats i denna uppföljning redovisar fortsatta insatser och resultat, även utifrån ett brukarperspektiv.