



Utgiftsområde 22 Kommunikationer

Sammanfattning

I detta betänkande behandlar utskottet regeringens förslag i budgetpropositionen för 2015 när det gäller utgiftsområde 22 Kommunikationer (prop. 2014/15:1). Vidare behandlas motioner från Moderaterna, Centerpartiet, Folkpartiet, Kristdemokraterna och Sverigedemokraterna om alternativa anslagsberäkningar samt vissa andra motionsförslag från allmänna motionstiden 2014.

Den 3 december 2014 fastställde riksdagen budgetramen för utgiftsområde 22 till 48 870 983 000 kronor. I detta betänkande tillstyrker utskottet att riksdagen anvisar anslagen i enlighet med det förslag som utskottet tagit fram utifrån allianspartiernas budgetmotion. Utskottet föreslår samtidigt att ändamålet för anslaget 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur utvidgas till att även avse statsbidrag till utrustning inklusive installation som säkerställer funktionen hos tågfordonens befintliga telekommunikations-system för talkommunikation liksom hos befintlig ombordutrustning för signalsäkerhetssystemet ERTMS. Därmed tillstyrks allianspartiernas budgetmotion liksom regeringens budgetproposition delvis i denna del. Utskottet har vidare inget att invända mot regeringens förslag till låneramar, ekonomiska förpliktelser, investeringsplaner och ekonomiska mål inom utgiftsområdet och tillstyrker därmed propositionen i detta avseende. När det gäller lagförslagen i budgetpropositionen rörande infrastrukturavgifter på väg tillstyrker utskottet förslagen med den ändringen att ikraftträdandet för de tre lagförslagen bestäms till den 1 februari 2015. S, MP, V och SD avlämnar särskilda yttranden då partiernas förslag till anslag ligger över den ram som riksdagen slagit fast för utgiftsområde 22.

Vidare tillstyrks ett förslag i propositionen om ändring av mål som rör informationssamhället.

Trafikutskottet har gjort en uppföljning och analys av regeringens resultatredovisning i budgetpropositionen för 2015 för utgiftsområde 22 Kommunikationer. Utskottet föreslår att riksdagen godkänner vad utskottet har anfört i uppföljningen.

Utskottet föreslår också i betänkandet att riksdagen riktar två tillkännagivanden till regeringen om dels Förbifart Stockholm dels regeringens aviserade förhandlingsperson för avveckling av citynära flygplatser.

När det gäller Förbifart Stockholm hänvisar utskottet till vad regeringen meddelar i budgetpropositionen för 2015 att om Stockholms läns landsting och Stockholms stad önskar förhandla med regeringen om användningen av trängselskatter eller finansieringen av Förbifart Stockholm kommer regeringen att möta det önskemålet. Projektet fryses i väntan på besked om huruvida det finns önskemål om en sådan förhandling. Om en ny uppgörelse inte nås före den 1 maj 2015 fortsätter byggandet av Förbifart Stockholm enligt plan. Enligt utskottets mening är det frysningsbeslut regeringen fattat mycket olämpligt. Det innebär stora kostnader för skattebetalarna och innebär en onödig försening av ett angeläget infrastrukturprojekt. Utskottet föreslår därför ett tillkännagivande till regeringen om att byggandet av Förbifart Stockholm ska återupptas senast den 1 januari 2015 och genomföras inom den tidsplan som ställts upp. Utskottet tillstyrker därför helt eller delvis motionsförslag om detta. Mot detta förslag reserverar sig S, MP och V och anför att byggstarten inte bör påskyndas på bekostnad av ett väl genomtänkt och förankrat förarbete.

Rörande frågan om avveckling av citynära flygplatser hänvisar utskottet till budgetpropositionen för 2015 där det anges att en statlig förhandlingsperson kommer att utses för att samordna kontakter med kommuner som kan bygga fler bostäder på citynära flygplatsmark. Utskottet anser att regeringens aviserade intention att utse en statlig förhandlingsperson för att samordna kontakter med kommuner som kan bygga fler bostäder på citynära flygplatsmark är mycket olämplig och anför att tillsättandet innebär en politisk signal som i sin tur skulle framkalla en osäkerhet om flygplatsens framtid som skulle kunna påverka framför allt näringslivet negativt men även ha återverkningar på t.ex. människors val av bostads- eller arbetsort. Därför föreslår utskottet ett tillkännagivande om att det inte bör tillsättas någon förhandlingsperson för avveckling av citynära flygplatser och tillstyrker därmed motionsförslag om detta. Mot detta förslag reserverar sig S, MP och V som anför att förhandlingspersonen ska titta närmare på frågan om bra transporter i hela landet, minskad klimatpåverkan, minskad arbetslöshet och tillgång till bostäder i storstadsregioner. Reservanterna betonar vidare att någon avveckling av citynära flygplatser inte är beslutad.

I betänkandet behandlas även en motion om myndighetsstrukturen på trafikområdet som utskottet avstyrker.

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

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut	4
Redogörelse för ärendet	8
Budgetprocessen i riksdagen	9
Betänkandets disposition	9
Utskottets överväganden	10
Mål och resultatfrågor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer	10
Anslagen för 2015 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer	22
Förbifart Stockholm	55
Förhandlingsperson för avveckling av citynära flygplatser	59
Myndighetsstruktur inom trafikområdet	61
Reservationer	64
1. Förbifart Stockholm, punkt 3 (S, MP, V)	64
2. Förhandlingsperson för avveckling av citynära flygplatser, punkt 4 (S, MP, V)	65
3. Myndighetsstruktur inom trafikområdet, punkt 5 (SD)	67
Särskilda yttranden	69
1. 1. . Anslagen för 2015 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 2 (S, MP, V)	69
2. 2. . Anslagen för 2015 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 2 (SD)	75
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag	79
Propositionen	79
Motioner från allmänna motionstiden 2014/15	81
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens och oppositionens anslagsförslag	83
<i>Bilaga 3</i>	
Utskottets anslagsförslag	84
<i>Bilaga 4</i>	
Regeringens lagförslag	85
<i>Bilaga 5</i>	
Uppföljning av regeringens resultatredovisning inom utgiftsområde 22 Kommunikationer	91

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Mål och resultatfrågor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

a) Ändrade mål för informationssamhället

Riksdagen godkänner att det övergripande målet för politiken för informationssamhället upphävs, godkänner förslaget till ändrat mål för elektronisk kommunikation och ändrat mål för post samt godkänner att målet för elektronisk kommunikation ska vara ett delmål till målet för it-politiken. Därmed bifaller riksdagen proposition 2014/15:1 utgiftsområde 22 punkt 16.

b) Regeringens resultatredovisning

Riksdagen godkänner vad trafikutskottet har anfört om uppföljningen av regeringens resultatredovisning för utgiftsområde 22 Kommunikationer.

2. Anslagen för 2015 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

a) Anslagen för 2015

Riksdagen anvisar anslagen för 2015 inom utgiftsområde 22 enligt utskottets förslag i bilaga 3 med det tillägget att ändamålet för anslaget 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur utvidgas så att det även får användas till utgifter för statsbidrag till utrustning inklusive installation som säkerställer funktionen hos tågfordonens befintliga telekommunikationssystem för talkommunikation och som säkerställer funktionen hos befintlig ombordutrustning för signalsäkerhetssystemet ERTMS. Därmed bifaller riksdagen motion

2014/15:2317 av Lars Hjälmered m.fl. (M, C, FP, KD) yrkandena 9 och 18,

bifaller delvis proposition 2014/15:1 utgiftsområde 22 punkt 21 och motion

2014/15:2317 av Lars Hjälmered m.fl. (M, C, FP, KD) yrkande 1 och avslår motion

2014/15:2891 av Per Klarberg m.fl. (SD).

b) Bemyndiganden om ekonomiska åtaganden

Riksdagen

1. bemyndigar regeringen att under 2015 för anslaget 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 90 630 000 000 kronor 2016–2050,

2. bemyndigar regeringen att för 2015 ta upp lån i Riksgäldskontoret som inklusive tidigare gjord upplåning uppgår till högst 43 000 000 000 kronor för vissa infrastrukturprojekt,

3. bemyndigar regeringen att under 2015 för anslaget 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 18 008 000 000 kronor 2016–2020,

4. bemyndigar regeringen att under 2015 för anslaget 1:11 Trängselskatt i Stockholm ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 12 000 000 000 kronor 2016–2057,

5. bemyndigar regeringen att under 2015 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 2016–2037,

6. bemyndigar regeringen att under 2015 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 170 000 000 kronor 2016 och 2017,

7. bemyndigar regeringen att under 2015 för anslaget 2:3 Grundläggande betaltjänster ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 36 000 000 kronor 2016 och 2017,

8. bemyndigar regeringen att under 2015 för anslaget 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 110 000 000 kronor 2016 och 2017.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2014/15:1 utgiftsområde 22 punkterna 5–9 och 18–20.

c) Godkännande av investeringsplan

Riksdagen godkänner investeringsplanerna för Sjöfartsverket och Luftfartsverket 2015–2017. Därmed bifaller riksdagen proposition 2014/15:1 utgiftsområde 22 punkterna 12 och 15.

d) Övriga bemyndiganden och godkännande av ekonomiska mål

Riksdagen

1. bemyndigar regeringen att disponera de avgifter, inklusive förseningsavgifter och tilläggsavgifter, som med stöd av lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg, tas ut för passage över de nya broarna över Motalaviken på riksväg 50 och över Sundsvallsfjärden på E4, för räntor och amorteringar för de lån som tagits upp för byggandet av broarna samt kostnader för vägavgiftssystemen,

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

3. bemyndigar regeringen att för 2015 ge Sjöfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar,

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

5. bemyndigar regeringen att för 2015 ge Luftfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar,

6. fastställer avgiftsuttaget för finansiering av åtgärder mot allvarliga frestda hot och påfrestningar som gäller elektronisk kommunikation till högst 100 000 000 kronor 2015.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2014/15:1 utgiftsområde 22 punkterna 4, 10, 11, 13, 14 och 17.

e) Lagförslagen

Riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om ändring i lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg med de ändringarna att ordet "Desamma" i 6 § andra stycket tredje meningen ändras till "Detsamma" samt att tidpunkten för ikraftträdandet bestäms till den 1 februari 2015,

2. lag om ändring i lagen (2014:447) om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter, med den ändringen att tidpunkten för ikraftträdandet bestäms till den 1 februari 2015, och

3. lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400), med den ändringen att tidpunkten för ikraftträdandet bestäms till den 1 februari 2015.

Därmed bifaller riksdagen delvis proposition 2014/15:1 utgiftsområde 22 punkterna 1–3.

3. Förbifart Stockholm

Riksdagen tillkännager för regeringen vad utskottet anfört om att byggandet av Förbifart Stockholm bör återupptas senast den 1 januari 2015 och genomföras enligt den tidsplan som ställts upp. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2014/15:1318 av Ida Drougge (M),

2014/15:1462 av Margareta Cederfelt och Sofia Arkelsten (M),

2014/15:1767 av Jessica Rosencrantz (M),

2014/15:2249 av Tina Ghasemi (M),

2014/15:2317 av Lars Hjalmered m.fl. (M, C, FP, KD) yrkande 2 och

2014/15:2395 av Robert Halef (KD) samt

bifaller delvis motionerna

2014/15:972 av Catharina Elmsäter-Svärd (M) yrkande 4 och

2014/15:2318 av Lars Hjalmered m.fl. (M) yrkandena 2, 3 och 5.

Reservation 1 (S, MP, V)

4. Förhandlingsperson för avveckling av citynära flygplatser

Riksdagen tillkännager för regeringen vad utskottet anfört om att någon förhandlingsperson rörande frågan om att avveckla citynära flygplatser inte bör tillsättas. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2014/15:2317 av Lars Hjalmered m.fl. (M, C, FP, KD) yrkande 13,
 2014/15:2318 av Lars Hjalmered m.fl. (M) yrkande 14 och
 2014/15:2629 av Finn Bengtsson m.fl. (M) yrkande 2.

Reservation 2 (S, MP, V)

5. Myndighetsstruktur inom trafikområdet

Riksdagen avslår motion

2014/15:1041 av Patrik Jönsson (SD).

Reservation 3 (SD)

Stockholm den 10 december 2014

På trafikutskottets vägnar

Karin Svensson Smith

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Karin Svensson Smith (MP)*, Lars Hjalmered (M), Pia Nilsson (S)*, Suzanne Svensson (S)*, Jessica Rosencrantz (M), Lars Mejern Larsson (S)*, Sten Bergheden (M), Leif Pettersson (S)*, Anders Åkesson (C), Edward Riedl (M), Jasenko Omanovic (S)*, Per Klarberg (SD)*, Lars Tysklind (FP), Emma Wallrup (V)*, Robert Halef (KD), Johan Andersson (S)* och Jimmy Ståhl (SD)*.

* Avstår från ställningstagande under punkt 2, se särskilt yttrande.

Redogörelse för ärendet

I detta betänkande behandlas budgetpropositionen för 2015 (2014/15:1) i fråga om utgiftsområde 22 Kommunikationer och 18 motionsyrkanden från den allmänna motionstiden 2014.

I betänkandet tar trafikutskottet ställning till hur anslagen för 2015 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer ska fördelas. Betänkandet omfattar även andra ekonomiska och organisatoriska frågor som bl.a. låneramar, bemyndiganden och investeringsplaner.

I betänkandet behandlas även lagförslag rörande infrastrukturavgifter på väg. Delbetänkandet Avgifter på väg och elektroniska vägtullssystem (SOU 2012:60) behandlades i huvudsak i propositionen Infrastrukturavgifter på väg och elektroniska vägtullssystem (prop. 2013/14:25, bet. 2013/14:TU4, rskr. 2013/14:132 och bet. 2013/14:TU8, rskr. 2013/14:147). I budgetpropositionen för 2015 behandlas de återstående delarna av utredningens delbetänkande liksom slutbetänkandet Trängselskatt – åtgärder, sanktioner och utländska fordon (SOU 2013:3) i de delar som rör infrastrukturavgifter. Regeringen har inhämtat lagrådets yttrande och valt att följa detta. Regeringens lagförslag återfinns i bilaga 4.

Vidare behandlas motionsförslag om Förbifart Stockholm och förhandlingsperson för avveckling av citynära flygplatser samt ett motionsförslag om myndighetsstrukturen på trafikområdet.

I bilaga 1 redovisas en förteckning över behandlade förslag. Vidare redovisas i bilaga 2 regeringens och oppositionspartiernas förslag till beslut om anslag, och i bilaga 3 redovisas utskottets förslag till beslut om anslag för 2015.

Utskottet har även gjort en uppföljning av regeringens resultatredovisning i budgetpropositionen för 2015 för utgiftsområde 22 Kommunikationer som redovisas i bilaga 5 i detta betänkande.

Vid ett utskottssammanträde den 4 december 2014 redogjorde företrädare för M, C, FP och KD närmare för förslagen i allianspartiernas budgetmotion för utgiftsområde 22 (motion 2014/15:2317). Vidare har trafikutskottets kansli tagit fram skriftlig information rörande förslagen i budgetmotionen på transportområdet samt förslagen om bredbandskoordinatorer och e-förvaltning. Vid utskottssammanträdet den 9 december redovisade vidare tjänstemän vid Regeringskansliet närmare uppgifter rörande bakgrund till och finansieringsaspekter av förslagen om bredbandskoordinatorer och e-förvaltning.

Budgetprocessen i riksdagen

Rambeslutsprocessen

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.

Riksdagen bestämde den 3 december 2014, med bifall till reservation 3 punkten 2 i betänkande 2014/15:FiU1 utgiftsramen för 2015 för utgiftsområde 22 Kommunikationer till 48 870 983 000 kronor. I detta ärende ska trafikutskottet föreslå riksdagen hur detta belopp ska fördelas på anslag inom utgiftsområdet. Riksdagens ställningstagande till anslag för utgiftsområdet ska göras genom ett beslut (5 kap. 12 § riksdagsordningen).

Uppföljning av regeringens resultatredovisning

Enligt budgetlagen (2011:203) ska regeringen i budgetpropositionen lämna en redovisning av de resultat som har uppnåtts i verksamheten i förhållande till de mål som riksdagen har beslutat.

I utskottens beredning av ärenden ingår uppgiften att följa upp och utvärdera riksdagsbeslut (4 kap. 8 § regeringsformen). Som en del i utskottens uppföljning ingår att behandla den resultatinformation som regeringen presenterar. Riksdagen har beslutat om riktlinjer för bl.a. den löpande uppföljningen av regeringens resultatredovisning (framst. 2005/06:RS3, bet. 2005/06:KU21). Av riktlinjerna framgår att riksdagen beställer och tar emot information om resultatet av statens verksamhet.

Utskottet har mot den bakgrunden analyserat regeringens resultatredovisning för utgiftsområde 22 i budgetpropositionen. Analysen har syftat till att vara ett underlag för utskottets behandling av budgetpropositionen och för den fortsatta mål- och resultatdialogen med regeringen.

Betänkandets disposition

Betänkandet har disponerats så att mål och resultatfrågor behandlas först. Därefter behandlas de förslag i budgetpropositionen och motioner som bedöms påverka anslagen inom utgiftsområde 22 för budgetåret 2015. Efter det behandlas motionsförslag om Förbifart Stockholm, förhandlingsperson för avvecklande av citynära flygplatser och myndighetsrelaterade frågor.

Utskottets överväganden

Mål och resultatfrågor inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen godkänner regeringens förslag om att det övergripande målet för politiken för informationssamhället upphävs, godkänner förslaget till ändrat mål för elektronisk kommunikation och ändrat mål för post samt godkänner att målet för elektronisk kommunikation ska vara ett delmål till målet för it-politiken. Den ändring av målet för elektronisk kommunikation som föreslås innebär att det får följande lydelse. ”Elektroniska kommunikationer ska vara effektiva, säkra och robusta samt tillgodose användarnas behov. De elektroniska kommunikationerna ska i första hand tillhandahållas genom en väl fungerande marknad, men staten ska ha ett ansvar på områden där allmänna intressen inte enbart kan tillgodoses av marknaden.” Den ändring av målet för postsektorn som föreslås innebär att den nya lydelsen blir att det ska finnas en posttjänst av god kvalitet i hela landet som uppfyller de krav som anges i postlagen (2010:1045). Riksdagen godkänner vidare vad trafikutskottet har anfört om utskottets uppföljning av regeringens resultatredovisning för utgiftsområde 22 Kommunikationer.

Propositionen

Utgiftsområde 22 Kommunikationer omfattar transportpolitik och politiken för informationssamhället. Regeringen föreslår att riksdagen godkänner regeringens förslag att det övergripande målet för politiken för informationssamhället upphävs, godkänner förslaget till ändrat mål för elektronisk kommunikation och ändrat mål för post samt godkänner att målet för elektronisk kommunikation ska vara ett delmål till målet för it-politiken.

Mål och redovisning av 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:TU4, rskr. 2008/09:257 och prop. 2013/14:1, bet. 2013/14:TU1, rskr. 2013/14:131). De båda delmålen har konkretiserats i form av preciseringar inom ett antal prioriterade områden.

Övergripande mål för transportpolitiken

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

I budgetpropositionen för 2015 redovisar regeringen sin övergripande analys och drar slutsatsen att transportsystemet sammantaget börjar bidra till Sveriges klimatarbete. Vidare konstateras att antalet dödade i vägtrafiken 2013 var det lägsta sedan andra världskriget och att tillgängligheten inte har utvecklats mycket.

Funktionsmålet Tillgänglighet

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

Funktionsmålet konkretiseras i följande preciseringar:

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

För medborgarnas resor redovisar regeringen att det finns flera områden att arbeta vidare med, bl.a. att minska avvikelserna från fastställd underhållsstandard i vägsystemet och att åtgärda de allvarliga fel i järnvägsnätet som upptäcks. När det gäller bekvämlighet och trygghet redovisar regeringen att nivåerna i stort sett är oförändrade jämfört med tidigare år.

När det gäller kvaliteten för näringslivets transporter redovisar regeringen att transportsystemets kvalitet upplevs ha försämrats jämfört med tidigare år både i ett nationellt och internationellt perspektiv.

Regeringen redovisar vidare att tillgängligheten till service och arbetsmarknad har försämrats över tid. När det gäller tillgänglighet till bytespunkter i kollektivtrafiken skedde ingen större förändring 2012 och 2013. Vidare redovisar regeringen att utvecklingen av den interregionala tillgängligheten är svårbedömd men inte uppvisar några tydliga tecken på

förbättring. För den internationella tillgängligheten och åtkomligheten med flyg anges att den uppvisar en försämring jämfört med föregående år med kortare möjlig vistelsetid och färre destinationer.

När det gäller ett jämställt samhälle redovisar regeringen att skillnaderna i resmönster mellan män och kvinnor består. Det är fortfarande stora skillnader mellan kvinnors och mäns pendlingsmönster. Vidare anger regeringen att den totala representationen av kvinnor i styrelser och ledningsgrupper för myndigheter och statligt ägda bolag inom transportområdet var över 45 procent under 2013. Representationen av kvinnor på regional och lokal nivå var däremot under 40 procent. Regeringen redovisar att det fortfarande saknas indikatorer och nyckeltal som beskriver hur transportmyndigheterna etablerar kontakt med kvinnor respektive män när samråd genomförs med medborgarna i samband med planeringsprocesserna.

Om transportsystemets användbarhet för personer med funktionsnedsättning redovisar regeringen att det finns en tendens till att skillnaden i mobilitet mellan personer med funktionsnedsättning och övriga har minskat de senaste åren. Regeringen redovisar vidare att Trafikverket fortsatte att åtgärda hållplatser och stationsområden för personer med särskilda behov under 2013, men i en lägre takt än under 2010–2012. Andelen fordon i kollektivtrafiken med anpassningar för personer med funktionsnedsättning har ökat de senaste åren. Utifrån detta gör regeringen bedömningen att utvecklingen går i positiv riktning.

Om barns möjligheter att använda transportsystemet redovisar regeringen att det både finns vissa tecken på att barnens möjligheter att själva använda transportsystemet har ökat och tecken på att de i stort sett är oförändrade. Regeringen anger att olycksstatistiken visar att färre barn förolyckades i vägtrafiken under 2013, vilket skulle kunna tyda på en säkrare trafikmiljö. Samtidigt har barnens färd sätt förändrats till mer bilåkande, vilket tyder på att barn i mindre utsträckning använder transportsystemet själva. Enligt regeringen behöver utfallet av projektarbeten som genomförts för att förbättra barns trafiksituationer få mer genomslag och följas upp bättre. Regeringens samlade bedömning är att barns möjligheter att använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer är oförändrade.

När det gäller förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel redovisar regeringen att både utbudet och resandet fortsätter att öka inom kollektivtrafiken. Regeringen redovisar samtidigt att priset på resor med kollektivtrafik har ökat mer än priset på andra varor och tjänster samt att resenärerna upplever att det har blivit svårare att köpa biljetter. Enligt regeringen har marknadsöppningen i kollektivtrafiken ännu inte fått något stort genomslag på resandets förutsättningar, och vissa identifierade problem kvarstår att lösa. Inga förändringar går att se i gång- och cykelresandet, och dess förutsättningar bedöms av regeringen vara samma nu som tidigare. Den samlade bedömning som regeringen gör är att förutsättningarna är jämförbara med när målen antogs.

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

Hänsynsmålet konkretiseras i följande preciseringar:

- Antalet omkomna inom vägtransportsystemet halveras och antalet allvarligt skadade minskas 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 inom luftfartsområdet minskar fortlöpande.
- 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.
- Transportsektorn bidrar till att det övergripande generationsmålet för miljö och övriga miljö kvalitetsmål nås samt till minskad ohälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska mål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.

När det gäller antalet omkomna och allvarligt skadade personer inom vägtransportsystemet redovisar regeringen en minskning under 2013 jämfört med 2012. Antalet allvarligt skadade ökade 2013, men enligt regeringen bedöms nivån ändå vara i linje med att nå etappmålet för 2020. Antalet omkomna 2013 var det näst lägsta sedan 1940-talet. Medelvärdena för de senaste tre åren var också väl under basvärdena för åren 2006–2008. Regeringen bedömer sammantaget att utvecklingen har varit positiv.

När det gäller omkomna och allvarligt skadade inom yrkessjöfarten och fritidsbåtstrafiken redovisar regeringen att 4 personer omkom och 5 personer blev allvarligt skadade inom yrkessjötrafiken under 2013. Samtliga var män över 18 år. Regeringen redovisar vidare att 36 personer omkom inom fritidsbåtstrafiken. Av de omkomna var 30 män, varav hälften var över 60, och 6 var kvinnor. Totalt ligger medelvärdet för omkomna i sjötrafiken de tre senaste åren under basvärdet. Regeringen konstaterar även att 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.

För järnvägstransportområdet redovisar regeringen att antalet omkomna vid olyckshändelser inom bantrafiken minskade med en person under 2013 jämfört med 2012. Snittnivån under de tre senaste åren är något högre än basvärdet och måste enligt regeringen minska med hela 59 procent för att nå målet för 2020. Antalet allvarligt skadade vid olyckshändelser 2013 ökade också och ligger 16 procent över 2020 års målnivå. Regeringens övergripande

bedömning är att utvecklingen med tanke på de höga dödstaten inte är i linje med målen för 2020.

För luftfartsområdet redovisar regeringen att antalet omkomna minskade från 12 till 5 personer mellan 2012 och 2013. Vidare redovisas att antalet allvarligt skadade uppgick till 9 personer, vilket är det lägsta värdet under den senaste tioårsperioden. Under 2012 skadades 18 personer allvarligt, varav samtliga var inom kategorin allmänflyg, dvs. skärm-, ballong- och hängflyg samt ultralätta plan. Enligt redovisningen inträffade de flesta haverier med små luftfarkoster. Inget haveri inträffade med ett kommersiellt flygplan under den studerade perioden, men enligt regeringen har utvecklingen totalt inom lufttransport inte uppfyllt preciseringen om fortlöpande förbättringar.

När det gäller transportsektorns bidrag till att miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås redovisar regeringen att transportsektorns utsläpp av koldioxid nu ligger strax under nivån för 1990. Enligt regeringen förbättras energieffektiviteten kontinuerligt för persontrafiken på väg. Regeringen redovisar vidare att luftfartens energieffektivitet för persontransporter har utvecklats positivt under senare år. Enligt regeringen fortsätter även andelen förnybar energi av transportsektorns energianvändning att öka.

När det gäller transportsektorns bidrag till att det övergripande generationsmålet för miljö och övriga miljö kvalitetsmål nås redovisar regeringen att utvecklingen inom transportsektorn sett över längre tid har varit positiv för vissa miljö mål. Regeringen konstaterar samtidigt att indikatorer dock pekar mot att utvecklingen stannat av för andra områden. De genomförda åtgärderna för de mest bullerutsatta verkar enligt regeringen inte räcka för att minska antalet personer som utsätts för bullernivåer över riktvärdena. Regeringen konstaterar att åtgärdstakten för att gynna biologisk mångfald och minska infrastrukturens barriäreffekter fortfarande är låg i förhållande till de identifierade behoven.

Mål och redovisning av resultat för politiken för informationssamhället

Övergripande mål

Politiken för informationssamhället omfattar områdena informationsteknik (it) inklusive elektronisk förvaltning, elektronisk kommunikation, post samt grundläggande betaltjänster. Åtgärder och resultat med koppling till it-området följs även upp och redovisas inom andra utgiftsområden. Riksdagen har beslutat om ett övergripande mål för politiken för informationssamhället som 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).

Regeringen föreslår i propositionen att det övergripande målet för politiken för informationssamhället upphävs med motiveringen att målet ursprungligen togs fram när det skulle finnas ett mål för varje politikområde. Regeringen

anser att ett sådant övergripande mål inte längre är nödvändigt med den målstruktur som nu gäller för budgetpropositionen.

Underliggande mål

Riksdagen har vidare beslutat om mål för it-politiken, elektronisk kommunikation, postsektorn och grundläggande betaltjänster.

Målet för it-politiken är att Sverige ska vara bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter. 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.

Målet för elektronisk kommunikation 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.

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

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

Regeringen föreslår i budgetpropositionen för 2015 att målet för elektronisk kommunikation kortas ned och infogas som ett delmål till målet för it-politiken enligt följande lydelse:

Elektroniska kommunikationer ska vara effektiva, säkra och robusta samt tillgodose användarnas behov. De elektroniska kommunikationerna ska i första hand tillhandahållas genom en väl fungerande marknad, men staten ska ha ett ansvar på områden där allmänna intressen inte enbart kan tillgodoses av marknaden.

Regeringen föreslår vidare i budgetpropositionen att målet för postsektorn kortas ned och formuleras med följande lydelse:

Det ska finnas en posttjänst av god kvalitet i hela landet som uppfyller de krav som anges i postlagen (2010:1045).

De föreslagna ändringarna av målen inom politiken för informationssamhället innebär att målstrukturen ändras och utformas enligt följande matris.

It-politik	Post	Grundläggande betaltjänster
Målet för it-politiken är att Sverige ska vara bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter. <u>Ett delmål</u> är att elektroniska kommunikationer ska vara effektiva, säkra och robusta samt tillgodose användarnas behov. De elektroniska kommunikationerna ska i första hand tillhandahållas genom en väl fungerande marknad, men staten ska ha ett ansvar på områden där allmänna intressen inte enbart kan tillgodoses av marknaden. <u>Ett delmål</u> 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.	Målet för postsektorn är att det ska finnas en posttjänst av god kvalitet i hela landet som uppfyller de krav som anges i postlagen (2010:1045).	Målet för de grundläggande betaltjänsterna är att alla i samhället ska ha tillgång till grundläggande betaltjänster till rimliga priser.

Regeringens redovisning av resultat

När det gäller it-politiken konstaterar regeringen att it-användningen i Sverige generellt sett ligger på en hög nivå och ökar inom många områden. Det är inga större skillnader mellan kvinnors och mäns användning av it eller mellan olika åldersgruppers användning. Regeringen konstaterar vidare att allt fler använder offentliga e-tjänster och att e-handeln har ökat kraftigt. Vidare framhålls att Sverige generellt sett ligger bra till i internationella jämförelser inom it-området, men att konkurrensen är hård om att vara bäst i världen.

Om målet om elektronisk kommunikation redovisar regeringen att det kännetecknas av en gynnsam utveckling av marknaden för elektronisk kommunikation i huvudsak utifrån två faktorer: konkurrens och goda investeringsnivåer. Enligt regeringens resultatanalys har investeringarna i sektorn legat relativt högt i Sverige jämfört med övriga OECD-länder under de senaste åren. Andra områden som behandlas under detta delmål är radiofrekvenser, mobiltäckning, telefoni, robusthet och vardagssäkerhet. När det gäller bredband redovisar regeringen att Sverige har en generellt sett god tillgång till bredband och att tillgången har ökat stadigt under de senaste åren. För att delmålet för bredbandsområdet ska nås behöver emellertid utbyggnaden fortsätta i god takt, både i tätorter och i mer glest befolkade

områden. Regeringen konstaterar att den marknadsdrivna utbyggnaden av fibernät framför allt har varit koncentrerad till stora företagskunder och flerfamiljshus i tätorter och att tillgången till bredband med hög överföringshastighet är ojämnt fördelad mellan tätorter och mer glest befolkade områden.

När det gäller post redovisar regeringen att de kontinuerligt sjunkande brevvolymer gör att postoperatörerna möter stora utmaningar i att anpassa sina verksamheter till de ändrade förutsättningarna. Samtidigt sker en kraftig tillväxt inom e-handelsmarknaden som genererar ökande volymer av paket och större brevöversändelser. Enligt regeringen kan detta medföra ändrade krav och förväntningar på postoperatörerna från både e-handelsföretag och kunder. Den existerande konkurrenssituationen på postmarknaden är i princip oförändrad sedan föregående år, men i ett längre tidsperspektiv ser konkurrenssituationen på postmarknaden ut att utvecklas positivt.

När det gäller grundläggande betaltjänster omfattar statens ansvar de orter och den landsbygd där behovet av grundläggande betaltjänster inte tillgodoses av marknaden. Regeringen konstaterar att det alltså finns privatpersoner som har svårt att utföra grundläggande betaltjänster. Enligt regeringens analys fortsätter betaltjänstemarknaden att utvecklas i snabb takt, och för att fler privatpersoner, föreningar och småföretag i hela landet ska kunna ta del av denna utveckling behövs en fortsatt utbyggnad av it-infrastruktur.

Utskottets ställningstagande

Inledning

Trafikutskottet har under ett antal år ägnat särskild uppmärksamhet åt mål- och resultatfrågor i beredningen av budgetpropositionen. Utskottet har under 2014, liksom tidigare år, 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 5 i detta betänkande redovisas uppföljningen i sin helhet.

Trafikutskottet vill inledningsvis framhålla att en klar och tydlig resultatredovisning bidrar till en ökad förståelse för hur statliga anslagsmedel används och vilka resultat de får. Regeringens resultatredovisning är ett viktigt underlag för riksdagens budgetberedning, och det är därför viktigt att regeringens redovisning och bedömning har en klar och tydlig struktur som knyter samman mål, statliga insatser, uppnådda resultat och regeringens anslagsförslag.

Utskottets uppföljning av årets resultatredovisning visar liksom tidigare att det arbete som pågår med att utveckla den ekonomiska styrningen medverkar till att förbättra resultatredovisningen från regeringen till riksdagen. Utskottet anser att detta är positivt och välkomnar detta.

Resultatredovisningen för transportpolitiken

När det gäller transportpolitiken har utskottet vid flera tillfällen påpekat vikten av att resultaten för det övergripande målet inom transportpolitiken analyseras och bedöms i ett sammanhang. En sådan analys bör, enligt utskottet, årligen redovisas i budgetpropositionen för att möjliggöra en bedömning av den övergripande måluppfyllelsen. 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 som möjligt redovisa tidsserier för alla indikatorer och att jämförelseåren i så stor utsträckning som möjligt är desamma för alla indikatorer.

När det gäller det övergripande målet redovisar regeringen i årets budgetproposition, till skillnad mot förra året, en kort övergripande analys och bedömning av transportsystemets utveckling. Utskottet välkomnar detta. Samtidigt anser utskottet att det årligen i budgetpropositionen skulle kunna redovisas en mer utförlig och samlad analys och bedömning av hur utvecklingen i transportsystemet förhåller sig till det övergripande transportpolitiska målet som riksdagen beslutat om. Utskottet noterar att en sådan årlig analys och bedömning görs av Trafikanalys.

Utskottet ser mycket positivt på att regeringen i årets budgetproposition i större utsträckning än tidigare använder olika indikatorer i resultatredovisningen av transportpolitiken. Indikatorerna används för att konkretisera resultaten av preciseringarnas mål. Enligt utskottets mening skulle dock flera av indikatorerna kunna utvecklas ytterligare, bl.a. när det gäller redovisningen av längre tidsserier. Detta gäller t.ex. indikatorerna om vägnätets kvalitet och resenärers upplevelser av kvalitet.

Utskottet kan konstatera att det för några målpreciseringar finns få eller inga direkta indikatorer. Det gäller bl.a. tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning, barns möjligheter att använda transportsystemet, kollektivtrafik, gång och cykel. Utskottet noterar även att det saknas indikatorer och nyckeltal om hur transportmyndigheterna etablerar kontakt med kvinnor och män för samråd i samband med planeringsprocesserna.

När det gäller tillståndet i transportsystemen redovisas i budgetpropositionen att 5,8 procent av det totala statliga vägnätet ännu inte uppfyller kraven på underhållsstandard och att antalet rapporterade fel i järnvägsnätet ökat under de senaste fyra åren. Mot denna bakgrund – och den ökade fokuseringen på transportsystemens kvalitet – vill utskottet framhålla betydelsen av kontroll och återrapporering om tillståndet i transportsystemen, att underhållskraven uppfylls samt att fel och brister i väg- och järnvägsnäten åtgärdas. Enligt utskottets mening bör en mer utförlig resultatredovisning och analys på detta område kunna ges i kommande budgetpropositioner.

När det gäller tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning redovisar regeringen en positiv trend när det gäller transportsystemets

användbarhet för personer med funktionsnedsättning. Av regeringens redovisning framgår dock att arbetet för ökad tillgänglighet går långsamt och att åtgärderna för anpassning av hållplatser och stationer genomfördes i en lägre takt under 2013 än 2010–2012. Utskottet noterar att det i propositionen anges att slutsatserna i trafikutskottets uppföljningsrapport Hela resan hela året! (2013/14:RFR5) förstärker regeringens bild av hur situationen ser ut i dag för tillgängligheten inom transportsystemet. Huvuddelen av utskottets ställningstaganden om tillgängligheten i förra årets budgetbetänkande kommenteras dock inte i årets resultatredovisning. Utskottet anser att det vore värdefullt om regeringen återkommer till riksdagen i denna fråga med en redovisning av vad som har gjorts med anledning av det som framkom i trafikutskottets uppföljningsrapport.

Målet att Sverige 2030 bör ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen ingår i hänsynsmålets precisering om begränsad klimatpåverkan. Utskottet kan dock konstatera att det inte finns med i regeringens resultatredovisning. Utskottet vill därför betona att förändringar eller utelämnanden av mål eller delar av mål bör förklaras tydligt och kommenteras i resultatredovisningen.

Utskottet har vid flera tillfällen uppmärksammat att resultatredovisningen avseende hänsynsmålet om miljö endast redovisar de inhemska utsläppen av klimatgaser. Utskottet vill åter aktualisera denna fråga och menar att en redovisning som även inkluderar utsläppen från internationell trafik och dess konsekvenser skulle ge utskottet ett bättre underlag för bedömningen av måluppfyllelsen.

Regeringens förslag om ändrade mål för politiken för informationssamhället

I budgetpropositionen föreslår regeringen att det övergripande målet för politiken för informationssamhället upphävs. Regeringen motiverar sitt förslag med att målet ursprungligen togs fram när det skulle finnas ett mål för varje politikområde och att det med den målstruktur som nu gäller för budgetpropositionen inte längre är nödvändigt med ett sådant övergripande mål.

För it-politiken föreslår regeringen vidare ett nytt delmål för elektronisk kommunikation. Det nya delmålet föreslås ha lydelsen att elektroniska kommunikationer ska vara effektiva, säkra och robusta samt tillgodose användarnas behov. De elektroniska kommunikationerna ska i första hand tillhandahållas genom en väl fungerande marknad, men staten ska ha ett ansvar på områden där allmänna intressen inte enbart kan tillgodoses av marknaden. Regeringen motiverar förslaget med att målet för it-politiken inkluderar en större bredd av frågor och att målet för elektronisk kommunikation därför i stället bör utgöra ett delmål till målet för it-politiken.

Regeringen föreslår även ett nytt mål för postsektorn enligt följande lydelse. Det ska finnas en posttjänst av god kvalitet i hela landet som uppfyller de krav som anges i postlagen (2010:1045). I propositionen motiveras förslaget med att syftet med den nya målformuleringen är att tydliggöra målet för postmarknaden. Regeringen konstaterar att det tidigare målet motsvarar det

mål som anges i postlagen och att det även i fortsättningen gäller för själva lagen.

Utskottet konstaterade i samband med beredningen av budgeten för 2014 att strukturen i resultatredovisningen av it-politiken bör förtydligas och kopplas till det mål som riksdagen har beslutat för it-politiken. Utskottet påtalade även att 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 uppmärksammade även 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.

Mot bakgrund av att utskottet i samband med förra årets budgetberedning pekat på behovet av en tydligare målstruktur när det gäller it-politiken vill utskottet välkomna de förändringar som regeringen föreslår. Utskottet anser även att det är viktigt att de mål som regeringen redovisar mot är sådana som riksdagen har beslutat om. Enligt uppgift från Regeringskansliet är de ändringar som föreslås när det gäller målen inom politiken för informationssamhället grundade i en vilja att tillmötesgå de önskemål som riksdagen gav uttryck för i samband med förra årets budgetberedning (bet. 2013/14:TU1). Utskottet välkomnar detta och förutsätter att de ändringar som föreslås inte innebär någon ändring av inriktningen eller ambitionsnivån inom området. När det gäller att alla hushåll och företag bör ha goda möjligheter att använda sig av elektroniska samhällstjänster och service via bredband tolkar utskottet detta som att det även fortsättningsvis avser hela landet.

Resultatredovisningen för politiken för informationssamhället

När det gäller politiken för informationssamhället konstaterade utskottet i förra årets budgetbetänkande (bet. 2013/14:TU1) att det övergripande målet för politiken för informationssamhället inte var föremål för någon resultatredovisning, analys eller bedömning. Utskottet ansåg det viktigt att regeringen gör en samlad analys och bedömning av utvecklingen inom politikområdet för att det ska vara möjligt att bedöma i vilken utsträckning det övergripande målet har uppfyllts.

Utskottet kan konstatera att utvecklingen beträffande det övergripande målet för politiken för informationssamhället inte heller i årets budgetproposition analyseras eller bedöms.

Utskottet vill samtidigt välkomna att strukturen, med undantag för det övergripande målet, i årets resultatredovisning av politiken för informationssamhället utgår från de mål på området som riksdagen beslutat om. Detta är något som utskottet tidigare har efterlyst.

I regeringens resultatredovisning anføres att det är svårt att mäta och avgränsa politikens bidrag inom området från andra offentliga och privata insatser. Utskottet vill uttrycka förståelse för detta men vill samtidigt framhålla vikten av att redovisningen för kommande år så långt som möjligt renodlas så

att den i större utsträckning innehåller resultat och effekter av de statliga insatserna och i mindre grad allmänna omvärldsförändringar.

Utskottet noterar att det pågår ett arbete inom flera myndigheter för att utveckla indikatorer på området. De allmänna kriterier som gäller för utvecklingen av indikatorer är att det i första hand bör vara indikatorer för uppnådda resultat, inte för insatser eller omvärldsförändringar. Utskottet ser mycket positivt på att det i årets budgetproposition har skett en utveckling när det gäller indikatorer inom politikområdet och särskilt för området it-politik. De nya indikatorerna ger enligt utskottets mening ett bättre underlag för att analysera och bedöma nuläget i arbetet för att nå målen på it-området. Utskottet vill framhålla att det är önskvärt att tidsserier redovisas så långt som möjligt för alla indikatorer och att jämförelseåren i så stor utsträckning som möjligt är desamma. Utskottet anser vidare att det kan vara önskvärt att samma indikatorer används under en längre tid.

Sammanfattande bedömning

Utskottet föreslår sammanfattningsvis att riksdagen godkänner regeringens förslag om att det övergripande målet för politiken för informationssamhället upphävs, godkänner förslaget till ändrat mål för elektronisk kommunikation och ändrat mål för post samt godkänner att målet för elektronisk kommunikation ska vara ett delmål till målet för it-politiken. Utskottet föreslår vidare att riksdagen godkänner vad trafikutskottet har anfört om utskottets uppföljning av regeringens resultatredovisning för utgiftsområde 22 Kommunikationer.

Anslagen för 2015 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen anvisar för budgetåret 2015 sammanlagt 48 871 miljoner kronor till anslagen inom utgiftsområde 22 Kommunikationer i enlighet med utskottets förslag i bilaga 3. Riksdagen föreslår samtidigt att ändamålet för anslaget 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur utvidgas så att det även får användas till utgifter för statsbidrag till utrustning inklusive installation hos tågfordonens befintliga telekommunikationssystem för talkommunikation och som säkerställer funktionen hos befintlig ombordutrustning för signalsäkerhetssystemet ERTMS. Riksdagen bifaller därmed helt eller delvis yrkanden i allianspartiernas budgetmotion för utgiftsområde 22 Kommunikationer för 2015. Riksdagen ställer sig samtidigt bakom övriga delar i proposition 2014/15:1 Utgiftsområde 22 yrkande 21 som därmed bifalls delvis. Riksdagen antar vidare regeringens förslag till lagändringar rörande infrastrukturavgifter på väg med den ändringen att ikraftträdandet för de tre lagförslagen bestäms till den 1 februari 2015. Riksdagen bifaller således delvis punkterna 1–3 i propositionen. Riksdagen ställer sig också bakom regeringens förslag till låneramar, ekonomiska förpliktelser, investeringsplaner och ekonomiska mål inom utgiftsområdet och bifaller därför punkterna 4–15 och 17–20 i propositionen. En övrig motion om alternativ anslagsfördelning avslås.

Jämför särskilda yttrandena (S, MP och V) och (SD).

Propositionen

Utgiftsområde 22 Kommunikationer omfattar transportpolitik och politiken för informationssamhället. I budgetpropositionen föreslår regeringen en ökning av ramnivån jämfört med den tidigare regeringens anvisningar förra året. För 2015 föreslår regeringen att 50 078 miljoner kronor anvisas till utgiftsområde 22. För 2016 beräknas anslagsnivån till 52 019 miljoner kronor, för 2017 till 54 012 miljoner kronor och för 2018 till 55 443 miljoner kronor. Den successiva ökningen av anslagsnivån förklaras främst av aviserade infrastruktursatsningar.

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, stora och strategiska farleder och slussar,
- statligt investeringsbidrag till landningsbanan i Sälén,
- ränta och amortering på upptagna lån för infrastrukturprojekt,
- åtgärder i nationalstadsparken,
- bidrag till anläggningar i anslutning till det kapillära bannätet i enlighet med tidigare riksdagsbeslut,
- statsbidrag till regionala kollektivtrafikanläggningar (inklusive handikappanpassningsbidrag), statsbidrag till cykelvägar, särskilda statsbidrag till storstädernas trafiksystem, statsbidrag via länsplanerna till drift och byggande av enskilda vägar samt miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder på kommunala vägar,
- forsknings- och innovationsinsatser inom transportområdet,
- informationsinsatser och kunskapshöjande insatser som syftar till uppfyllelse av de transportpolitiska målen,
- viss myndighetsutövning inom transportområdet,
- ärendehantering avseende körkort med villkor om alkohol och försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse,
- eventuella böter till följd av försenat genomförande av EU-direktiv,
- administration av vägavgifter som inte är systemkostnader,
- bidrag till Inlandsbanan enligt avtalet mellan staten och Inlandsbanan AB,
- Trafikverkets avgifter enligt avtalet om Öresundsbroförbindelsen,
- eventuellt infriande av betalningsutfästelser avseende villkorade aktieägartillskott till Svensk-Danska Broförbindelsen Svedab AB,
- eventuellt infriande av kapitaltäckningsgarantin till Arlandabanan Infrastructure AB,
- eventuella kreditförluster avseende den obligationsportfölj som härrör från de numera avslutade amerikanska leasingtransaktioner som ingicks av dåvarande Statens järnvägar,
- åtgärder förknippade med statens miljöansvar inom transportområdet,
- kostnader för museiverksamhet inom transportområdet,
- utbetalning av medel från Kammarkollegiet till andra myndigheter för rättegångskostnader m.m., samt
- inbetalning av aktiekapital till det schweiziska bolaget Eurofima (European Company for the Financing of Railroad Rolling Stock).

Regeringen påpekar att beslut fattades våren 2014 för byggstarter i enlighet med den nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2014–2025. Som exempel på åtgärder som ligger i planen anges investeringsbidrag till Sälens flygplats, särskild satsning på E20 genom Västra Götaland, Ostkustbanan, E10 och en utökad satsning till kollektivtrafiken med 2 000 miljoner kronor fördelat på fyra år. Regeringen

påpekar i sammanhanget att ett statligt investeringsbidrag till Sälens flygplats förutsätter ett godkännande av EU-kommissionen.

Regeringen framhåller att den kapacitetsökning som Citybanan tillför kan utnyttjas till fullo först efter att getingmidjan (järnvägsbroarna över Stockholms ström) har renoverats. Renoveringen kan inledas 2017. Av redovisningsmässiga skäl har därför regeringen beräknat en minskning av anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* med 700 miljoner kronor och en motsvarande höjning av anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens infrastruktur*.

Regeringen föreslår att den bemyndigas att disponera de avgifter, inklusive förseningsavgifter och tilläggsavgifter, som med stöd av lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg tas ut för passage över de nya broarna över Motalaviken på riksväg 50 och över Sundsvallsfjärden på E4, för räntor och amorteringar för de lån som tagits upp för byggandet av broarna samt kostnader för vägavgiftssystemen.

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 2015 i enlighet med sammanställningen i tabellen nedan.

Tabell 1 Budgetförslag för 2015 för utveckling av statens transportinfrastruktur m.m.

Miljoner kronor

Anslag		2014 Anslag	2015 Förslag
1:1	Utveckling av statens transportinfrastruktur	17 029	21 719
1:11	Trängselskatt i Stockholm	874	1 005
1:14	Trängselskatt i Göteborg	817	889

Investeringar

Trafikverkets investeringar omfattar de investeringar som fastställts i den nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2014–2025 och av länen i länsplanerna för regional transportinfrastruktur (dnr N2014/1779/TE m.fl.). Trafikverkets och länen's investeringsvolym bestäms av anvisade anslag, de lån Trafikverket tar upp och de tillskott som erhålls via medfinansiering, bl.a. externa bidrag från kommuner och bidrag från EU (TEN-bidrag) samt förskotteringar. De

trängselskatteinkomster som används för investeringar ingår i anvisade anslag. Trafikverket beräknar att under 2015 genomföra investeringar för ca 23 466 miljoner kronor. Investeringsplanen redovisas i följande tabell.

Tabell 2 Investeringsplan för 2014–2016

Miljoner kronor

	2014 Prognos	2015 Budget	2016 Beräknat
Större investeringar i nationell plan			
- Väg	8 147	5 644	5 665
- Järnväg	8 565	9 812	10 032
- Sjöfart	73	246	400
- Luftfart	0	50	50
Övriga investeringar	0	1 498	2 190
Investeringar i regionala planer	3 095	3 508	3 422
Investeringar med överskott från trängselskatt i Stockholm	352	820	1 215
Investeringar med överskott från trängselskatt i Göteborg	735	657	796
El- och teleinvesteringar	1 133	531	522
Investeringar i anläggnings-tillgångar (väg)	525	325	275
Investeringar i anläggnings-tillgångar (järnväg)	225	355	175
Summa investeringar	22 850	23 466	24 741
<i>Finansiering</i>			
Anslag	15 582	19 068	21 186
Lån i Riksgäldskontoret	3 188	1 318	995
Medfinansiering, förskottering m.m.	4 080	3 080	2 560

Bemyndiganden om ekonomiska åtaganden

Regeringen pekar på att den verksamhet som Trafikverket bedriver förutsätter att myndigheten ingår avtal med externa parter om ekonomiska åtaganden för flera år framåt i tiden. Regeringen föreslår därför att den bemyndigas att under 2015 för anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 90 630 000 000 kronor 2016–2050.

I aktuella planer ingår ett stort antal stora och medelstora byggprojekt, t.ex. Citybanan i Stockholm. Avgörande för när ett åtagande inträffar är enligt gällande redovisningsregler vanligen när respektive kontrakt tecknas. De exakta tidpunkterna för kontraktstecknandet i de enskilda fallen kan vara svåra att förutse. Av detta följer att det behövs en viss buffert i bemyndigandet. Utan en sådan buffert försämras möjligheterna att genomföra kostnadseffektiva

upphandlingar och därmed också ett kostnadseffektivt byggande. Exempelvis kan det då bli nödvändigt att skjuta upp den avslutande delen av en upphandling för att inte överskrida bemyndigandet vilket försenar och även kan fördyra projektgenomförandet.

Trängselskatt i Stockholm

Regeringen föreslår att den bemyndigas att under 2015 för anslaget 1:11 Trängselskatt i Stockholm ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 12 000 000 000 kronor 2016–2057.

Trängselskatt i Göteborg

Regeringen föreslår att den bemyndigas att under 2015 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 2016–2037.

Låneram

Trafikverket har tagit upp lån för att finansiera anläggningstillgångar, broar som ersätter färjor, vissa prioriterade väg- och järnvägsprojekt, investeringar i el- och teleanläggningar, statens andel av vissa investeringar i Stockholmsområdet i enlighet med avtal från 1983 mellan Statens järnvägar, Stockholms läns landsting och staten samt investeringar i vissa väg- och järnvägsprojekt där kapitalkostnaderna ska finansieras med inkomster från trängselskatt eller vägavgifter. Trafikverkets investeringskostnader för uppbyggnad av system för administration av trängselskatt och vägavgifter belastar också låneramen. Vidare är investeringsutgifterna i Svinesundsförbindelsen lånefinansierade.

Den trafikslagsövergripande nationella planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2014–2025 samt länsplanen för regional transportinfrastruktur i Stockholms län för samma period innehåller även ett antal 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 även kostnader för uppbyggnaden av administrationen av systemen.

När det gäller anslagen 1:11 och 1:14 finansieras de delar av investeringarna som täcks av framtida skatteintäkter genom lån i Riksgäldskontoret. Lånen redovisas under anslaget 1:1. Räntor och amorteringar belastar anslagen 1:11 och 1:14.

Regeringen föreslår att den bemyndigas att för 2015 ta upp lån i Riksgäldskontoret som inklusive tidigare gjord upplåning uppgår till högst 43 000 000 000 kronor för vissa infrastrukturprojekt.

Tabell 3 Beräknad låneskuld för vägar och järnvägar 2014–2016*Miljoner kronor*

Objekt	2014	2015	2016
Broinvesteringar	55	47	39
E6 Svinesundsförbindelsen	476	427	376
Prioriterade vägprojekt	4 843	4 603	4 363
E4 Sundsvall	1 328	1 383	1 378
Riksväg 50 Motala–Mjölby	484	486	486
Västsvenska infrastrukturpaketet (vägar)	0	0	1
Investeringar i Stockholmsregionen	0	0	21
Skurubron	0	0	0
El- och teleanläggningar	4 812	5 121	5 401
Prioriterade järnvägsprojekt	15 159	14 893	14 627
Västsvenska infrastrukturpaketet (bana)	1	1	1
Botniabanan	14 949	14 520	14 091
Summa	42 106	41 480	40 778

*Vidmakthållande av statens infrastruktur***Anslaget**

Anslaget 1:2 Vidmakthållande av statens infrastruktur får användas till utgifter för

- trafikledning, drift, underhåll och bärighetsåtgärder på statliga vägar och järnvägar,
- bidrag till anläggningar i anslutning till det kapillära bannätet i enlighet med tidigare riksdagsbeslut,
- statsbidrag till drift av enskilda vägar,
- ersättning för eftersök av vilt som varit inblandat i sammanstötning med motorfordon eller spårbundna fordon liksom polisens administrations- och fakturahanteringskostnader för detta,
- stakning av vinterled till Holmön,
- eventuella böter till följd av försenat genomförande av EU-direktiv,
- betalning av kvalitetsavgifter till följd av avvikelser från i tågplan och trafikeringsavtal fastställt användande av infrastrukturen som orsakats av Trafikverket,
- forsknings- och innovationsinsatser inom transportområdet och
- räntor och amortering på upptagna lån för byggande av broar som ersätter färjor på statens vägnät.

Regeringen pekar på att behovet av underhåll på järnvägen är mycket stort och föreslår därför att ytterligare 1 240 miljoner kronor tillförs årligen till anslaget 1:2 under perioden 2015–2018.

Regeringen föreslår att riksdagen anvisar anslaget för 2015 i enlighet med tabellen nedan.

Tabell 4 Budgetförslag för 2015 för vidmakthållande av statens transportinfrastruktur

Miljoner kronor

Anslag		2014 Anslag	2015 Förslag
1:2	Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	20 933	20 822

Regeringen föreslår i propositionen att anslaget 1:2 ska fördelas enligt följande.

Tabell 5 Fördelning av anslaget 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur

Tusental kronor

Anslagspost	2014 Anslag	2015 Förslag
Vidmakthållande väg	13 114 214	12 718 778
Drift och underhåll	10 067 295	10 361 051
Bärighet och tjälsäkring	1 640 800	1 226 436
Bidrag för drift av enskild väg	1 090 000	1 131 291
Vidmakthållande järnväg	7 559 770	7 937 020
Drift, underhåll och trafikledning	7 559 770	7 937 020
Forskning och innovation (ny anslagspost)	166 400	166 000

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

I propositionen föreslås att regeringen bemyndigas att under 2015 för anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 18 008 000 000 kronor 2016–2020.

Regeringen anger att den verksamhet som Trafikverket bedriver förutsätter att myndigheten ingår avtal med externa parter om ekonomiska åtaganden för flera år framåt i tiden. I propositionen föreslår därför regeringen 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 byggandet på ett effektivt sätt.

Övriga trafikslagsövergripande frågor

Anslagen

Anslaget 1:3 Trafikverket får användas för Trafikverkets förvaltningsutgifter. Anslaget finansierar vidare administration för förbättrings- och ombyggnadsstruktur som bl.a. bidrar till att generationsmålet och miljökvalitetsmålen nås inom det transportpolitiska området. Anslaget får även användas för modellutveckling och analys inom transportområdet samt för verksamhet rörande den långsiktiga infrastrukturplaneringen och riksintressen som bedrivs inom sjöfartsområdet. Anslaget får vidare användas för verksamhet rörande den långsiktiga infrastrukturplaneringen och riksintressen inom luftfarten samt administration av drift- och investeringsbidrag till icke statliga flygplatser och administrationen av trafikavtal.

Anslaget 1:7 Trafikavtal får användas för utgifter för statens trafikavtal rörande transportpolitiskt motiverad interregional kollektivtrafik. Anslaget får användas för utgifter för tillfällig juridisk, ekonomisk eller annan expertis vid ingående av nya avtal samt för förvaltningsutgifter som är direkt hänförliga till trafikavtal. Anslaget får även användas till statligt tonnage för färjetrafiken till och från Gotland.

Anslaget 1:8 Viss internationell verksamhet får användas för utgifter för Sveriges förpliktelser som värdland för Världssjöfartsuniversitetet. Anslaget får även användas till utgifter som omfattar avgifter till internationella organisationer inom transportområdet.

Anslaget 1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut får användas för utgifter för utredningsverksamhet, kompetensutveckling, lokaler, särskild utrustning, administration och det nationella transportforskningsbiblioteket BIC. Anslaget får också 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 för utgifter för bidrag som EU beviljar genom det äldre regelverket för TEN-T och den nya Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE). De bidrag som Sverige får utgör en medfinansiering som utökar den totala ramen för investeringar.

Anslaget 1:12 Transportstyrelsen får användas för Transportstyrelsens förvaltningsutgifter samt för att betala svenskt medlemskap i internationella organisationer inom transportområdet.

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

Regeringen föreslår att riksdagen anvisar anslagen för 2015 i enlighet med sammanställningen i tabellen nedan.

Tabell 6 Budgetförslag för 2015 för trafikslagsövergripande frågor*Miljoner kronor*

Anslag		2014 Anslag	2015 Förslag
1:3	Trafikverket	1 328	1 284
1:7	Trafikavtal	831	831
1:8	Viss internationell verksamhet	25	25
1:9	Statens väg- och transportforskningsinstitut	45	47
1:10	Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	349	349
1:12	Transportstyrelsen	2 015	2 021
1:13	Trafikanalys	63	63

När det gäller anslaget 1:3 *Trafikverket* påpekar regeringen att det inom Trafikverket pågår ett omfattande effektiviseringsarbete som inleddes 2011. Regeringen påminner om att riksdagen har beslutat om en långsiktig ekonomisk plan för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen 2014–2025 (prop. 2012/13:25, bet. 2012/13:TU2, rskr. 2012/13:119) och att det i den nya ramen ingår medel som enligt beräkningarna kommer att frigöras genom effektiviseringar inom administrationen. Regeringen anger i propositionen att de beräknade effektiviseringarna under planperioden om 2 miljarder kronor oavkortat ska användas till statens utveckling av transportinfrastrukturen och vidmakthållande av infrastrukturen. Vidare förutsätter regeringen att det effektiviseringsarbete som inleddes i samband med sammanslagningen av dåvarande Vägverkets och Banverkets verksamheter fortsätter och kommer att frigöra ytterligare 30 miljoner kronor per år.

Angående anslaget 1:8 *Finansiering av vissa avgifter till internationella organisationer* föreslår regeringen en ordning som innebär att vissa avgifter för deltagande i internationella organisationer inom transportområdet betalas via anslaget. Finansieringen föreslås ske genom att anslaget 1:3 *Trafikverket* engångsvis minskas med 70 004 kronor 2015. Från och med 2016 beräknas anslaget minskas med 41 422 kronor.

Rörande anslaget 1:10 *Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk* påpekar regeringen att kommissionen, i fråga om utlysningar som gjorts under 2013, föreslår TEN-T-bidrag för 21 projekt där svenska aktörer ingår.

Sjöfart

Anslagen

Anslaget 1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål får användas för utgifter inom Sjöfartsverkets ansvarsområde som inte finansieras via handelssjöfarten, såsom flyg- och sjöräddning, isbrytningsverksamhet samt fritidsbåtsinfrastruktur.

Anslaget 1:5 Ersättning till viss kanal- och slussinfrastruktur får användas för utgifter för statsbidrag för att täcka underskott vid drift av Trollhätte kanal och slussar samt Säffle kanal.

Regeringen föreslår att riksdagen anvisar anslagen för 2015 i enlighet med sammanställningen i tabellen nedan.

Tabell 7 Budgetförslag för 2015 för sjöfartsområdet

Miljoner kronor

Anslag		2014 Anslag	2015 Förslag
1:4	Ersättning för sjöräddning och fritidsbåts- ändamål	388	388
1:5	Ersättning till viss kanaltrafik	162	162

Regeringen föreslår oförändrade anslagsnivåer för anslagen 1:4 och 1:5 jämfört med 2014. Regeringen påminner i sammanhanget om att anslagen ökades tillfälligt föregående år för perioden 2014–2016 med 200 miljoner kronor respektive 100 miljoner kronor.

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. Regeringen anger att Sjöfartsverkets ekonomiska resultat har påverkats negativt av konjunkturläget och av flera stränga vintrar ur ett isbrytarperspektiv. Omvärderingar av pensionsskulden har också haft en stor negativ inverkan på resultatet och bidragit till att den ekonomiska ställningen urholkats. Vid bokslutet 2013/14 var det egna kapitalet negativt och uppgick till –85 miljoner kronor. Soliditeten var således också negativ. Regeringen framhåller att den ekonomiska situationen är bekymmersam. För att uppnå full kostnadstäckning för sjö- och flygräddningsverksamheten ökades anslaget 1:4 *Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål* med 45 miljoner kronor från 2014. Vidare har Sjöfartsverket tilldelats en tillfällig ökning av anslaget 1:4 *Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål* med 200 miljoner kronor som får användas till utgifter för isbrytningsverksamhet, samt anslaget 1:5 *Ersättning till viss kanal- och slussinfrastruktur* med 100 miljoner kronor som får användas till driften av Trollhätte kanal och slussar samt Säffle kanal m.m. Den tillfälliga ökningen gäller för åren 2014–2016. Regeringen framför att de föreslagna åtgärderna beräknas stärka Sjöfartsverkets ekonomiska ställning.

För perioden 2015–2016 prognostiserar Sjöfartsverket ett positivt resultat efter finansiella poster. År 2017 upphör den tillfälliga ökningen av anslaget 1:4 och anslaget 1:5, och Sjöfartsverket prognostiserar då ett nollresultat efter

finansnetto. Soliditeten stiger under prognosperioden och förväntas vid periodens slut ligga på 9,6 procent.

Regeringen föreslår att Sjöfartsverket, räknat på resultatet efter skattemotsvarighet över en konjunkturcykel, ska ha en räntabilitet om lägst 3,5 procent. Vidare föreslås att Sjöfartsverket på lång sikt ska ha en soliditet om lägst 25 procent. Regeringen föreslår också att den bemyndigas att besluta om utdelning och skattemotsvarighet vad avser Sjöfartsverkets ekonomiska resultat.

Finansiella befogenheter och investeringsplan

Regeringens inriktning är att Sjöfartsverket ska finansiera det pågående projektet med anskaffning av sju nya flyg- och sjöräddningshelikoptrar med egna likvida medel och med lån. Regeringen föreslår därför att ett bemyndigande ges så att Sjöfartsverket kan ta upp lån i och utanför Riksgäldskontoret som inklusive tidigare upplåning uppgår till högst 835 000 000 kronor. Vidare föreslås att Sjöfartsverket, i enlighet med nu gällande ordning, ges möjlighet att placera likvida medel på räntebärande konto i och utanför Riksgäldskontoret. Regeringen föreslår också att den under 2015 bemyndigas att besluta om kapitaltillskott om högst 10 000 000 kronor till förmån för Sjöfartsverket Holding AB eftersom det ännu kan finnas anledning att tillföra kapital till bolaget där Sjöfartsverkets helikopter verksamhet tidigare har bedrivits.

Av tabellen nedan framgår att Sjöfartsverket planerar investeringar för 773 miljoner kronor för perioden 2015 till 2017. Av propositionen framgår att investeringarna ska användas främst till nya helikoptrar samt till dammsäkerhetshöjande åtgärder i både Södertälje och Trollhätte kanal. Investeringar ska också ske i lotsbåtar, arbetsfartyg, sjötrafikinformationscentraler och it-system. Regeringen anger att den delar Sjöfartsverkets bedömning av vilka investeringar som bör göras de närmaste åren och föreslår därför att investeringsplanen för Sjöfartsverket godkänns.

Tabell 8 Investeringsplan för Sjöfartsverket 2015–2017

Miljoner kronor

Investeringar	2015 Budget	2016 Beräknat	2017 Beräknat
Farleder/utmärkning	66,7	147,2	126,6
Isbrytning	32,5	12,0	5,0
Sjötrafikinformation (VTS)	9,4	6,0	2,0
Sjögeografisk information	12,2	10,5	10,0
Lotsning	45,4	48,1	18,3
Flyg- och sjöräddning	180,5	7,0	7,0
Övriga myndighetsuppgifter	0	0	0
Gemensamma funktioner	8,5	9,3	9,4
<i>Summa investeringar</i>	<i>355,2</i>	<i>240,1</i>	<i>178,3</i>

Lån	0	0	0
Egna medel	355,2	240,1	178,3
<i>Summa finansiering</i>	<i>355,2</i>	<i>240,1</i>	<i>178,3</i>

Luftfart

Anslag

Anslaget 1:6 Driftsbidrag till icke statliga flygplatser får användas för utgifter för att finansiera delar av driftunderskott vid kommunala och privata flygplatser som trafikeras av flyglinjer som upphandlas av staten. Anslaget får också användas för utgifter för att upprätthålla beredskap för samhällsviktiga transporter på vissa flygplatser. Anslaget får därutöver användas för ersättning till utförare av flygtrafiktjänst för flygningar där avgift inte får tas ut.

Regeringen föreslår att riksdagen godtar anslaget för 2015 i enlighet med följande tabell.

Tabell 9 Budgetförslag för 2015 för luftfartsområdet

Miljoner kronor

Anslag		2014 Anslag	2015 Förslag
1:6	Driftbidrag till icke statliga flygplatser	70 013	80 013

Enligt EU-förordning (EG) nr 1794/2006 ska vissa flygningar undantas från skyldigheten att betala avgifter för flygtrafiktjänster. Regeringen anger att den under 2014/15 avser att återkomma till riksdagen med förslag till svensk reglering i denna del. Regeringen föreslår att Trafikverket får i uppgift att ersätta operatörer för sådana tjänster. Anslaget 1:6 *Driftsbidrag till icke statliga flygplatser* föreslås därför tillföras 10 miljoner kronor. Finansieringen ska ske med 5 miljoner kronor från anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* och med 5 miljoner kronor från anslaget 1:1 *Förbandsverksamhet och beredskap* inom utgiftsområde 6.

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

Flygets utveckling, som är av stor betydelse för Luftfartsverkets intäkter, väntas under 2014 innebära att trafiken växer något. Luftfartsverkets

långsiktiga prognos från 2014–2018 innebär en ökning med i genomsnitt knappt 2 procent per år.

Regeringen föreslår att Luftfartsverket, räknat på resultatet efter skattemotsvarighet, ska ha en räntabilitet om lägst 4 procent över en konjunkturykel och att Luftfartsverket på lång sikt ha en soliditet om lägst 15 procent. Regeringen påpekar att enligt den prognos som redovisats uppnås bara en soliditet på 13 procent. Regeringen anser dock inte att det är rimligt att minska målet för soliditeten, även om det innebär att målet inte nås till 2017. I propositionen anges att en förklaring till den försämrade räntabiliteten är behovet att öka avsättningarna för tjänstepensioner. Behovet har förstärkts av de allt lägre nivåer för den långa realräntan som används när avsättningarna beräknas. Regeringens bedömning är att det finns ett behov av att förändra systemet för hantering av avsättning för pensioner. Förändringar måste hanteras samlat för samtliga affärsverk, som i dag tillämpar samma modell. Regeringen bedömer att eventuella förslag till förändringar kommer att kräva ytterligare utredning.

Regeringen anser att utdelningskravet bör vara 15 procent av vinsten räknat som resultatet efter skattemotsvarighet, med möjlighet att balansera vinsten i affärsverket och därmed komma närmare soliditetsmålet och att detta slutligt bör fastställas i samband med bokslutet. Det föreslås således att regeringen bemyndigas att besluta om utdelning och skattemotsvarighet vad avser Luftfartsverkets ekonomiska resultat.

Under 2014 har Luftfartsverket ett bemyndigande att ta upp lån i och utanför Riksgäldskontoret som inklusive tidigare upplåning uppgår till högst 1 500 000 000 kronor. Regeringen föreslår att denna ram ska gälla även för 2015.

Vidare föreslår regeringen att den bemyndigas att för 2015 låta Luftfartsverket placera likvida medel på räntebärande konto i och utanför Riksgäldskontoret. Det föreslås också i propositionen att regeringen bemyndigas att under 2015 låta Luftfartsverket teckna borgensförbindelser för krediter till förmån för LFV Holding AB inom en ram om högst 100 miljoner kronor och att regeringen bemyndigas att låta Luftfartsverket teckna aktier eller ge aktieägartillskott till LFV Holding AB inom en ram om högst 150 000 000 kronor. Slutligen föreslås, när det gäller Luftfartsverkets finansiella befogenheter, att regeringen bemyndigas att låta Luftfartsverket förvärva aktier eller andelar i eller bilda företag samt sälja aktier eller andelar i eller avveckla företag inom ramen för den egna verksamheten.

Investeringsplan

Luftfartsverkets investeringsplan för perioden 2015–2017 uppgår till 360 miljoner kronor, vilket är en minskning med ca 20 procent jämfört med föregående års investeringsplan, men i nivå med beräknat utfall för 2014. Den nya nivån är därmed en anpassning till investeringsbehoven, anger regeringen.

För perioden 2015–2017 omfattar investeringarna i Luftfartsverkets investeringsplan bl.a. följande:

- trafikledningssystem, där ett internationellt samarbetsprojekt (COOPANS) avseende kontinuerlig utveckling av flygledningssystemet mellan leverantörer av flygtrafiktjänst som har samma typ av utrustning och samma systemleverantör pågår
- 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
- utveckling av fjärrstyrda torn (RTC, Remote Tower Center)
- anskaffning av s.k. primärradar (PSR TMA SA) som behövs som back-up till den normala radarövervakningen
- system för hantering av aeronautisk information (ADQ)

För perioden 2015-2017 föreslås de planerade investeringarna uppgå till 360 miljoner kronor i enlighet med följande sammanställning.

Tabell 10 Investeringsplan för Luftfartsverket för 2015–2017

Miljoner kronor

	2015 Budget	2016 Beräknat	2017 Beräknat
Investeringar			
Coopans	27	35	35
Contingency	5	25	25
PSR TMA SA	17	-	-
RTC	47	32	-
VHF	4	4	4
ADQ	9	9	9
Övrigt	11	24	56
<i>Summa investeringar</i>	<i>120</i>	<i>120</i>	<i>120</i>
Finansiering			
Lån	0	0	0
Egna medel	120	120	120
<i>Summa finansiering</i>	<i>120</i>	<i>120</i>	<i>120</i>

Regeringen föreslår att investeringsplanen för Luftfartsverket för 2015–2017 godkänns.

Informationssamhället

Anslagen

Anslaget 2:1 Post- och telestyrelsen får användas för Post- och telestyrelsens (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 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 får användas för utgifter för tillhandahållandet av grundläggande betaltjänster på de orter och den landsbygd där behovet av tjänsterna inte tillgodoses av marknaden. Anslaget får användas för utgifter för tillhandahållande av grundläggande betaltjänster för äldre personer och personer med funktionsnedsättning som bor i landsbygd. Detta inbegriper upphandling av dessa tjänster. Anslaget får även användas för utgifter för regionala stöd- och utvecklingsinsatser.

Anslaget 2:4 Informationsteknik och telekommunikation får användas för utgifter för insatser som bidrar till att förverkliga målet för politiken för informationssamhället, liksom uppföljningar och utvärderingar av politiken.

Anslaget 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation får användas för utgifter för åtgärder samt samordningsinsatser för driftsäkra och tillgängliga elektroniska kommunikationer. Detta inbegriper stöd till bredbandsprojekt i områden där utbyggnad inte genomförs på marknadsmässig grund. Anslaget får också 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. Vidare får anslaget användas för utgifter för administration av åtgärderna.

Anslaget 2:6 Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse får användas för utgifter för styrning, samordning och uppföljning av digitaliseringen av den offentliga förvaltningen. Anslaget får användas för utgifter för E-legitimationsnämndens verksamhet i den mån dessa inte finansieras med avgifter samt för andra förvaltningsgemensamma tjänster och funktioner.

Tabell 11 Budgetförslag för 2015 för informationssamhället

Miljoner kronor

Anslag		2014 Anslag	2015 Förslag
2:1	Post- och telestyrelsen	27	27
2:2	Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade	127	138
2:3	Grundläggande betaltjänster	37	37
2:4	Informationsteknik och telekommunikation	19	24
2:5	Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	250	120
2:6	Gemensamma e-förvaltningsprojekt	38	48

När det gäller anslaget 2:2 *Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade* föreslår regeringen en höjning om 11 miljoner kronor till följd av en återföring av medel från tidigare omfördelningar. Även rörande anslaget 2:4 *Informationsteknik och telekommunikation* föreslås en höjning som förklaras av tidigare beslut samt återföring av medel från tidigare omfördelningar. För anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* föreslår regeringen en sänkning med 125 miljoner främst på grund av att kanalisationsstödet och den medfinansiering som PTS tidigare hanterat för kanalisationsstödet och landsbygdsprogrammet löper ut 2014. Regeringen föreslår att anslaget 2:6 *Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse* ökas med totalt 45 000 000 kronor för åren 2015–2018 för en satsning på gemensam e-förvaltningsutveckling. Regeringen framhåller att satsningen syftar till att förbättra de statliga myndigheternas möjligheter att genomföra effektiviseringar utifrån en helhetsanalys.

Avgift för skydd av elektroniska kommunikationer

Åtgärder mot allvarliga fredstida hot och påfrestningar som gäller elektronisk kommunikation finansieras genom att den som bedriver verksamhet som är anmäld enligt lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation betalar en avgift. Regeringen föreslår att avgiftsuttaget för att finansiera åtgärder mot allvarliga fredstida hot och påfrestningar som gäller elektronisk kommunikation fastställs till högst 100 000 000 kronor under 2015, vilket är oförändrat jämfört med de senaste åren.

Bemyndiganden om ekonomiska åtaganden

För att möjliggöra att det för verksamheten kan göras ekonomiska åtaganden, som främst avser flerårigt avtalstecknande vid upphandling föreslår regeringen att den bemyndigas att under 2015

- 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 170 000 000 kronor 2016 och 2017
- för anslaget 2:3 *Grundläggande betaltjänster* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 36 000 000 kronor 2016 och 2017
- för anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 110 000 000 kronor för 2016 och 2017.

Lagförslagen

Regeringen beslutade den 9 juni 2011 att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att bl.a. ta fram författningsförslag avseende uttag av avgifter vid användandet av de nya broarna över Sundsvallsfjärden, Motalaviken och Skurusundet (dir. 2011:47). Utredaren skulle även undersöka villkoren för att

ta ut avgift för användandet av väginfrastruktur för fordon som inte är registrerade i Sverige. Vidare ingick i utredarens uppdrag att analysera och lämna förslag till ny reglering i vissa frågor rörande trängselskatt. Utredningen har lämnat ett delbetänkande (SOU 2012:60) och ett slutbetänkande (SOU 2013:3).

De huvudsakliga delarna av utredningens delbetänkande har behandlats i propositionen Infrastrukturavgifter på väg och elektroniska vägtullssystem (prop. 2013/14:25, bet. 2013/14:TU4, rskr. 2013/14:132 och 2013/14:TU8, rskr. 2013/14:147). I budgetpropositionen för 2015 behandlas återstående delar av utredningens delbetänkande, dvs. avgiftsplikt för utländska fordon och tilläggsavgift vid utebliven betalning, och utredningens slutbetänkande, i de delar som rör infrastrukturavgifter.

Regeringen anger att den bedömer att fordon som är registrerade i ett annat land än Sverige som huvudregel bör omfattas av avgiftsplikt på avgiftsbelagda allmänna vägar. Riksdagen har vid behandlingen av propositionen Infrastrukturavgifter på väg och elektroniska vägtullssystem betonat vikten av att infrastrukturavgifter för svenska och utländska fordon och trängselskatt för utländska fordon kan införas så snart det är möjligt och senast den 1 januari 2015. Regeringen anger som sin bedömning att svenska myndigheter har möjlighet att ta betalt för passager med utländska fordon, även om ett fullständigt avgiftsupptag för dessa fordon inte kan garanteras. De brister i uppbördssystemet som är förknippade med utländska fordon bör enligt regeringens uppfattning ställas mot alternativet att undanta utländska fordon från avgiftsplikt. Vid en sådan avvägning anser regeringen att bristerna är av sådan art att de kan accepteras.

Enligt regeringen bör det finnas förutsättningar för Transportstyrelsen att ta betalt för infrastrukturavgifter för färd på allmän väg med ett fordon som inte är registrerat i Sverige.

Regeringen påpekar att ett system med infrastrukturavgifter förutsätter att det görs en kontroll av att betalning fullgörs. Om betalning inte sker inom föreskriven tid måste någon form av påtryckning kunna utövas. Frågor om kontroll och sanktioner har stor betydelse för att ett system upplevs som trovärdigt och rättvist, vilket i sin tur har betydelse för om trafikanterna accepterar systemet. Om påförda infrastrukturavgifter inte betalas i tid, ska således en sanktion drabba den betalningsskyldige. Enligt 16 § första stycket 5 lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela föreskrifter om beslut om och betalning av infrastrukturavgifter. Regeringen anser att ett motsvarande bemyndigande bör införas i fråga om rätten att meddela föreskrifter om avgifter vid utebliven betalning av infrastrukturavgifter. Regeringen föreslår därför att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska i fråga om allmänna vägar få meddela föreskrifter om avgifter vid utebliven betalning av infrastrukturavgift.

Regeringen bedömer att om en infrastrukturavgift inte betalas inom den tid som har angetts i en betalningsuppsmaning, bör särskilda avgifter, först en

förseningsavgift och därefter en tilläggsavgift, kunna tas ut. Därför föreslår regeringen att om avgift som har påförts en fordonsägare med anledning av för sent betald infrastrukturavgift inte betalas i rätt tid ska avgiften lämnas för indrivning. Regeringen anför att om betalning inte har skett i tid ska den betalningsskyldige skriftligen uppmanas att betala avgiften. Kostnaden för det allmänna för att skicka en betalningsuppmaning bör inte bäras av systemet, utan av den person som inte betalar sin avgift inom föreskriven tid. En särskild avgift bör således tas ut i dessa fall, anser regeringen. Utöver att täcka kostnaden för utskick av betalningsuppmaningen anser regeringen att avgiften även bör syfta till att förmå den enskilde att betala avgiften. Avgiftens storlek bör bestämmas med hänsyn härtill. Om en infrastrukturavgift inte betalas inom den tid som har angetts i beslutet ska den betalningsskyldige skriftligen uppmanas att betala avgiften och en förseningsavgift, anser regeringen som föreslår att beloppet för förseningsavgiften ska uppgå till 300 kronor. Om den betalningsskyldige inte betalar sin infrastrukturavgift eller den förseningsavgift som påförts anser regeringen att ytterligare en särskild avgift, en tilläggsavgift, ska påföras den betalningsskyldige, och att denna bör bestämmas till 500 kronor.

Vidare föreslår regeringen att sekretess ska gälla i verksamhet som avser bestämmande av avgift med anledning av att infrastrukturavgift inte har betalats i rätt tid eller fastställande av underlag för bestämmande av sådan avgift för uppgift om en enskilds personliga eller ekonomiska förhållanden. Regeringen betonar det angelägna i att den enskildes integritet värnas så långt det är möjligt inom ramen för systemet med infrastrukturavgifter på väg.

Regeringen föreslår också att en avgiftspliktig bil inte ska få användas om infrastrukturavgift på allmän väg eller avgift som har påförts en fordonsägare med anledning av för sent betald infrastrukturavgift inte har betalats inom föreskriven tid och det totala avgiftsbeloppet uppgår till mer än 5 000 kronor och om sex månader har gått sedan minst det beloppet senast skulle ha betalats. Vissa angivna skulder ska inte räknas in i den totala avgiftsskulden. Förbudet föreslås gälla till dess att den totala avgiftsskuld som har lett till förbudet har betalats. Undantag från användningsförbudet föreslås gälla under vissa förutsättningar.

Vidare föreslås att den myndighet som regeringen bestämmer ska få besluta om undantag från användningsförbudet om det finns särskilda skäl. Beslut om undantag från bestämmelsen om användningsförbud föreslås kunna överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Det föreslås också att en polisman eller en bilinspektör ska avskylta en bil som används i strid mot ett användningsförbud.

När det gäller trängselskatt framhåller regeringen att det finns en grupp fordonsägare som inte betalar skatten sedan trängselavgiften påförts. Med anledning av detta bör ytterligare sanktioner införas när det gäller utebliven betalning av infrastrukturavgifter. Enligt regeringen är det angeläget att, i preventivt syfte, se till att det finns andra sanktioner än avgifter som träffar själva användningen av fordonet.

För att en så ingripande åtgärd som ett användningsförbud ska anses vara proportionerlig, bör den inte träffa dem som vid ett fåtal tillfällen har betalat sina avgifter för sent, framhåller regeringen. Åtgärden är i stället ett lämpligt påtryckningsmedel för att förmå dem som upprepade gånger och under en längre tid har underlåtit att betala infrastrukturavgift, förseningsavgift eller tilläggsavgift att betala dessa. För att ett användningsförbud ska anses proportionerligt bör dessutom krävas att ett mer betydande belopp kvarstår obetalt. Mot denna bakgrund föreslår regeringen att åtgärderna ska bli aktuella först när det totala obetalda beloppet uppgår till mer än 5 000 kronor och minst sex månader har förflutit sedan det beloppet senast skulle ha betalats. Vidare anser regeringen att vissa skulder inte ska ligga till grund för ett användningsförbud. En tidigare ägares skuld, som har beslutats efter ett ägarbyte, bör inte medföra användningsförbud för den nya köparen eftersom en köpare av en bil, p.g.a. sekretessregler, inte med framgång kan undersöka om det kommer att fattas beslut om trängselskatt eller infrastrukturavgift för perioden innan ägarbytet. Ett annat exempel som regeringen ger där användningsförbud är olämpligt är situationer där en fordonsägare som använder sitt fordon yrkesmässigt betalar av sin skuld enligt en avbetalningsplan som gjorts upp med kronofogdemyndigheten.

Regeringen påpekar att enligt förslaget ska en polisman eller en bilinspektör omhänderta registreringsskyltarna (s.k. avskyltning) om en bil används trots att den är belagd med användningsförbud. Avskyltning ska alltså kunna ske så snart användningsförbudet överträtts. I vissa fall kan det vara olämpligt att ett fordonets färd avbryts direkt vid en kontroll. Det kan t.ex. vara fallet om fordonet skulle utgöra en trafikfara om det lämnades på kontrollplatsen eller om fordonet är lastat med gods som skulle kunna innebära problem om det lämnades på platsen, t.ex. levande djur eller kylvaror. Den polisman eller bilinspektör som har tagit hand om ett fordonets registreringsskyltar bör därför kunna medge att fordonet förs till närmaste lämpliga avlastningsplats eller uppställningsplats.

Rörande ianspråktagande av fordon anger regeringen att den nya lagen (2014:447) om rätt att ta fordon i anspråk för betalning av fordringar på vissa skatter och avgifter som trädde i kraft den 1 juli 2014 har som syfte att dels minska de restförda fordonsrelaterade skulderna till det allmänna, dels minska incitamentet att använda s.k. fordonsmålvakter. Regeringen anger att den anser att även infrastrukturavgifter enligt lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg, och de förseningsavgifter och tilläggsavgifter som föreslås tidigare i detta avsnitt, ska utgöra en möjlig grund för ianspråktagande av ett fordon enligt den nya lagen. Vidare förtydligar regeringen att den nya lagen om rätt att ta fordon i anspråk för betalning av fordringar på vissa skatter och avgifter även kommer att omfatta utländska fordon.

Det föreslås i propositionen att lagändringarna ska träda i kraft den 1 januari 2015. Ändringarna i lagen om infrastrukturavgifter på väg föreslås dock inte tillämpas på infrastrukturavgifter som avser passager av betalstationer som skett före ikraftträdandet. Vidare föreslås ändringarna i lagen om rätt att ta

fordon i anspråk för betalning av vissa skatter och avgifter inte tillämpas på avgifter som har beslutats före ikraftträdandet.

När det gäller beräkning av infrastrukturavgifter föreslår regeringen att den beräknade andel av kostnaderna för ett vägavsnitt och tillhörande avgiftssystem som ska hänföras till en viss kategori av bilar ska kunna justeras om kostnaderna för den kategorin helt eller delvis finansieras med andra medel än lån som återbetalas med infrastrukturavgifter eller direkt med intäkter från infrastrukturavgifter.

Bestämmelserna föreslås träda i kraft den 1 januari 2015. Utgångspunkten är att kostnaderna för uppförande av ett visst vägavsnitt, med tillhörande avgiftssystem, ska fördelas mellan olika kategorier av bilar utifrån deras beräknade andelar av kostnaderna. Respektive kategoris andel av kostnaderna ska som huvudregel motsvara deras beräknade andel av trafiken på vägavsnittet. Regeringen påpekar att det kan förekomma situationer då en kategori av avgiftspliktiga bilar ska betala mindre än sin andel av kostnaderna för en allmän väg eller helt undantas från avgiftsplikt. Detta kan exempelvis bli fallet om staten vill subventionera en viss kategori av bilar. Skillnaden finansieras i ett sådant fall på annat sätt än med avgiftsintäkter, t.ex. med anslag. Subvention av en kategori av bilar får således inte innebära att en annan kategori av bilar belastas med kostnader som kan hänföras till den kategori som har subventionerats.

Motionerna

I flerpartimotion 2014/158:2317 framhåller Lars Hjalmered m.fl. (M, C, FP, KD) att alliansen vill göra historiskt stora och långsiktiga satsningar på infrastrukturen. Motionärerna nämner som angelägna projekt bl.a. nya stambanor för höghastighetståg och Förbifart Stockholm. Enligt motionärerna är det även angeläget att bygga ut kollektivtrafiken i storstäderna. Vidare framhålls vikten av bra bredband och mobiltelefoni, och motionärerna vill satsa på dessa två områden. I motionen anges som mål att 90 procent av alla hushåll och företag ska ha tillgång till bredband om minst 100 Mbit/s år 2020. Vidare ser motionärerna det som angeläget att det anslås utökade medel för gemensamma e-förvaltningsprojekt. I motionen lyfts fram att det enligt infrastrukturplanen ska satsas 522 miljarder kronor på infrastruktur under åren 2014–2025. Motionärerna är angelägna att hålla fast vid det beslutet. Motionärerna önskar fortsätta den politiska inriktningen och framför därför i yrkande 1 att riksdagen anvisar anslagen för 2015 inom utgiftsområde 22 enligt vad som framgår av betänkandets bilaga 2. Vidare framställs yrkanden om att byggande av en flygplats i Sälen ska genomföras inom ramarna för Alliansens åtgärdsplanering för transportsystemet (yrkande 9) och att medel ska anslås till gemensamma e-förvaltningsprojekt för att effektivisera myndigheternas arbete (yrkande 18).

I kommittémotion 2014/15:2891 av Per Klarberg m.fl. (SD) anför motionärerna att satsningar bör ske på Inlandsbanan och dess tvärbanor. Såväl

elektrifiering som avsevärda förbättringar i underhållet anges som nödvändigt. Banan har inte bara betydelse för skogsbruket utan kan även innebära redundanskapacitet för det övriga järnvägsnätet. Vidare vill motionärerna införa en pott för investeringar utöver den ordinarie budgetramen om 2 procent av ramen för utgiftsområde 22 Kommunikationer. Potten syftar till att snabbt kunna användas för att bygga bort flaskhalsar som står i vägen för betydande investeringar i näringslivet. Det föreslås också en omedelbar projekteringsstart med snabbast möjliga byggstart för att kunna bygga ut viktiga delar av E20 till motorväg eller mötesfri två-plus-två-väg. Motionärerna yrkar att riksdagen anvisar anslagen för 2015 inom utgiftsområde 22 enligt vad som framgår av betänkandets bilaga 2.

Utskottets ställningstagande

Inledande kommentarer

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. Sverige är ett glesbefolkat och till ytan stort och avlångt land, vilket innebär höga krav på effektiva kommunikationer. För att landet ska vara konkurrenskraftigt måste det knytas samman med vägar, järnvägar, elektroniska kommunikationer och flyglinjer samt ha goda förutsättningar för sjötransporter. Utskottet anser att infrastrukturen i Sverige behöver förstärkas och byggas ut. En utbyggd infrastruktur minskar trängsel, möjliggör ett kraftigt ökat bostadsbyggande samt underlättar för hållbara och effektiva transporter både på landsbygden och i och kring våra storstäder och kan i förlängningen bidra till högre produktivitet och ökad tillväxt, till att fler företag etablerar sig i hela Sverige samt till att matchningen på arbetsmarknaden förbättras när det blir enklare att pendla mellan bostaden och jobbet.

Utskottet påminner om att riksdagen i december 2012 ställde sig bakom den dåvarande alliansregeringens förslag om en ambitiös och framtidsytande ekonomisk ram för åtgärder i planeringssystemet på 522 miljarder kronor (2013 års priser) för åren 2014–2025 (prop.2012/13:25, bet. 2012/13:TU2, rskr. 2012/13:119). Detta innebar en kraftig ambitionshöjning jämfört med tidigare regeringars förslag och motsvarade en ökning med hela 20 procent i jämförbara priser från den föregående planperioden.

Utskottet har, som nedan framgår, en annan uppfattning än regeringen när det gäller ramen för utgiftsområdet, politikens inriktning och fördelningen av anslagen inom området och ställer sig därför bakom motion 2014/15:2317 av Lars Hjälmered m.fl (M, C, FP, KD) yrkande 1. Samtidigt finns det ett flertal punkter där utskottets uppfattning överensstämmer med regeringens förslag. När det gäller storleken på medelsanvisningen till ett flertal anslag, anslagsvillkor, anslagsändamål, bemyndiganden m.m. föreslår utskottet bifall till propositionens förslag.

Transportfrågor

Utveckling av statens transportinfrastruktur

Riksdagen beslutade i december 2012 att av den samlade planeringsramen för den nationella trafikslagsövergripande planen 2014–2025 ska 281 miljarder kronor användas för att utveckla infrastrukturen. Den tidigare alliansregeringen fastställde i april 2014 den nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2014–2025. I denna ingår flera mycket betydelsefulla satsningar bl.a. byggandet av Förbifart Stockholm som utskottet behandlar nedan i detta betänkande och att anläggandet av de första delsträckorna för nya stambanor för höghastighetståg mellan Stockholm–Göteborg och Stockholm–Malmö ska påbörjas. De nya stambanorna innebär en historisk satsning på hållbart resande som kraftigt ökar järnvägskapaciteten till nytta för hela landet. Planen innehåller också en efterlängtd utbyggnad av E20 som är en av Sveriges viktigaste transportleder. Det är enligt utskottets mening angeläget att utvecklingen av den statliga infrastrukturen utgår från den trafikslagsövergripande planen där behoven inom transportsektorn noggrant har utretts och prioriterats. Särskilt viktigt är enligt utskottet att flaskhalsar i det befintliga järnvägssystemet byggs bort för att på så sätt öka kapaciteten i hela järnvägssystemet. Framkomlighet för godset i hela landet ingår också i alliansregeringens satsning Sverigebygget och innebär t.ex. att förutsättningarna för att kraftigt öka järnvägskapaciteten i Norrland ska undersökas.

Utskottet vill i sammanhanget särskilt lyfta fram att Sverigebygget kommer att innebära historiska och långsiktiga investeringar i jobb, bostäder, kollektivtrafik, järnvägar och vägar. Sverigebygget kommer att knyta ihop vårt land och stärka förutsättningarna för jobb och tillväxt i hela landet. Sverigebyggets planer sträcker sig ända fram till 2035 och kommer att bidra till att nå vårt mål att över fem miljoner ska jobba 2020. Genom Sverigebygget skapas bättre förutsättningar för människor att bo och arbeta i hela Sverige och arbetet för en hållbar utveckling av vårt land stärks.

Utskottet vill vidare understryka vikten av satsningar på näringslivets transporter. Därför anser utskottet att det fortsatt bör göras förbättringar för gruv- och skogsnäringarna och andra näringar som har ett stort behov av transporter. Den nuvarande socialdemokratiska och miljöpartistiska regeringen har föreslagit kraftiga minskningar i anslaget för väginvesteringar. Utskottet är mycket kritiskt till detta, eftersom viktiga investeringar då skulle skjutas på framtiden eller förbli ogjorda. Enligt utskottet bör den prioritering som gäller för vägsatsningar i åtgärdsplaneringen för transportsystemet 2014–2025 fortsätta att gälla.

Mot bakgrund av de stora behoven i transportsystemet föreslår utskottet, i likhet med regeringen, en ytterligare satsning på 500 miljarder kronor per år 2015–2018 utöver vad som följer av den nyligen fastställda nationella planen.

Vidare vill utskottet i sammanhanget också framhålla att en väl fungerande kollektivtrafik är en viktig faktor för jobb och tillväxt. Alliansregeringen säkrade i den nationella planen för transportsystemet många viktiga satsningar som stärker möjligheterna för arbetspendling. Därtill kommer viktiga satsningar för kollektivtrafiken i Stockholm, med utbyggd tunnelbana, genom Stockholmsförhandlingen. Enligt utskottet behövs ytterligare satsningar på utbyggd kollektivtrafik inom ramarna för Sverigebygget. Det är angeläget att kollektivtrafiken byggs ut i storstadsregionerna så att kollektivtrafikandelen kan öka och effektiv pendling underlättas.

Utskottet vill också peka på att cyklandet ökar snabbt i Sverige. Detta är glädjande, eftersom det minskar trängseln i trafiken samt miljö- och klimatpåverkan och samtidigt bidrar till förbättrad hälsa. Enligt utskottet är den enskilt viktigaste åtgärden för att öka cykelresandet att förbättra infrastrukturen för cyklister.

För att säkerställa de nödvändiga och ambitiösa satsningar som behövs i trafikens infrastruktur i linje med vad som beslutades av alliansregeringens fastställelsebeslut om den nationella planen, liksom en tillkommande satsning på 500 miljoner kronor för 2015 enligt ovan, föreslår utskottet att riksdagen anslår 21 719 miljoner kronor för detta ändamål för 2015.

Behov av utökat anslagsändamål

Enligt vad utskottet erfarit finns det fr.o.m. den 1 juli 2015 stor risk för störningar av tågfordonens befintliga telekommunikationssystem för talkommunikation liksom för funktionen hos den befintliga ombordutrustningen för signalsäkerhetssystemet ERTMS. Detta beror på att berörda frekvensutrymmen då kommer att vara tillgängligt för bredbandstjänster, vilket kommer att orsaka störningar. För att undvika allvarliga effekter på grund av dessa störningar krävs att speciell skyddsutrustning installeras på tågen. Det är enligt utskottets mening angeläget att regeringen ges möjlighet att se över förutsättningarna för att hitta en finansieringslösning för installation av sådan skyddsutrustning i de berörda järnvägsfordonen.

En möjlig finansiering av sådan utrustning är att belasta anslag 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur inom utgiftsområde 22. Ett sådant förfarande förutsätter dock att riksdagen godkänner att ovan nämnda anslag får ett utvidgat ändamål. Utskottet föreslår därför att anslag 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur även får användas till utgifter för

- statsbidrag till utrustning inklusive installation som säkerställer funktionen hos tågfordons befintliga telekommunikationssystem för talkommunikation och som säkerställer funktionen hos den befintliga ombordutrustningen för signalsäkerhetssystemet ERTMS.

I vilken utsträckning denna finansieringsmöjlighet bör användas eller ej får enligt utskottet bli föremål för fortsatt analys och beredning. Om denna möjlighet används förutsätter utskottet att stödet fördelas enligt

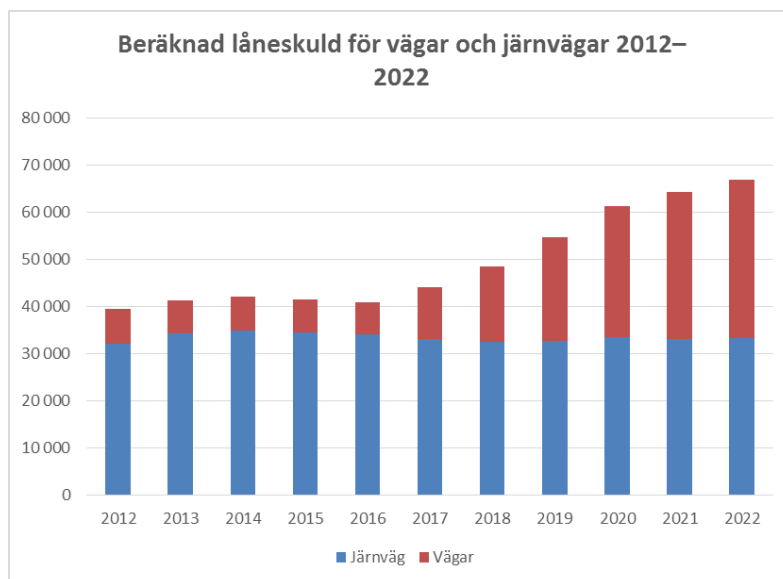
operatörsneutrala principer och att regeringen återkommer till riksdagen med uppgifter om medelsanvändningen i samband med kommande års budgetproposition.

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 det nedanstående diagrammet för vart och ett av åren 2012–2022.

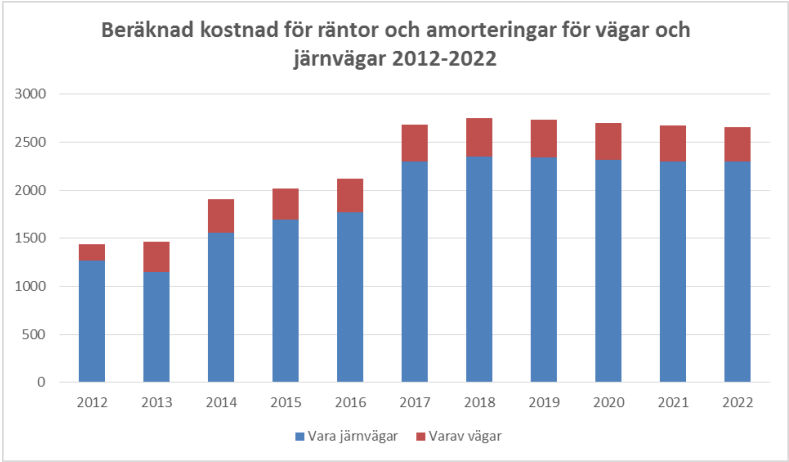
Diagram 1 Beräknad låneskuld för vägar och järnvägar 2012–2022

Miljoner kronor



Räntor och amorteringar på låneskulden belastar anslagen inom utgiftsområdet. Av det nedanstående diagrammet framgår kostnaderna för räntor och amorteringar för vägar och järnvägar för vart och ett av åren 2012–2022. 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 2012–2022
Miljoner kronor



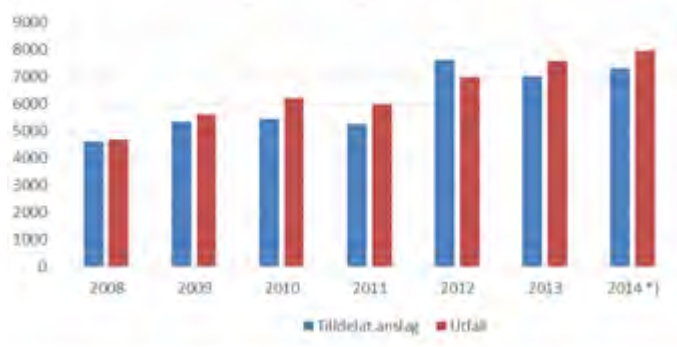
Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur

Utskottet påminner om att genom den omfattande ekonomiska ramen för åtgärder i transportsystemet 2014–2025 avsätts 155 miljarder kronor för drift och underhåll av statliga vägar och 86 miljarder kronor för drift, underhåll och reinvesteringar i statliga järnvägar. Utskottet kan också med tillfredsställelse konstatera att alliansregeringen genom tidigare satsningar har tillfört stora belopp för framför allt drifts- och underhållsinsatser inom järnvägs- och vägsystemen.

När det gäller järnvägar vill utskottet särskilt lyfta fram att det är nödvändigt att infrastrukturen underhålls och ibland förnyas för att den ska vara framkomlig och kunna användas på det avsedda sättet. Underhållet av den statliga järnvägsanläggningen har länge varit eftersatt, vilket gör att behovet av åtgärder är mycket stort. Alliansregeringen har därför mellan 2006 och 2013 i det närmaste fördubblat anslaget till drift och underhåll. Anslaget för järnvägunderhåll ökades dessutom av alliansregeringen till totalt 86 miljarder för planperioden 2014–2025, som uppges ovan. Denna höga nivå ligger i linje med vad Trafikverket har angett behövs för att återbygga järnvägens funktion, robusthet och tillförlitlighet. Åtgärder för att höja järnvägssystemets status måste präglas av långsiktighet och uthållighet. Det är enligt utskottet angeläget att vidmakthållandet av den statliga infrastrukturen utgår från den omfattande och väl underbyggda plan som nyligen tagits fram och som analyserat behovet inom transportsektorn.

Diagram 3 Utveckling av anslagsposten drift och underhåll och trafikledning av järnväg 2008–2014

Miljoner kronor



* prognos

Utskottet oroas av att den nuvarande socialdemokratiska och miljöpartistiska regeringen har föreslagit kraftiga minskningar i anslaget för väginvesteringar. Detta innebär i praktiken att viktiga investeringar skjuts på framtiden eller förblir ogjorda. Enligt utskottets mening bör den prioritering som kommit till uttryck för vägsatsningar i åtgärdsplaneringen för transportsystemet 2014–2025 som beslutades av alliansregeringen i april 2014 fortsätta att gälla. Anslaget för vägunderhåll ökades väsentligt av alliansregeringen, och utskottet anser att det även i fortsättningen ska ligga på denna höga nivå. Alliansregeringen ökade anslaget för bärighet och tjälsäkring på vägar, och utskottet ställer sig mycket kritiskt till att nuvarande regeringen föreslår en minskning av det anslaget.

Mot bakgrund av vad som anförts ovan föreslår utskottet att 19 582 miljoner kronor anslås 2015 till anslaget 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur.

Sjöfart

Enligt utskottets mening är en väl fungerande sjöfart till och från svenska hamnar avgörande för den svenska industrin och dess möjligheter att konkurrera på världsmarknaden. Utskottet kan med tillfredsställelse konstatera att alliansregeringen vidtagit en mängd åtgärder för att stärka den svenska sjöfartsnäringsen bl.a. genom arbetet med att ta fram en nationell maritim strategi. Det är viktigt att fortsätta arbetet med fokus på olika utmaningar för de maritima näringarna för att skapa fler jobb, nya affärsmöjligheter och ökad livskvalitet.

I sammanhanget vill utskottet understryka vikten av att skapa fler praktikplatser på fartyg för sjöfartsstuderande. För att få behörighet för befattning och kunna söka jobb krävs att studenter vid sjöbefälsutbildningar har genomfört praktik. De senaste åren har antalet tillgängliga praktikplatser minskat markant till följd av omflaggningen av svenska fartyg. När studenters

praktik förläggs på fartyg under andra länders flagg belastar kostnaden för dessa mönstringsresor respektive lärosäte. Utskottet lyfter också fram att alliansregeringen med början 2013 kompenserade Chalmers tekniska högskola och Linnéuniversitetet för detta ändamål. Denna ersättning har inneburit att ytterligare ca 25 fartyg nu kan erbjuda praktikplatser. Utskottet anser att en utökad kompensation är angelägen och att den delvis bör finansieras med en överföring från anslaget 1:3 Trafikverket om 0,9 miljoner kronor. Därför välkomnar utskottet de utökade resurser som går till Chalmers och Linnéuniversitetet för att ytterligare kunna utöka antalet praktikplatser.

Utskottet anser att Sjöfartsverkets ekonomiska situation är bekymmersam. Sjöfartsverket har inte uppfyllt sina ekonomiska mål under de senaste tre åren. Vid bokslutet 2013/14 var det egna kapitalet negativt och uppgick till -85 miljoner kronor. Soliditeten var således också negativ.

För att få full kostnadstäckning för sjö- och flygräddningsverksamheten anser utskottet att de årliga anslagen bör ökas permanent med 45 miljoner kronor från 2014. Åren 2014–2016 bör Sjöfartsverket tillfälligt tilldelas ökade anslag om 300 miljoner kronor för utgifter för isbrytning och drift av kanaler. Enligt utskottets mening kan dessa åtgärder stärka den ekonomiska ställningen i Sjöfartsverket. Åtgärderna ska ses i ljuset av de nya svavelreglerna. Satsningarna görs för att delvis minska det tryck på branschen som uppkommit genom de strängare svavelreglerna. På detta sätt behöver Sjöfartsverket inte höja farledsavgifterna och sjöfartsnäringen behöver inte betala för fritidsbåtlivets behov av sjö- och flygräddning.

När det gäller Sjöfartsverkets långsiktiga mål om 25 procent i soliditet kan konstateras att den verkliga soliditeten ligger avsevärt lägre för Sjöfartsverket (prognostiserad 4,9 procent för 2014 och 5,2 procent för 2015). Utskottet anser dock att soliditetsmålet är motiverat mot bakgrund av den verksamhet som bedrivs i Sjöfartsverket, och att verket på lång sikt bör nå upp till detta mål.

Utskottet vill också framhålla att Sjöfartsverket har genomfört ett omfattande internt effektiviseringsarbete och har realiserat stora kostnadsbesparingar med bibehållen verksamhet.

Luftfart

Utskottet vill understryka att Sveriges stora avstånd gör att ett fungerande inrikesflyg är nödvändigt. Det är viktigt att människor inom både näringslivet och den offentliga förvaltningen lätt kan ta sig till Stockholm eller ut i världen. Försvarsmaktens beredskap, sjuktransporter och insatser vid naturkatastrofer är också beroende av ett fungerande flyg och lättillgängliga flygplatser. En väl fungerande flygplatsinfrastruktur har stor betydelse för besöksnäringen och möjligheterna att ta emot ökad turism från den övriga världen. Utskottet vill i sammanhanget peka på att den kapacitet som Arlanda flygplats, tillsammans med Bromma flygplats, erbjuder i Stockholmsregionen i stort sett är tagen i anspråk när det gäller såväl inrikes- som utrikesflyg. Arlanda är ett viktigt nav för hela Sverige och våra förbindelser med omvärlden och Bromma är ett betydelsefullt komplement för att klara tillgängligheten. Utskottet behandlar

nedan i betänkandet frågan om förhandlingsman för avvecklande av Bromma flygplats.

Flygets utveckling, som är av stor betydelse för Luftfartsverkets intäkter, väntas under 2014 innebära att trafiken växer något. Luftfartsverkets långsiktiga prognos för 2014–2018 innebär en ökning med i genomsnitt knappt 2 procent per år. Luftfartsverket kommer även i fortsättningen att utnyttja möjligheterna till breddad intäktsbas genom uppdrag utanför Sverige i enlighet med sitt uppdrag, vilket utskottet ser positivt på.

Från och med 2012 gäller den prestandabaserade prissättningen av flygtrafiktjänst en route som EU har bestämt. Denna innebär att avgifterna i förväg fastställs för en hel referensperiod (just nu åren 2012–2014). Luftfartsverket har till följd av kraven på kostnadseffektivitet minskat sina kostnader i kostnadsbasen för en route med ca 10 procent. Den andra referensperioden, som börjar 2015, är femårig och innebär krav på kostnadsneddragningar för den svenska kostnadsbasen som helhet med 10,1 procent. Kraven på kostnadsreduktioner ställer stora krav på omställning och effektivisering av verksamheten.

Utskottet anser att ett räntabilitetskrav om 4 procent av eget kapital (som beräknas på resultatet efter skattemotsvarighet) är motiverat. Utskottet anser vidare att målet för soliditeten långsiktigt ska vara lägst 15 procent. Enligt den prognos som redovisats uppnås bara 13 procent. Enligt utskottet är det dock inte rimligt att minska målet för soliditeten, även om det innebär att målet inte nås till 2017.

När det gäller utdelningskravet anser utskottet att detta bör vara 15 procent av vinsten, räknat som resultatet efter skattemotsvarighet, med möjlighet att balansera vinsten i affärsverket i syfte att öka soliditeten och därmed komma närmare soliditetsmålet. Utdelning och skattemotsvarighet som ska inbetalas till inkomsttitel bör fastställas slutligt av regeringen i samband med bokslutet.

Politiken för informationssamhället

Utskottet kan konstatera att Sverige har en fortsatt stark position vad gäller it-användning och bredband. Digitaliseringens möjligheter används av människor och företag i Sverige, och användningen för kommunikation, handel och kontakter med myndigheter fortsätter att öka. Alliansregeringen presenterade i november 2011 en ny strategi för it-politiken, It i människans tjänst – en digital agenda för Sverige. Den digitala agendan är en bred och sammanhållen strategi för it-politiken som presenterar ambitioner och insatser och tillvaratar de möjligheter som digitaliseringen ger.

Utskottet vill påpeka att tillgång till bredband är avgörande för att människor ska kunna driva företag, jobba och studera på distans och i hela landet. Det förbättrar också servicenivån i hela landet. Alliansregeringen har sedan 2007 satsat ungefär 2,2 miljarder kronor på bredbandsutbyggnad. Redan i dag har 99 procent av befolkningen tillgång till 4G i sina hem, vilket gör oss i särklass bäst i Europa. Enligt utskottet bör målet vara att 90 procent av alla

hushåll och företag ska ha tillgång till bredband om minst 100 Mbit/s 2020. Utskottet vill särskilt framhålla att alliansregeringen har aviserat en satsning om 3,25 miljarder kronor fram till 2020 för att bygga snabbt bredband på landsbygden inom ramarna för landsbygdsprogrammet. Ett införande av regionala bredbandskoordinatorer och nati

onella riktlinjer för informationshantering hos myndigheter skulle enligt utskottets mening kraftigt effektivisera och driva på utbyggnaden av bredband. Utskottet välkomnar därför motionsförslaget om att införa regionala bredbandskoordinatorer för att effektivisera utbyggnaden av bredband. Införandet av regionala bredbandskoordinatorer föreslås finansieras genom att det till befintliga medel på anslag 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation tillförs 6,1 miljoner kronor för 2015 och 6 miljoner kronor per år för perioden 2016–2018. Medlen omfördelas från anslag 2:3 Grundläggande betaltjänster med 1,1 miljoner kronor för 2015 och 1 miljon kronor per år för åren 2016–2018, och från anslag 2:4 Informationsteknik och telekommunikation med 5 miljoner kronor per år för åren 2015–2018.

I december 2012 beslutade alliansregeringen att tillsätta en utredning om utvärdering av bredbandsstrategin (Bredbandsutredningen). Utredningen presenterade delbetänkandet Effektivare bredbandsstöd (SOU 2013:47) i mars 2013 och sitt slutbetänkande Bredband för Sverige i framtiden (SOU 2014:21) i mars 2014. I delbetänkandet föreslogs att bredbandskoordinatorer tillsätts på regional nivå. Den grundläggande orsaken var att införandet av dessa koordinatorer kan bidra till att effektivisera det regionala arbetet och därigenom underlätta för Sverige att uppnå alliansregeringens bredbandsmål. Utskottet kan konstatera att vid remissbehandlingen av delbetänkandet ställde sig samtliga remissinstanser positiva till förslaget till ett särskilt stöd för tillsättande av bredbandskoordinatorer.

I slutbetänkandet föreslogs att Bredbandsforum ges ett utökat ansvar, vilket innebär att på den nationella nivån ansvara för att stimulera kommunernas engagemang för digitalisering. Vidare beräknade Bredbandsutredningen de årliga kostnaderna för regionala bredbandskoordinatorer till 17,75 miljoner kronor inklusive en nationell stödfunktion. Enligt utredningens förslag omfördelas medel från anslaget 2:3 Grundläggande betaltjänster och kanalisationsstödet till förmån för genomförandet av den organisation som utredningen föreslår. Eftersom utredningens förslag till organisation är tänkt att resultera i en fortsatt utbyggnad av it-infrastruktur för att nå bredbandsmålen bör behovet av medel för grundläggande betaltjänster avta över tid. Utredningen anser att deras organisation kan leda till en effektivare utbyggnad och att en omfördelning av medelstilldelningen därför skulle gynna bredbandsutbyggnaden, vilket i sin tur skulle kunna trygga tillgången till grundläggande infrastruktur snabbare och minska behovet av medel för grundläggande betaltjänster. Bredbandsutredningens slutbetänkande har remitterats och en sammanställning av inkomna remissvar pågår för närvarande inom Regeringskansliet. Enligt vad utskottet erfarit är den

preliminära iakttagelsen att de remissinstanser som yttrat sig i allt väsentligt ställer sig positiva till förslaget.

Slutligen vill utskottet understryka vikten av att med hjälp av it arbeta med att modernisera och effektivisera den offentliga sektorn för att ge bättre service åt medborgarna. Därför välkomnar utskottet också allianspartiernas motionsförslag om utökade satsningar för detta ändamål 2015 och att sammanlagt 83 miljoner kronor anslås till anslaget 2:6 Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse. Satsningen finansieras bl.a. med 0,9 miljoner kronor som omfördelas från anslaget 1:12 Transportstyrelsen och 0,4 miljoner från anslaget 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation.

Enligt utskottets mening skapar it nya möjligheter för statsförvaltningen att bli mer innovativ och samverkande. Genom digital samverkan kan myndigheternas kontakter med medborgarna förenklas och innovation och delaktighet stödjas, samtidigt som statsförvaltningens effektivitet och kvalitet ytterligare kan höjas. Fler förvaltningsgemensamma digitala tjänster ska bidra till att förenkla vardagen för privatpersoner och företag. De ska utformas efter användarnas behov, vara enkla och säkra att använda samt vara lätta för medborgare att hitta.

Utskottet påminner om att alliansregeringen sedan 2007 har arbetat med att förstärka den myndighetsövergripande styrningen på e-förvaltningsområdet. År 2008 presenterade regeringen en handlingsplan för e-förvaltning med fokus på hur grunderna för it-baserad verksamhetsutveckling kunde förbättras. Delegationen för e-förvaltning (E-delegationen) tillsattes 2009 och har i uppgift att i nära samverkan med Regeringskansliet koordinera de statliga myndigheternas it-baserade utvecklingsprojekt. I september 2011 beslutade regeringen om en ny strategi för it-politiken, It i människans tjänst – en digital agenda för Sverige. Agendan presenterade regeringens ambitioner samt beslutade insatser och förslag till nya åtgärder inom 22 sakområden. I juni 2012 tillsatte regeringen Digitaliseringskommissionen med uppdrag att verka för att det it-politiska målet i agendan uppnås och att regeringens ambitioner inom området fullföljs. Kommissionen överlämnade betänkandet Sveriges digitala ekosystem, dess aktörer och drivkrafter (SOU 2013:31) 2013 och En digital agenda i människans tjänst – en ljusnande framtid kan bli vår (SOU 2014:13) 2014. I december 2012 beslutade regeringen om en ny strategi för digital samverkan mellan myndigheter, Med medborgaren i centrum – Regeringens strategi för en digitalt samverkande statsförvaltning.

Det utredningsarbete som gjorts visar på behovet av en förbättrad och gemensam e-förvaltning. Utskottet föreslår därför en ökning av anslaget 2:6 med 35 miljoner kronor jämfört med budgetpropositionens förslag. Finansieringen ska ske genom att medel omfördelas från anslagen till ett flertal myndigheter. Denna minskning av myndigheternas anslag bör, enligt utskottets mening, kunna komma att vägas upp av den kostnadseffektivisering som en förbättrad och gemensam e-förvaltning innebär.

Lagförslagen

Utskottet finner att lagförslagen rörande infrastrukturavgifter på väg är angelägna och väl avvägda. Det är naturligtvis en viktig del av ett fungerande avgiftssystem att det finns möjligheter att tillgripa sanktioner för det fall en brukare inte erlägger fastlagd avgift. Därtill välkomnar utskottet att även utländska bilar ska inkluderas i systemet för infrastrukturavgifter på väg, vilket inte behöver lagregleras. Utskottet har vidare inget att invända mot förslaget om att det i bestämmelserna om beräkningen av infrastrukturavgifterna på väg tydliggörs att de kostnader som ska bäras av en kategori av bilar som staten vill subventionera ska kunna justeras. Utgångspunkten är att kostnaderna ska fördelas mellan olika kategorier av bilar utifrån deras beräknade andel av kostnaderna. Det kan dock inträffa att staten vill subventionera en viss kategori av bilar. Denna skillnad ska i sådant fall finansieras på något annat sätt än genom avgift, t.ex. med anslag, eftersom subvention av en kategori av bilar inte får innebära att en annan kategori belastas med dessa kostnader. Med hänsyn till tidsaspekten anser utskottet att ikraftträdandet av lagförslagen bör skjutas upp till den 1 februari 2015.

Övrigt

Utskottet har tidigare noterat i betänkandena 2011/12:TU1 och 2012/13:TU1 och 2013/14:TU1 att det i budgetpropositionen anförts 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 2015 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 2014 enligt följande; Under 2014 har anslaget bl.a. använts till Bredbandsforums verksamhet samt regional samverkan inom bredbandsområdet, uppdrag till PTS inom mobiltäckningsområdet, Statistiska centralbyråns (SCB) it-undersökningar, Digitaliseringskommissionens verksamhet, studier och analyser inom områdena bredband och elektronisk kommunikation samt bidrag till DigiDel inom funktionshindersområdet.

Sammanfattande bedömning

Översikt av förslagen

Av följande översikt framgår vad utskottet närmare föreslår inom respektive anslagsområde där utskottets förslag skiljer sig från regeringens förslag.

Tabell 12 Moderaternas, Centerpartiets, Folkpartiets och Kristdemokraternas förslag till ändrade anslag för 2015 för utgiftsområde 22 Kommunikationer

Tusental kronor

Anslag		Regeringens förslag	Avvikelse från regeringen
1:2	Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	19 581 798	–1 240 000
1:3	Trafikverket	1 283 636	–930
1:12	Transportstyrelsen	2 020 897	–920
2:3	Grundläggande betaltjänster	37 000	–1 500
2:4	Informationsteknik och telekommunikation	23 844	–5 000
2:5	Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	120 014	+6 130
2:6	Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse	48 050	+35 000
Summa			–1 207 220

Beredningskravet

Enligt riksdagsordningen 10 kap. 4 § ska ett utskott som helt eller delvis tillstyrker ett motionsförslag som påverkar statens budget inhämta nödvändiga upplysningar och yttranden om inte utskottet finner synnerliga skäl mot det. Utskottets förslag inom transportområdet grundar sig huvudsakligen på den nationella trafikslagsövergripande planen som den tidigare regeringen fastställde i april 2014 för utveckling av transportsystemet för perioden 2014–2025. Planen har föregåtts av ett gediget beredningsarbete, varför utskottet kan konstatera att beredningskravet i denna del synes vara väl uppfyllt. Utskottet föreslår, i likhet med regeringen, att anslag 1:1 tillförs ytterligare 2 miljarder kronor 2015–2018, vilket innebär 500 miljoner kronor per år. Denna satsning finns inte i den nationella planen. Utskottet kan emellertid hänvisa till sedvanligt beredningsarbete inom Regeringskansliet då denna satsning även återfinns i propositionens budgetförslag.

När det gäller e-förvaltning och bredbandskoordinatorer har utskottet uppdragit åt kansliet att närmare granska förslagets bakgrund, beredningsarbete och finansiering varvid kansliet har presenterat ett skriftligt underlag för utskottet. Av underlaget har framgått att förslaget om

bredbandskoordinatorer varit föremål för ett längre beredningsarbete genom Bredbandsutredningen. Likaså har framgått att den utökade satsningen på e-förvaltning varit föremål för utredning och beredningsarbete inom ett flertal utredningar, inte minst inom ramen för den nya strategin för it-politiken, It i människans tjänst – en digital agenda för Sverige.

Vidare har företrädare för M, C, FP och KD närmare redogjort för förslagets bakgrund vid utskottets sammanträde den 4 december 2014. Utöver detta redovisade tjänstemän vid Regeringskansliet vid sammanträde den 9 december 2014 närmare uppgifter rörande förslagen om bredbandskoordinatorer och e-förvaltning. Utskottet kan med hänsyn till den tidsplan som råder och vikten av att en budget antas för 2015 inte se att skäl föreligger för ytterligare beredning.

Sammanfattande ställningstagande

Utskottet tillstyrker sammanfattningsvis de förslag till anslag för utgiftsområde 22 Kommunikationer som redovisas i utskottets förslag i bilaga 3.

Detta innebär att utskottet delvis tillstyrker motion 2014/15:2317 av Lars Hjälmered m.fl. (M, C, FP, KD) yrkande 1 samt tillstyrker yrkandena 9 och 18 i samma motion. Utskottet ställer sig vidare bakom de övriga delarna i proposition 2014/15:1 Utgiftsområde 22 punkten 21 med det tillägget att ändamålet för anslaget 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur utvidgas så att det även får användas till utgifter för statsbidrag till utrustning inklusive installation som säkerställer funktionen hos tågfordonens befintliga telekommunikations-system för talkommunikation och som säkerställer funktionen hos den befintliga ombordutrustningen för signalsäkerhetsystemet ERTMS. Proposition 2014/15:1 Utgiftsområde 22 punkten 21 tillstyrks således delvis.

Utskottet har inga invändningar mot regeringens förslag till låneramar, bemyndiganden, ekonomiska förpliktelser, ekonomiska mål eller investeringsplaner inom utgiftsområdet. Utskottet tillstyrker således punkterna 4–15 samt punkterna 17–20 i proposition 2014/15:1 Utgiftsområde 22. Vidare tillstyrker utskottet regeringens lagförslag med den ändringen att ikraftträdandet föreslås till den 1 februari 2015. Utskottet tillstyrker därmed delvis punkterna 1–3 i propositionen. Slutligen avstyrker utskottet motion 2014/15:2891 av Per Klarberg m.fl. (SD).

Förbifart Stockholm

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen tillkännager för regeringen att byggandet av Förbifart Stockholm bör återupptas senast den 1 januari 2015 och genomföras inom den tidsplan som ställts upp. Riksdagen bifaller därmed helt eller delvis motionsförslag om Förbifart Stockholm. Utskottet framhåller att Förbifart Stockholm är ett angeläget projekt för att främja tillgänglighet och ekonomisk tillväxt och betonar att beslutet om frysning innebär en betydande kostnad.

Jämför reservation 1 (S, MP och V).

Bakgrund

Förbifart Stockholm är en ny sträckning för E4 väster om Stockholm. Förbifarten är tänkt att binda samman de norra och södra länsdelarna, avlasta Essingeleden och innerstaden och minska sårbarheten i Stockholms trafiksystem. Av vägens 21 km går drygt 18 km i tunnel.

Förbifarten ingår i den uppgörelse som uppnåddes i december 2007 mellan den dåvarande regeringens förhandlingsperson och företrädare för Stockholmsregionen om en samlad lösning för regionens framtida trafik- och infrastruktursatsningar.

Förbifart Stockholm innebär en investering om knappt 28 miljarder kronor (2009 års prisnivå), varav 5 miljarder bekostas genom anslag och den övriga delen utgörs av intäkter från den nuvarande trängselskatten samt, fr.o.m. att Förbifart Stockholm öppnat, med trängselskatt även på Essingeleden. Det finns inga planer på trängselskatt eller avgifter på förbifarten. Förbifart Stockholm ingår i den nuvarande nationella planen för utveckling av transportsystemet 2014–2025 (N2014/1779/TE m.fl.). Projektet pågår sedan 2006 och är ett av Sveriges största infrastrukturprojekt genom tiderna.

Regeringen fattade den 23 oktober 2014 ett beslut om att frysa produktionen i projektet Förbifart Stockholm fram till den 1 maj 2015. Under denna period kommer Trafikverket endast att utföra sådant arbete som är kopplat till sökande av tillstånd och planer samt undanröjande av säkerhetsrisker för allmänna eller enskilda i pågående uppdrag. Detta innebär att arbeten med sökande av tillstånd och miljödom fortsätter, medan arbetet i fält avbryts. Mätningar och kontroller av yt- och grundvattenförhållanden fortsätter som vanligt eftersom de är kopplade till tillståndsprocesser som pågår.

Motionerna

I den gemensamma partimotionen 2014/15:2317 (M, C, FP, KD) yrkande 2 och i kommittémotion 2014/15:2318 (M) yrkande 5 yrkar Lars Hjälmered

m.fl. att byggandet av Förbifart Stockholm ska återupptas senast den 1 januari 2015 och genomföras inom den tidsplan som ställts upp. Motionärerna anger att byggstarten av Förbifart Stockholm skjutits upp på mycket tveksam grund och att den avtalade finansieringslösningen är i fara. Transportsystemet i Stockholmsregionen är underdimensionerat, och det finns risk att de norra och södra delarna av regionen utvecklas separat när fungerande kontakter över Saltsjö-Mälarsnittet saknas, framhåller motionärerna. Enligt motionärerna innebär detta en betungande kostnad inte enbart för Stockholmsregionen utan för hela Sveriges näringsliv. De understryker att demokratiskt fattade beslut bör verkställas i tid, varför bygget bör återupptas senast den 1 januari 2015. I motion 2014/15:2318 yrkas också att genomförandet av beslutade projekt inte bör skjutas på framtiden eller helt tas bort ur åtgärdsplaneringen (yrkande 2) och att avtal för finansieringslösningar inte bör rivas upp (yrkande 3).

I motion 2014/15:972 yrkar Catharina Elmsäter-Svärd (M) i yrkande 4 att Förbifart Stockholm påskyndas för färdigställande. Motionären framhåller att planerna på en förbifart har pågått länge. Den nya leden knyter samman Stockholmsregionens södra och norra delar. Den påverkar hela Mälardalen, ner mot Östergötland och upp mot Uppsala. Även företag planerar efter infrastruktur och tillgänglighet. Att fördröja byggandet som nu kommit i gång kostar inte bara pengar utan innebär även att arbetstillfällen, tillväxt och konkurrenskraft riskeras, anger motionären.

I motion 2014/15:1318 yrkar Ida Drougge (M) att arbetet med Förbifart Stockholm ska återupptas snarast. Motionären anger att Förbifart Stockholm är en viktig pusselbit för att Stockholm ska kunna fortsätta växa. Utan förbifarten bromsas tillväxten i hela regionen. Förseningen av projektet är kostsam och innebär ett slöseri med skattepengar.

I motion 2014/15:1462 anför Margareta Cederfelt och Sofia Arkelsten (båda M) att det finns ett behov av en avlastande ringled runt Stockholms stad där tung trafik kan köra. Detta skulle göra Stockholm till en renare stad. En ringled innebär också att färdsträckan mellan bostad och arbete förkortas och förenklas för många människor. Därför yrkar motionärerna att Förbifart Stockholm måste genomföras enligt de tidigare besluten utan fördröjning.

I motion 2014/15:1767 framför Jessica Rosencrantz (M) att det är avgörande för att säkra jobb och tillväxt att bygga Förbifart Stockholm. I dag måste all trafik gå genom Stockholms innerstad, även den som egentligen bara behöver passera Stockholm. Det blir en hämsko på jobb och tillväxt i form av förlorad tid, köer och i värsta fall uteblivna transporter. Uppskjutandet av byggstarten innebär också onödiga kostnader. Motionären yrkar därför att Förbifart Stockholm ska byggas.

I motion 2014/15:2249 yrkar Tina Ghasemi (M) att regeringen ska häva sitt beslut om att frysa projektet Förbifart Stockholm. Motionären framhåller att Förbifart Stockholm är en av Sveriges viktigaste och största infrastruktur-satsningar. Förseningen innebär betydande extra kostnader för projektet. Motionären anger att det finns ett stort stöd för Förbifart Stockholm från kommunerna runt om i länet.

I motion 2014/15:2395 framhåller Robert Halef (KD) att Stockholm är en snabbt växande stad. Person- och godstransporterna är mycket omfattande, vilket belastar Essingeleden och skapar långa köer och stopp i trafiken. Motionären pekar på att de långa köerna innebär föroreningar och koldioxidutsläpp och att förseningen av bygget innebär betydande kostnader. Därför yrkar motionären att byggandet av Förbifart Stockholm ska återupptas å det snaraste.

Utskottets ställningstagande

Enligt utskottets mening är det ytterst angeläget att byggandet av Förbifart Stockholm återupptas snarast möjligt och genomförs inom den tidsplan som ställts upp.

Förbifart Stockholm är nödvändig för såväl hela landets ekonomiska tillväxt som för Stockholms- och Mälardalenregionen. Förbifarten säkrar näringslivets behov av transporter och förbättrade möjligheter till arbetspendling för boende i regionerna. Dessutom kan förbifarten göra Stockholm till en renare stad genom minskade köer och minskning av tung trafik genom Stockholms innerstad. Utan förbifarten riskerar tillväxten i hela Stockholmsregionen att bromsas och hela Sveriges näringsliv riskerar att drabbas av betungande kostnader. Transportsystemet i Stockholmsregionen är underdimensionerat och det finns risk att de norra och södra delarna av regionen utvecklas separat när fungerande kontakter över Saltsjö-Mälarsnittet saknas.

Förbifart Stockholm ska i huvudsak gå i tunnel vilket betyder att stads- och landskapskaraktären påverkas i liten utsträckning. Främst kommer leden att märkas vid de sex trafikplatserna. Utskottet vill även framhålla att stora satsningar på spårbunden kollektivtrafik i Stockholmsregionen har gjorts under de senaste åren. Det är olyckligt att, som regeringen vill göra, ställa insatser för spårbunden trafik mot satsningar på vägtrafiken. Enligt utskottets mening måste satsningar nu göras för vägtrafiken. Därtill kommer att vägarna är av stor betydelse inte minst för att kollektivtrafiken ska kunna utvecklas.

Utskottet vill i sammanhanget peka på att Trafikverket har angett att bussarna på Förbifart Stockholm kan komma att prioriteras i högttrafik liksom att bussarna på de lokala vägarna omkring förbifarten kan få egna körfält. Utskottet vill även peka på att Trafikverket samarbetar med SL som planerar för en ny stombusslinje.

Regeringen meddelar i budgetpropositionen för 2015 att om Stockholms läns landsting och Stockholms stad önskar förhandla med regeringen om användningen av trängselskatter eller finansieringen av Förbifart Stockholm kommer regeringen att möta det önskemålet. Projektet fryses i väntan på besked om huruvida det finns önskemål om en sådan förhandling. Om en ny uppgörelse inte nås före den 1 maj 2015 fortsätter byggandet av Förbifart Stockholm enligt plan.

Enligt utskottets mening är det frysningsbeslut regeringen fattat mycket olämpligt. Det innebär stora kostnader för skattebetalarna och en onödig försening av ett angeläget infrastrukturprojekt. Utskottet påminner också om att förbifarten utgör en integrerad del i den s.k. Stockholmsöverenskommelsen som uppnåddes 2007 om en samlad trafiklösning för regionen. Ett avbrytande av förbifarten skulle äventyra hela överenskommelsen.

Utskottet anser vidare att den grund som regeringen angett för uppskjutande av förbifarten är ytterst tveksam – att påbörja förhandlingar om finansieringen av ett omfattande infrastrukturprojekt efter att projektet har dragits i gång är direkt oansvarigt. I och med att förhandlingar ska inledas om finansieringen finns det en risk att finansieringslösningen av Förbifart Stockholm raderas. Detta skulle kunna riskera hela projektets genomförande. Dessutom är det inte nödvändigt att frysa hela projektet för att diskutera eventuella justeringar av finansieringen. Snarare vore det lämpligt att påbörja bygget med den finansiering som är överenskommen, dvs. finansiering genom trängselskatt med drygt 80 procent och den resterande delen genom anslag. Därefter kan finansieringen av projektet förändras och kompletteras under kommande år.

Att fördröja byggandet som nu kommit i gång kostar inte bara pengar, utan samtidigt riskeras även arbetstillfällen, tillväxt och konkurrenskraft. Dessutom innebär den ofinansierade tillkommande kostnaden att andra angelägna projekt i den nationella transportplanen trängs undan. Den direkta kostnaden för frysningsbeslutet har av Trafikverket beräknats till 4 miljoner kronor per dag, i form av kontrakt som löper under tiden, vilket innebär att ett stopp under sex månader kommer att kosta drygt 700 miljoner kronor. Enligt utskottets mening innebär förseningen ett oacceptabelt slöseri med skattemedel på bekostnad av andra angelägna åtgärder.

Med anledning av det anförda föreslår utskottet att riksdagen riktar ett tillkännagivande till regeringen om att byggandet av Förbifart Stockholm ska återupptas senast den 1 januari 2015 och genomföras inom den tidsplan som ställts upp. Därmed tillstyrker utskottet motionerna 2014/15:1318 av Ida Drougge (M), 2014/15:1462 av Margareta Cederfelt och Sofia Arkelsten (båda M), 2014/15:1767 av Jessica Rosencrantz (M), 2014/15:2249 av Tina Ghasemi (M), 2014/15:2317 av Lars Hjalmered m.fl. (M, C, FP, KD) yrkande 2 och 2014/15:2395 av Robert Halef (KD) samt tillstyrker delvis motionerna 2014/15:972 av Catharina Elmsäter-Svärd (M) yrkande 4 och 2014/15:2318 av Lars Hjalmered m.fl. (M) yrkandena 2, 3 och 5.

Förhandlingsperson för avveckling av citynära flygplatser

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen tillkännager för regeringen att någon förhandlingsperson för avveckling av citynära flygplatser inte bör tillsättas. Riksdagen bifaller därmed motionsförslagen om detta. Utskottet påpekar bl.a. att Bromma flygplats har stor betydelse för tillgängligheten inom transportsystemet i hela Sverige.

Jämför reservation 2 (S, MP, V).

Bakgrund

I regeringens budgetproposition för 2015 anges att en statlig förhandlingsperson kommer att utses för att samordna kontakter med kommuner som kan bygga fler bostäder på citynära flygplatsmark.

Den 15 oktober enades den nya stadshusmajoriteteten i Stockholms stad om en ny s.k. plattform för Stockholm stad. Enligt överenskommelsen ska staden, givet att förhandlingarna med den av regeringen utsedda förhandlingspersonen visar att Bromma flygplats kan avvecklas utan att förutsättningarna för jobb och utveckling i regionen försämrats, verka för att området där Bromma flygplats idag ligger ställs om till stadsutvecklingsområde med bostäder senast 2022.

Motionerna

I flerpartimotion 2014/15:2317 (M, C, FP, KD), yrkande 13, samt i kommittémotion 2014/15:2318 (M), yrkande 14, yrkar Lars Hjalmered m.fl. att det inte ska tillsättas en förhandlingsperson för bostadsbyggande på citynära flygplatser. Motionärerna pekar på betydelsen av bl.a. Bromma flygplats för att uppnå de transportpolitiska målen. Med anledning av detta är det onödigt att utse en sådan förhandlingsperson, som regeringen har aviserat att den har för avsikt att göra.

Även i motion 2014/15:2629 yrkande 2 av Finn Bengtsson m.fl. (M) yrkas att någon förhandlingsperson med uppgiften att avveckla stadsnära flygplatser inte bör tillsättas. Motionärerna framhåller vikten av Linköpings flygplats och anger att en nedläggning av Linköpings flygplats skulle påverka hela Sverige negativt.

Utskottets ställningstagande

Utskottet anser att regeringens aviserade intention att utse en statlig förhandlingsperson för att samordna kontakter med kommuner som kan bygga fler bostäder på citynära flygplatsmark är mycket olämplig.

Utskottet påminner om att det i Sverige finns tio flygplatser som vid sidan av ett stort antal framförallt kommunalt ägda flygplatser utgör det nationella basutbudet av flygplatser som regeringen har fastställt för att säkerställa ett effektivt och långsiktigt hållbart flygtransportsystem som garanterar en grundläggande interregional tillgänglighet i hela landet. Dessa flygplatser är: Göteborg/Landvetter, Kiruna, Luleå, Malmö, Ronneby, Stockholm/Arlanda, Stockholm/Bromma, Umeå, Visby, och Åre/Östersund.

Utskottet vill i sammanhanget framhålla att Bromma flygplats är viktig för ett väl fungerande flygsystem och att den innebär en viktig lösning för goda flygförbindelser. Bromma flygplats är genom sitt huvuduppdrag inom reguljärtrafik, statsflyg och affärsflyg unik i Sverige. Som cityflygplats i Nordens mest växande region är Bromma flygplats en nyckel för fortsatt god tillväxt i Stockholmsregionen. Utskottet vill samtidigt understryka att Bromma flygplats inte bara är en fråga för Stockholm utan en infrastrukturlösning som i allra högsta grad berör hela Sverige. Utskottet vill också framhålla att i egenskap av cityflygplats är flygplatsens villkor anpassade till detta genom ett flertal åtgärder; flygplanens ljudnivå får t.ex. inte överstiga 89 dB(A) och flygplatsens öppettider är anpassade till det samhälls- och bostadsnära läget.

Sett över hela dygnet finns det visserligen fortfarande ledig kapacitet på Arlanda. Eftersom Arlanda är en s.k. peak-flygplats uppstår emellertid flaskhalsar under vissa tider på dygnet. För att Arlanda skulle kunna hantera trafiken även från Bromma skulle det krävas omfattande utbyggnader. Bromma flygplats utgör, enligt utskottet, ett betydelsefullt komplement för att säkerställa goda kommunikationer i hela landet.

I sammanhanget vill utskottet även peka på att Försvarmakten har tydliggjort att det svenska luftförsvaret har behov av samtliga flygplatser som ingår i det nationella basutbudet. Utskottet anser att det även ur den synvinkeln skulle vara ytterst olämpligt att avveckla Bromma flygplats.

Med hänsyn till de tungt vägande argumenten mot en avveckling av Bromma flygplats framstår det som helt onödigt att tillsätta en förhandlingsperson för att diskutera frågan. Tillsättandet av en förhandlingsperson skulle innebära en ekonomisk kostnad. Den främsta invändningen är dock att tillsättandet innebär en politisk signal som i sin tur skulle framkalla en osäkerhet om flygplatsens framtid som skulle kunna påverka framförallt näringslivet negativt men även ha återverkningar på t.ex. människors val av bostads- eller arbetsort. Dessutom skulle det också påverka Försvarmaktens planering av Sveriges luftfartsförsvaret. Utskottet förslår därför ett tillkännagivande till regeringen om att någon förhandlingsperson för avveckling av citynära flygplatser inte bör tillsättas.

Utskottets minoritet har ifrågasatt lämpligheten i det föreslagna tillkännagivandet. Utskottet kan konstatera att det inte är ovanligt att riksdagen

uppmäna regeringen att tillsätta en utredning i en viss fråga. Det torde därför heller inte vara främmande för riksdagen att tillkännage att någon närmare utredning inte bör göras, i synnerhet inte om utredningen i sig kan ge upphov till allvarliga komplikationer som t.ex. att näringslivets tilltro till den politiska viljan att upprätthålla väl fungerande kommunikationsmöjligheter skadas. Konstitutionsutskottet har även uttalat (bet. 1993/94:KU18) att det får anses legitimt för den politiska verksamheten att motionsvägen väcka uppmärksamhet eller skapa opinion i en viss fråga som formellt sett tillhör regeringens beslutsområde. Enligt utskottets mening rymmer frågan om Bromma flygplats en aspekt som gäller transportsystemets förmåga att erbjuda god tillgänglighet över hela landet vilket rimligen är en fråga för riksdagen att uttala sig om.

Detta innebär att utskottet tillstyrker flerpartinotion 2014/15:2317 yrkande 13 av Lars Hjalmered m.fl. (M, C, FP, KD), kommitténotion 2014/15:2318 av Lars Hjalmered m.fl. (M) samt motion 2014/15:2629 yrkande 2 av Finn Bengtsson m.fl. (M).

Myndighetsstruktur inom trafikområdet

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om granskning av strukturen för Trafikverket. Utskottet påpekar vikten av en transportslags-övergripande syn inom arbetet med transport- och infrastrukturfrågor. Vidare påminner utskottet om att det pågår en översyn av järnvägens organisation som bl.a. innefattar att redogöra för fördelningen av ansvar och uppgifter på järnvägsområdet och för hur ansvaret och uppgifterna förhåller sig till varandra samt redogöra för potentiella förbättringsområden där åtgärder bör kunna vidtas för att bättre möta framtidens behov av ett effektivt och hållbart transportsystem.

Jämför reservation 3 (SD).

Bakgrund

Den 1 april 2010 bildades Trafikverket genom en sammanslagning av bl.a. dåvarande Vägverket och Banverket. Trafikverket omfattar verksamheten vid dåvarande Vägverket och Banverket samt vissa verksamheter som tidigare låg hos Sjöfartsverket, Transportstyrelsen och SIKA. Då beslutet om Trafikverkets inrättande m.m. föll inom regeringens s.k. restkompetens krävdes inte riksdagens medverkan.

Trafikverket har sitt huvudkontor i Borlänge och en regional organisation som är anpassad till regionernas planeringsprocesser och behov av dialog.

Motionen

I motion 2014/15:1041 anför Patrik Jönsson (SD) att en granskning bör genomföras av huruvida lösningen med ett trafikverk i stället för de tidigare två verken Vägverket och Banverket är den bästa lösningen eller om det inneburit försämringar eller fördyringar.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis påminna om att regeringen i propositionen Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt (prop. 2008/09:35) konstaterade att en trafikslagsövergripande ansats är central i den långsiktiga infrastrukturplaneringen och att det behövs en översyn av verksamheter, myndigheter och organisationsform för att stödja det trafikslagsövergripande synsättet och öka effektiviteten i förvaltningen. Utskottet välkomnade det transportslagsövergripande synsätt som genomsyrade regeringens proposition (bet. 2008/09:TU2).

När det gäller inrättandet av Trafikverket och att de dåvarande sektorsmyndigheterna Vägverket och Banverket upphörde den 31 mars 2010 vill utskottet hänvisa till att en noggrann utredning genomfördes genom den s.k. Trafikverksutredningen (SOU 2009:31). I Trafikverksutredningen påtalades ett antal problem med den tidigare sektorsvisa myndighetsorganisationen inom transportområdet. Bland annat konstaterade Trafikverksutredningen att planeringsarbetet dittills ofta hade bedrivits inom respektive trafiksektor, vilket kunde leda till suboptimering av infrastrukturinvesteringar eller till att transportkedjor inte hängde ihop. Enligt Trafikverksutredningen skulle en sammanhållen infrastrukturplanering bl.a. kunna främja lösningar som bidrar till att negativ miljö- och klimatpåverkan minskar samt till att energieffektiviteten ökar. Trafikverksutredningen påtalade även det dåvarande planeringssystemets brister i flexibilitet på både lång och medellång sikt och att detta gjorde det svårt att möta förändrade förutsättningar.

Det dåvarande trafikutskottet noterade inför inrättandet av Trafikverket att remissutfallet av Trafikverksutredningens slutbetänkande visade ett starkt stöd för utredningens förslag om att inrätta ett trafikslagsövergripande trafikverk. Utskottet konstaterade att det i likhet med regeringen ansåg att även om det kan finnas alternativa vägar att åstadkomma en sammanhållen planerings- och förvaltningsverksamhet är ett samlat trafikverk den lösning som bäst svarar mot den föreslagna nya planeringsansatsen. Utskottet framhöll vidare att ett samlat trafikverk skapar de bästa förutsättningarna för tillämpning av fyrstegsprincipen, funktionalitet i hela transportsystemet, effektivisering av de statliga upphandlings- och beställningsfunktionerna samt en lämplig och enhetlig regional representation. Utskottet konstaterade även att Trafikanalys, som inrättades samtidigt som Trafikverket, kommer att kunna tillföra regeringens arbete den ytterligare kvalitetsförstärkning och sakkunskap som

behövs för en effektiv uppföljning och styrning av Trafikverkets verksamhet (prop. 2009/10:59, bet. 2009/10:TU9, rskr. 2009/10:183.)

Utskottet noterar att Trafikverket nu har funnits i snart fem år och att myndigheten bl.a. ansvarar för en samlad trafikslagsövergripande långsiktig infrastrukturplanering för väg, järnväg, sjö och luft samt planering, byggande, drift och underhåll av de statliga vägarna och järnvägarna. Utskottet kan konstatera att de ändringar som genomförts i myndighetsstrukturen inom transportområdet genom inrättandet av Trafikverket och övriga myndigheter har inneburit att en trafikslagsövergripande syn numera präglar transportpolitiken. Detta kommer bl.a. till uttryck bl.a. i den nya infrastrukturplanen.

Regeringen redovisar i budgetpropositionen för 2015 att det effektiviseringsarbete som inleddes i samband med sammanslagningen av de dåvarande trafikmyndigheterna fortsätter, och bedömer vidare att detta arbete kommer att frigöra ytterligare 30 miljoner kronor per år. Utskottet välkomnar detta och att regeringen aviserar att dessa medel kommer att användas till angelägna satsningar, bl.a. infrastrukturens satsningar.

Utskottet vill i detta sammanhang även påminna om att det pågår en översyn av järnvägens organisation (dir. 2013:46 och dir. 2014:52). Utskottet kan konstatera att det av direktiven till utredningen framgår att utredaren som en del i arbetet och på grundval av en funktionell beskrivning av järnvägssystemet ska redogöra för fördelningen av ansvar och uppgifter på järnvägsområdet och för hur ansvaret och uppgifterna förhåller sig till varandra. Vidare ska utredaren inventera och redogöra för potentiella förbättringsområden där åtgärder bör kunna vidtas för att bättre möta framtidens behov av ett effektivt och hållbart transportsystem. Utskottet anser att den pågående utredningen kan bidra med väl underbyggd kunskap om bl.a. hur Trafikverket hanterar sitt uppdrag och om det finns behov av att vidta några förändringar av myndighetsstrukturen inom transportområdet. Med hänvisning till det pågående utredningsarbetet finner utskottet för närvarande inte anledning att vidta några ytterligare åtgärder i frågan.

Mot bakgrund av vad som här anförts avstyrker utskottet motion 2014/15:1041 av Patrik Jönsson (SD).

Reservationer

1. Förbifart Stockholm, punkt 3 (S, MP, V)

av Karin Svensson Smith (MP), Pia Nilsson (S), Suzanne Svensson (S), Lars Mejern Larsson (S), Leif Pettersson (S), Jasenko Omanovic (S), Emma Wallrup (V) och Johan Andersson (S).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 3 borde ha följande lydelse:

Riksdagen avslår motionerna

2014/15:972 av Catharina Elmsäter-Svärd (M) yrkande 4,

2014/15:1318 av Ida Drougge (M),

2014/15:1462 av Margareta Cederfelt och Sofia Arkelsten (båda M),

2014/15:1767 av Jessica Rosencrantz (M),

2014/15:2249 av Tina Ghasemi (M),

2014/15:2317 av Lars Hjalmered m.fl. (M, C, FP, KD) yrkande 2,

2014/15:2318 av Lars Hjalmered m.fl. (M) yrkandena 2, 3 och 5 samt

2014/15:2395 av Robert Halef (KD).

Ställningstagande

Förbifart Stockholm är ett av Sveriges genom tiderna största infrastrukturprojekt. Därför är det enligt vår mening väl motiverat att inte driva på en byggstart på bekostnad av ett väl genomtänkt och förankrat förarbete. Det återstår fortfarande flera oklarheter rörande finansieringen av projektet, och det skulle vara oansvarigt att inte utreda dessa frågor grundligt.

Vi är väl medvetna om att det tillfälliga stoppet medför vissa kostnader, ca 170–250 miljoner kronor är ett rimligt antagande. Med hänsyn till kostnaden för hela projektet, 28 miljarder kronor, rör det sig dock om mindre än 1 procent av kostnaderna. En väl underbyggd finansiering och ett bättre förankrat projekt kan även leda till att kostnaden för projektet blir lägre än beräknat och således leda till en besparing.

Vi välkomnar med anledning av detta att regeringen har fattat beslut om att tillfälligt frysa byggstarten med hänsyn till att projektet inte har varit fullständigt förankrat lokalt och regionalt. Parterna får genom frysningen möjlighet att kontakta regeringen och be om en förhandling om hur projektet kan finansieras annorlunda. I väntan på att en eventuell sådan förhandling ska startas har byggstarten frysts till den 1 maj 2015. Ännu har inte någon formell framställan om att tillsätta en förhandlingsperson inkommit från Stockholms stad eller Stockholms läns landsting rörande omförhandling av finansieringen.

Enligt vår mening är det högst rimligt att avvakta tills de nya politiska ledningarna för Stockholms stad och Stockholms läns landsting får möjlighet att ge uttryck för sin uppfattning om ett så stort projekt innan det löper vidare. Om en ny uppgörelse inte nås före den 1 maj 2015 fortsätter byggandet av Förbifart Stockholm enligt plan. Vi tycker att tiden som löper under frysningsen kan användas konstruktivt till att diskutera förbättringar i projektet, t.ex. utökade möjligheter för kollektivtrafikens framkomlighet på förbifarten.

I sammanhanget är det värt att påminna om att den då nyttillträdde alliansregeringen hösten 2006 beslutade att tillfälligt stoppa bygget av Citybanan för att en förhandlingsman skulle ges möjlighet att ta ett nytt grepp om finansieringsfrågan. Det angelägna projektet kom därigenom att försenas med ett och ett halvt år. Projektet Citybanan tålde dock den prövningen och har därefter kunnat fortskrida under stor enighet.

Stockholm och Mälardalen växer kraftigt. Enligt vår mening är det synnerligen viktigt att näringslivets transporter säkras och att privatpersoner ges goda möjligheter för såväl arbetspendling som resor på fritiden. Dessutom är Stockholm hårt belastat av trängsel på grund av genomfartstrafik, och långa köer, bl.a. på Essingeleden, leder till förhöjda utsläpp av bl.a. koldioxid samt till onödiga tidsförluster. Det är mindre tillfredsställande att projektet bygger på kalkyler om kraftigt ökat resande med bil, vilket kan ifrågasättas. Dessutom visar erfarenheten att nya vägbyggen leder till ökat resande med bil, vilket riskerar att omkullkasta möjligheten för Sverige att uppnå klimatmålen. Förbifarten kan även leda till glest och utbrett bostadsbyggande och till att mindre medel satsas på kollektivtrafiken och på spårbunden trafik. Enligt vår mening är målet att Sverige ska ha en fossiloberoende fordonsflotta senast 2030 ett viktigt steg på vägen mot visionen att Sverige 2050 ska ha en hållbar och resurseffektiv energiförsörjning utan nettoutsläpp av växthusgaser i atmosfären. Därför bör en ingående konsekvensutredning genomföras om vilka effekter Förbifart Stockholm har när det gäller detta mål.

Mot bakgrund av vad vi nu har anfört avstyrker vi motionsförslagen rörande Förbifart Stockholm.

2. Förhandlingsperson för avveckling av citynära flygplatser, punkt 4 (S, MP, V)

av Karin Svensson Smith (MP), Pia Nilsson (S), Suzanne Svensson (S), Lars Mejern Larsson (S), Leif Pettersson (S), Jasenko Omanovic (S), Emma Wallrup (V) och Johan Andersson (S).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen avslår motionerna

2014/15:2317 av Lars Hjalmered m.fl. (M, C, FP, KD) yrkande 13,

2014/15:2318 av Lars Hjälmared m.fl. (M) yrkande 14 och
2014/15:2629 av Finn Bengtsson m.fl. (M) yrkande 2.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis framhålla vikten av välfungerande och hållbara transporter i hela vårt land. Sverige är ett avlångt och glest befolkat land, vilket ställer särskilda krav på goda transportlösningar. Samtliga transportslag har i detta sammanhang en betydelsefull roll för att de transportpolitiska målen om tillgänglighet ska kunna nås. Om vi ska nå målet om att ha EU:s lägsta arbetslöshet 2020, är goda kommunikationer inom landet och ut i resten av världen en nödvändighet. Vi vill även betona att en annan betydelsefull fråga för en ökad och hållbar tillväxt är att tillgången till bostäder säkras. Särskilt storstadsregionerna lider i dag av en akut brist på bostäder och på byggbar mark. Detta måste tas på största allvar.

Sverige har behov av bra flygförbindelser. Men det finns också ett stort behov av bättre och mer pålitliga tågförbindelser. Vi anser inte att de behoven ska ställas mot varandra, utan vi ser dem som delar och komplement i ett sammanhållet trafiksystem. Därför anser vi att det är viktigt att diskussionen om Bromma flygplats har som utgångspunkt hur bättre förbindelser till Stockholm ska kunna garanteras när det gäller samtliga trafikslag.

Vi vill understryka att transportsektorn i större utsträckning än hittills måste bidra till att klimat- och miljömålen kan nås. Planeringen av transportinfrastrukturen ska baseras på bl.a. behovet av energieffektiva och hållbara transporter.

När frågan om Bromma flygplats granskas bör hänsyn tas till att det finns alternativ till flygplatsen. Arlanda flygplats har under stora delar av dygnet gott om kapacitet för ytterligare flyg. Även Skavsta flygplats skulle kunna ta emot delar av flygtrafiken till Bromma. Vi anser också att det är viktigt att komma ihåg att den största delen av flygtrafiken på Bromma utgörs av inrikesflyg som med ett välfungerande och bättre utbyggt järnvägsnät skulle kunna ersättas av tågtrafik. Vi kan heller inte blunda för att flygtrafiken på Bromma flygplats är ett av Stockholms största miljöproblem vad gäller såväl buller som utsläpp.

Enligt vår mening är det viktiga att hållbara och fungerande transporter till och från olika delar av landet tillgodoses. Det är mindre viktigt att dessa transporter längre fram i tiden utgörs av just flyg till och från Bromma flygplats.

Vi vill tydligt framhålla att frågan som är aktuell inte handlar om en avveckling av Bromma flygplats utan enbart om att tillsätta en förhandlingsperson som ska titta närmare på frågan om bra transporter i hela landet, minskad klimatpåverkan, minskad arbetslöshet och tillgång till bostäder i storstadsregioner. En grundförutsättning i förhandlingspersonens uppdrag är att varken jobb eller utvecklingsmöjligheter i Stockholmsregionen ska påverkas negativt. Vi säger inte att Bromma flygplats ska avvecklas. Ett sådant

ställningstagande vore att föregripa förhandlingspersonens arbete, som ju går ut på att finna den bästa tänkbara lösningen för alla inblandade parter. Förhandlingspersonen ska på ett objektivt sätt och utan förutfattade meningar analysera vad som är bäst, inte bara för Stockholm utan för hela Sverige. Utifrån det beslutsunderlag som förhandlingspersonen sedan presenterar avser regeringen därefter att behandla en eventuell framställan från den berörda kommunen. Vi vill också peka på att någon sådan framställan från Stockholms kommun ännu inte föreligger. Vi konstaterar dock att den politiska majoriteten i Stockholms stad har enats om en långsiktig lösning för bostadsbyggande, minskad miljöpåverkan och infrastruktur för Stockholm. Överenskommelsen innebär bl.a. att om förhandlingarna visar att Bromma flygplats kan avvecklas utan att förutsättningarna för jobb och utveckling i regionen försämrats ska staden verka för att området där Bromma flygplats i dag ligger ställs om till stadsutvecklingsområde med bostäder senast 2022.

Enligt vår mening är det i allra högsta grad rimligt att staten ser till att olika intressen utreds och vägs mot varandra när det finns en intressekonflikt mellan dels legitima intressen som gäller tillgänglighet, miljö- och klimatmål, dels utveckling och bostadsbyggande. Vi har för avsikt att se till att Sverige och Stockholm ges förutsättningar för god tillväxt och erbjuds goda transportmöjligheter samtidigt som behovet av bostäder tillgodoses och miljö- och klimatmål tas på allvar.

Vi vill i detta sammanhang också betona vår uppfattning att det är synnerligen olämpligt att riksdagen har synpunkter på regeringens möjlighet att tillsätta en förhandlingsperson. Denna fråga faller tydligt inom ramen för regeringens restkompetens. Konstitutionsutskottet har också uttalat att en allmän utgångspunkt bör vara att man visar stor återhållsamhet med att binda regeringens arbetsformer (KU 2008/09:KU10).

Vi avstyrker därför motionsförslagen om att regeringen inte bör tillsätta en förhandlingsperson för avvecklande av citynära flygplatser.

3. Myndighetsstruktur inom trafikområdet, punkt 5 (SD)

av Per Klarberg (SD) och Jimmy Ståhl (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi 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 2014/15:1041 av Patrik Jönsson (SD).

Ställningstagande

Fram till april 2010 var ordningen sådan att ansvaret för vägnätet var underordnat Vägverket och ansvaret för järnvägsnätet var underordnat Banverket. Därefter har verksamheterna varit sammanslagna under Trafikverket. Vi anser att eftersom det nu har gått över fyra år borde man granska om denna lösning har varit optimal för verksamheten och om skattebetalarna får ut mest väg och järnväg för pengarna eller om sammanslagningen lett till försämringar och fördyringar.

I bl.a. medier rapporteras återkommande om olika problem som finns inom såväl järnväg som väg och i många av dessa fall rör det frågor som Trafikverket har ansvar för att hantera. Vi anser därför att det bör tillsättas en utredning som ger underlag för en bedömning av huruvida man ska gå tillbaka till den tidigare ordningen och dela upp Trafikverket i ett vägverk med ansvar för vägnätet och ett banverk med ansvar för järnvägsnätet eller om verksamheten även i fortsättningen ska vara sammanslagen i ett trafikverk.

Vad vi nu har anfört bör riksdagen tillkännage för regeringen som sin mening.

Särskilda yttranden

1. Anslagen för 2015 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 2 (S, MP, V)

Karin Svensson Smith (MP), Pia Nilsson (S), Suzanne Svensson (S), Lars Mejern Larsson (S), Leif Pettersson (S), Jasenko Omanovic (S), Emma Wallrup (V) och Johan Andersson (S) anför:

Sverige ska vara en global förebild i vår utveckling, vår jämlikhet, vår jämställdhet och vårt ledarskap i klimatomställningen. Ett land som kännetecknas av alla människors lika värde, självförtroende, solidaritet och tron på att framtiden går att förändra. Sverige ska vara en ledande och inspirerande kraft i världen. Där vi investerar gemensamt i människor och miljö, i kunskap och konkurrenskraft, i trygghet i nuet och hopp inför framtiden. Där vi brygger över klyftor och där alla barn har möjligheter att förverkliga sin fulla potential. Vi kommer alltid att stå upp för ett öppet och humant samhälle!

Sverige befinner sig på flera viktiga områden i ett allvarligt läge. Arbetslösheten har bitit sig fast på höga nivåer. Överskott har vänts till underskott. Skolresultaten rasar och välfärden uppvisar stora brister. Klyftorna växer och ojämställdheten mellan kvinnor och män består. De sänkta klimatambitionerna och oviljan att med kraft ställa om till miljövänlig produktion riskerar vår natur, människors hälsa och Sveriges ekonomiska utveckling.

För tredje gången av tre möjliga efterlämnar en borgerlig regering stora hål i statens finanser. Ofinansierade skattesänkningar har bidragit till att underskotten i de offentliga finanserna har vuxit år efter år, även när konjunkturen stärkts. Överskottsmålet nås inte. Nu ska underskotten steg för steg pressas tillbaka, så att Sverige inte längre bryter mot det finanspolitiska ramverket. Därför finansieras nya reformer fullt ut i den rödgröna budgeten.

En politik för fler jobb, präglad av både social, ekonomisk och ekologisk hållbarhet, ger ökad sammanhållning och är avgörande för Sveriges utveckling. Sverige ska ha en välfärd att lita på. Inkomstskillnaderna mellan kvinnor och män ska minska. Sverige ska vara ett land som håller ihop. Det är olyckligt och allvarligt att en riksdagsmajoritet bestående av de tidigare regeringspartierna och Sverigedemokraterna har avvisat ett budgetförslag med denna inriktning, till förmån för ett alternativ som fortsätter på en väg som väljarna sade nej till vid valet den 14 september. Socialdemokraterna, Miljöpartiet och Vänsterpartiet ser fördelningen inom utgiftsområde 22 som en del av budgetpropositionens förslag som en helhet.

Vi vill därför se följande inriktning av politiken inom utgiftsområdet.

Inledande kommentarer

I budgetpropositionen föreslår regeringen utgiftsramar för utgiftsområde 22 om 50 078 miljarder kronor. Riksdagen fastställde dock den 3 december 2014 andra ekonomiska ramar för de olika utgiftsområdena i den statliga budgeten och gjorde en annan beräkning av statens inkomster för 2015 än vad som skulle bli fallet med vårt förslag där vi ställer oss bakom regeringens proposition. Det innebär att riksdagen för detta år nu har fastställt såväl utgiftstak som ramar för de 27 utgiftsområdena och fattat beslut om de skatte- och avgiftsförändringar som ska träda i kraft nästa år. Eftersom riksdagsmajoriteten i första steget av budgetprocessen har gett budgetpolitiken en helt annan inriktning än den vi önskat avstår vi från att delta i beslutet. Vårt budgetalternativ för utgiftsområde 22 har en högre ambition än regeringens och vi anser att anslagen inom utgiftsområde 22 borde ha fastställts i enlighet med vad som framgår av budgetpropositionen.

Utveckling av statens transportinfrastruktur

Inledningsvis vill vi framhålla betydelsen av ett långsiktigt hållbart transportsystem. Enligt vår mening är målet att Sverige ska ha en fossiloberoende fordonsflotta senast 2030 ett viktigt steg på vägen mot visionen att Sverige 2050 ska ha en hållbar och resurseffektiv energiförsörjning utan nettoutsläpp av växthusgaser i atmosfären. Genom investeringar i bl.a. vägar och järnvägar skapas nya jobb och sänkta kostnader för företagen. Ett robust och effektivt transportsystem med god kapacitet är en förutsättning för jobb och hållbar utveckling i hela Sverige. Sveriges geografi understryker enligt vår mening transportsystemets betydelse för näringslivets konkurrenskraft. Därför är transportpolitiska satsningar på infrastruktur avgörande för Sveriges framtida utveckling. Ett effektivt och modernt transportsystem bidrar till att Sverige ska kunna bli ett mer miljömässigt hållbart samhälle. Ett långsiktigt hållbart transportsystem kan också vara en katalysator för ny teknik och växande företag.

Infrastruktur knyter ihop landet och är en central förutsättning för en växande ekonomi, ökad befolkning, förbättrade möjligheter till pendling, besök och ökad sysselsättning. Ett väl fungerande transportsystem är en förutsättning för att företagen ska kunna verka i hela landet. En del i detta är att exportföretagen ska kunna utvecklas. Vår ambition är en ny-industrialisering av Sverige. Det förutsätter en väl fungerande transportinfrastruktur. Förbättrade kommunikationer innebär att det blir lättare att pendla till och från arbetet samt att möjligheterna att välja bostadsort ökar. Förbättrade kommunikationer ökar också möjligheterna till tillväxt inom besöksnäringen. Genom ökad tillgänglighet skapas regionintegrering och regionförstoring, vilket har stor betydelse för tillväxt, minskad arbetslöshet och arbetsmarknadens matchning av arbetskraft. Investeringar i

transportinfrastruktur bidrar även direkt till arbetstillfällen i järnvägs- och anläggningsbranschen.

Regeringen anger i propositionen att den har för avsikt att öka transparensen och tydligheten när det gäller tilldelningen av medel genom att öka detaljeringsgraden i anslagspoststrukturen, vilket vi anser är mycket angeläget.

Vi ställer oss positiva till regeringens förslag till satsningar på bl.a. E20 genom Västra Götaland som innebär att fem nya sträckor ska byggas ut till två-plus-två-väg samt att hela E20 genom Västra Götaland blir mötesseparerad och att den första dubbelspårsetappen mellan Sundsvall och Gävle inleds med sträckan Sundsvall–Dingersjö. Vi vill också peka på förslaget att sätta in trimningsåtgärder för 300 miljoner kronor på sträckan Uppsala–Stockholm och att genomföra satsningar för att göra E10 mer trafiksäker. Även Norrbottenbanan är ett angeläget projekt och därför vill vi framhålla regeringens avsikt att inom ramen för nästkommande infrastrukturplan genomföra byggstart av Norrbottenbanan mellan Umeå och Luleå.

En väl utbyggd kollektivtrafik innebär minskad miljöbelastning och ökad tillgänglighet med bl.a. förbättrade möjligheter att pendla till arbetet. Regeringen föreslår därför en kraftfull satsning på kollektivtrafik, utöver de medel i nationell plan och i länsplaner som avsatts till kollektivtrafik. Syftet är att möjliggöra att ökningen av persontransporter i tätorter sker med kollektivtrafik. Fler svenska städer behöver förbättra sin kollektivtrafik bl.a. i syfte att minska klimatutsläppen. Staten ska genom stadsmiljöavtal stimulera hållbara transporter i städer. Detta anser vi vara synnerligen betydelsefullt. Regeringen föreslår i budgetpropositionen att 500 miljoner kronor per år avsätts till insatser för förbättrade stadsmiljöer 2015–2018 i form av statlig medfinansiering till lokala och regionala investeringar i kollektivtrafik i tätort. Detta är mycket angeläget. Befolkningen i de svenska storstäderna växer kraftigt. Täta städer med god kollektivtrafik och samhällsservice behövs för att fler ska kunna leva hållbart och för att öka takten i arbetet med att nå Sveriges miljökvalitetsmål. I växande städer är det trångt i kollektivtrafiken. Det behövs aktiva åtgärder för klimatsmarta städer. Mot denna bakgrund anser vi att den satsning på kollektivtrafik som regeringen föreslår är mycket angelägen.

En flygplats i Sälen kan bidra till en utökad turistnäring, vilket i sin tur leder till fler arbetstillfällen. Vi vill också framhålla att regeringen föreslår att ett investeringsbidrag på 250 miljoner kronor till en ombyggnad av Sälens flygplats bör ges för att besöksnäringen i Sälenområdet ska kunna utvecklas, förutsatt att detta godkänns av EU-kommissionen.

Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur

Sverige har under många år satsat för små resurser på drift och underhåll av järnvägssystemet, vilket bidragit till den förseningsproblematik som systemet dras med framför allt vintertid. Vi vill därför särskilt peka på att regeringen nu

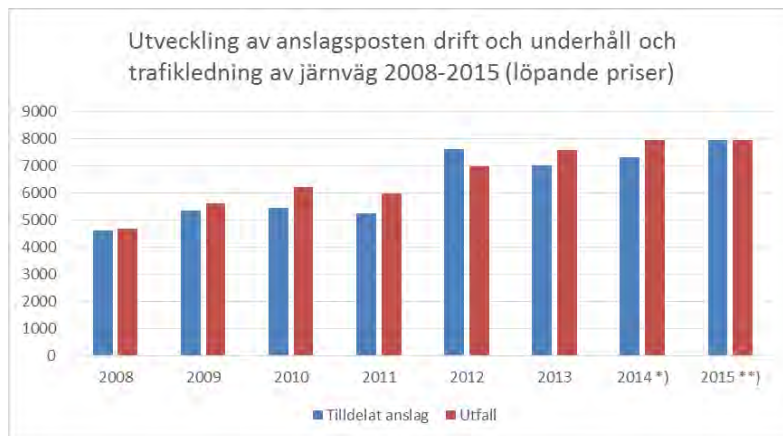
föreslår en kraftfull förstärkning av drift, underhåll och reinvesteringar, i synnerhet med syftet att höja tillförlitligheten i det svenska järnvägssystemet. Åtgärderna skapar även arbetstillfällen i maskin-, åkeri-, järnvägs- och anläggningsbranscherna. Satsningen på järnvägsunderhåll i budgetpropositionen uppgår till ca 5 miljarder kronor fram t.o.m. 2018.

Vi ser regeringens höjda ambitionsnivå som synnerligen angelägen när det gäller järnvägens underhåll. Järnvägsunderhållet har under många år varit eftersatt och antalet allvarliga fel i järnvägen har eskalerat under den förra moderatledda regeringen. Ett väl fungerande järnvägssystem med hög kvalitet och punktlighet är enligt vår mening en förutsättning för att järnvägen verksamt ska kunna bidra till att uppnå de transportpolitiska målen och till att utveckla ett hållbart samhälle. Vårt svenska järnvägssystem lever tyvärr inte upp till detta i dag. Det råder ingen tvekan om att det är trångt på spåren och att järnvägens person- och godstransporter dras med problem när det gäller punktlighet. Järnvägens problem innebär betydande minskade intäkter för svensk exportindustri. Det är ytterst otillfredsställande. Järnvägsunderhållet måste prioriteras. Den satsning på ytterligare 5 miljarder kronor 2015–2018 för att förstärka underhållet på järnvägen som regeringen föreslår är synnerligen angelägen. Vi beklagar djupt att det förslag till statsbudget som vunnit bifall i kammaren inte lämnar utrymme för denna angelägna satsning, och vi konstaterar att utskottsmajoriteten i sitt förslag inte prioriterar järnvägsunderhållet. Ett fortsatt eftersatt underhåll leder till att järnvägens omfattande problem tillåts fortgå och eskalera. Vi oroar oss för att det kan leda till ökad risk för allvarliga incidenter, t.ex. urspårningar på grund av brister i rälsen.

De ökade underhållsinsatserna på järnväg koncentreras enligt regeringens förslag till de stora och mest trafikerade områdena där behoven och kapacitetsbristen är som störst. Det handlar på järnvägssidan om stambanorna, särskilt kring storstäderna, och även de transportstråk som näringslivet har prioriterat som mest angelägna. Därtill föreslås i 2014 års proposition om höständringsbudget en tillfällig överföring av 510 miljoner kronor från anslaget 1:1 för att ytterligare förstärka järnvägsunderhållet.

Diagram 4 Utvecklingen av anslagsposten till drift, underhåll och trafikledning av järnvägen 2008–2015 (löpande priser)

Miljoner kronor



* Prognos.

** Förslag enligt budgetpropositionen för 2015.

En bättre fungerande järnvägsinfrastruktur ger förbättrade ekonomiska förutsättningar i hela landet, vilket leder till förbättrad tillväxt och fler arbetstillfällen. Drift och underhåll av landets järnvägar och vägar säkrar och förbättrar transportsystemets funktionalitet och utgör därmed viktiga förutsättningar för att trygga jobben, minska arbetslösheten och minska samhällets miljö- och klimatpåverkan. Ett tillförlitligt och robust transportsystem kräver att tillräckliga resurser avsätts för drift och underhåll.

Vi anser att två viktiga åtgärder är ökade satsningar på drift och underhåll samt kraftfullare styrning och uppföljning. Trafikverket är en dominerande beställare på området för spårunderhållstjänster och det är därför av vikt att verket följer utvecklingen inom marknaden för dessa tjänster. Det är nödvändigt att Trafikverket har tillräcklig kunskap om anläggningens tillstånd och nödvändiga åtgärdsbehov för att kunna fullgöra förvaltningsansvaret i alla delar från långsiktig planering till säkrandet av effektivt genomförda (operativa) åtgärder. Enligt vår mening bör, som det anges i budgetpropositionen, staten ta det samlade ansvaret för kontroll och utförande av underhållet av de svenska järnvägarna.

Sjöfart

Sjöfartsnäringen är en framtidsbransch och har vunnit stort på den ökade globaliseringen. Behovet av handel världen över ökar och det leder till ökad efterfrågan på transporter till sjöss. Sverige är mycket beroende av sjöfart. Ungefär 90 procent av de 200 miljoner ton gods som importeras och exporteras varje år fraktas via fartyg. En väl fungerande sjöfart är därför av stor vikt för hela samhället. Vi vill ha en handelsflotta med stor andel svenskflaggade

fartyg där goda arbetsförhållanden råder. Dessutom vill vi framhålla att sjöfarten är en viktig pusselbit som ofta glöms bort i klimatdebatten.

Luftfart

Sverige är ett glest befolkat och till ytan stort land, vilket ställer särskilda krav på goda transportlösningar. Flyget är en del av de trafiklösningar som behövs för att upprätthålla god tillgänglighet över hela landet.

Den lokala flygtrafiktjänsten i Sverige omfattar 51 flygplatser med någon form av flygtrafikledningstjänst, antingen flygkontrolltjänst eller flyg-informationstjänst. Av dessa ägs 9 av Swedavia och 7 av Försvarsmakten. Av de övriga är 32 kommunala och 4 privata. Enligt den ändring av luftfartslagen (2010:500) som beslutades av riksdagen i juni 2014 (bet. 2013/14:TU17, rskr. 2013/14:336), och som trädde i kraft den 15 augusti 2014, kommer Luftfartsverket att utföra den lokala flygtrafiktjänsten, eller flygtrafiklednings-tjänsten, med ensamrätt på Swedavia AB:s och Försvarsmaktens flygplatser. Genom lagändringen säkerställs Luftfartsverkets förmåga att hantera såväl civil som militär flygtrafiktjänst och de effektiviseringsvinster som erhållits genom den integrerade civil-militära flygtrafiktjänsten kan bibehållas. Enligt vår bedömning säkerställer lagändringen såväl Luftfartsverkets kompetens som tillräcklig volym för att svara mot Försvarsmaktens behov.

Politiken för informationssamhället

Sverige är redan digitalt framstående men det krävs fortsatta insatser för att Sveriges ledande position ska behållas. En väl utbyggd och väl fungerande digital infrastruktur är, enligt vår mening, en förutsättning för att möta den ökade it-användningen i samhället och skapa de möjligheter till ökad konkurrens och innovationskraft som it-utvecklingen ger.

Digitaliseringen har de senaste tio åren haft en viktig del i Sveriges produktivitetsutveckling. Digitalisering är också ett centralt verktyg när det gäller att kunna minska det moderna samhällets klimatpåverkan och kan modernisera den svenska ekonomin så att nya hållbara jobb skapas i växande företag. Digitaliseringen skapar nya möjligheter för bl.a. smarta och hållbara städer, kollektivtrafik, transporter och resfria möten, vilket bl.a. bidrar till att öka takten i arbetet med att nå miljö kvalitetsmål, kultur, yttrandefrihet och demokrati. Sverige är framstående i att använda digitaliseringens möjligheter på många områden. Inom vissa områden, såsom skolan, finns fortsatt en stor utvecklingspotential.

Frågan om hur fler ska kunna ta del av digitaliseringens möjligheter spänner över i stort sett alla politikområden och kräver samarbete och dialog mellan olika aktörer såsom myndigheter, privata aktörer, organisationer, forskarsamhället och företrädare för olika användargrupper. Det krävs fortsatta insatser av olika slag och ett långsiktigt arbete för att Sverige ska kunna fortsätta att stärka sin position i internationella jämförelser.

Den offentliga sektorn utgör en betydande del av ekonomin i Sverige. Därför får digitalisering av den sektorn stora effekter på Sveriges välbefinnande och samhällets möjlighet att nå de nationella miljö kvalitetsmålen. Digitalisering av den offentliga förvaltningen kan, enligt vår mening, bidra till en ökad innovationskraft i samhället. En ökad samordning utgör en av de stora utvecklingspotentialerna i den offentliga förvaltningen. Vi anser att den satsning om 48 miljoner kronor för 2015 som regeringen föreslår är väl avvägd och utformad.

Utskottsmajoriteten föreslår satsningar på bredbandskoordinatorer och utökad e-förvaltning. Vi oroas över att finansieringen för dessa satsningar, som innebär höjda anslag, inte är fullt ut utredda. Finansieringen ska ske genom minskningar av andra anslag. Konsekvenserna av minskningarna av dessa anslag är inte heller fullt utredda. I synnerhet när det gäller förslaget om e-förvaltning kan utskottets majoritet inte presentera någon konsekvensanalys av hur detta kommer att påverka angelägna behov inom andra anslag som minskas i motsvarande mån.

2. Anslagen för 2015 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 2 (SD)

Per Klarberg (SD) och Jimmy Ståhl (SD) anför:

Sverigedemokraterna är ett socialkonservativt parti med nationalistisk grundsyn som betraktar värdekonservatism och upprätthållandet av en solidarisk välfärdsmodell som de viktigaste verktygen i byggandet av det goda samhället. Partiets övergripande mål är att formera en demokratisk, politisk rörelse som slår vakt om den gemensamma nationella identitet som har utgjort grunden för framväxten av välfärdsstaten och vårt lands fredliga och demokratiska utveckling.

Sverigedemokraterna eftersträvar ett försiktigt framåtskridande som baseras på varsamhet, eftertanke och långsiktigt ansvarstagande. Vi eftersträvar ett demokratiskt, jämställt och miljövänligt samhälle där alla medborgare skyddas av, och är lika inför, lagen. Genom att kombinera frihet och trygghet, individualism och gemenskap hoppas vi kunna skapa ett folkhem som i så hög grad som möjligt är präglad av trygghet, välbefinnande, demokrati och en stark inre solidaritet.

Sverigedemokraterna står fria från såväl socialismens som liberalismens ekonomiska teorier och kan därför inta ett pragmatiskt och verklighetsanpassat förhållningssätt i ekonomiska frågor. Förutsatt att det kan gagna Sverige och dess medborgare är vi öppna för samtal, diskussioner och samarbeten med alla andra partier.

I vår höstbudget stakar vi ut våra viktigaste visioner för de kommande åren. Vi visar att det inte måste finnas någon motsättning mellan ekonomisk tillväxt och sysselsättning å den ena sidan och allmän välfärd, trygghet och socialt ansvarstagande å den andra.

Rent statsfinansiellt är Sveriges ekonomiska utgångsläge relativt gott. Däremot biter sig arbetslösheten alltför fast vid oroväckande höga nivåer. Vår avsikt är att skapa förutsättningar för Sveriges befintliga arbetskraft att möta den efterfrågan som finns på arbetsmarknaden.

Sverigedemokraterna ställer sig otvetydigt bakom de finanspolitiska hörnstenarna om överskottsmål för den offentliga sektorn, utgiftstak samt krav på kommuner och landsting om god ekonomisk hushållning.

I och med det beslut som fattades den 3 december i kammaren vill vi sverigedemokrater härmed tydliggöra vår ställning och vårt agerande. Vid voteringen i kammaren gav vi sverigedemokrater i första hand stöd till vårt eget budgetförslag som hade inneburit betydande förbättringar för välfärden, ökad trygghet och stärkt ekonomi för bl.a. sjuka, personer med funktionsnedsättning, pensionärer, förvärvsarbetare och barnfamiljer. De övriga partierna röstade ned vårt budgetförslag och stoppade de stora och fullt finansierade satsningarna på trygghet och välfärd med hänvisning till att man inte ansåg att finansieringen av dessa reformer borde ske genom minskad invandring. Enligt vår mening tydliggjorde man därmed att fortsatt massinvandring är viktigare än alla välfärdsreformer tillsammans.

Efter att Sverigedemokraternas förslag fallit i voteringen kring statsbudgeten återstod endast de rödgrönas och Alliansens förslag. Sverigedemokraternas bedömning var att nettoeffekten för samhället av de bägge förslagen var likvärdig. Denna analys delas av bl.a. John Hassler, professor i nationalekonomi och ordförande i Finanspolitiska rådet, som slagit fast: ”Det finns egentligen inte några fundamentala skillnader mellan alliansens och regeringens ekonomiska politik.”

Med utgångspunkt i vårt ansvar för det svenska samhällets långsiktiga stabilitet och välfärd och det principbeslut som fattats av den sverigedemokratiska riksdagsgruppen om att härnäst försöka stoppa varje budgetproposition som innebär att invandringen ökar ytterligare från nuvarande, historiskt höga, nivåer, valde vi att stödja allianspartiernas budgetmotion.

Detta innebär inte att Sverigedemokraterna ställer sig bakom Alliansens budgetmotion i sak, utan det var ett resultat av regeringens ovilja att inte ytterligare förvärpa en politik som i grunden skadar hela det svenska samhället. Hade vi lagt ned våra röster hade vi med säkerhet låst fast landet vid en destruktiv politik i fyra år. Vårt val och vårt agerande innebär också att om Alliansen skulle hålla fast vid sin politik utan att förändra den kommer vi framöver att hamna i ett liknande läge där vi också är beredda att fälla en eventuell alliansregering som lägger fram en lika samhällsskadlig invandringspolitik.

I Sverigedemokraternas utgiftsområdesmotion 2014/15:2891 föreslår vi ett flertal åtgärder och förbättringar som skulle ha bidragit till en ökad robusthet och effektivitet i transportsystemet under 2015.

Då riksdagen har ställt sig bakom en annan budgetmotion och de utgiftsramar och beräkningar av inkomster som föreslås där har den också

avslagit Sverigedemokraternas förslag till utgiftsramar och beräkningar av inkomster. Därför har vi valt att inte delta i beslutet om anslag inom utgiftsområde 22. I stället redovisas här den fördelning av anslag inom utgiftsområdet som förordas i utgiftsområdesmotion 2014/15:2891.

En fungerande infrastruktur är avgörande för industri, företagande och regional utveckling. Det är angeläget att den infrastruktur vi redan har får ett fullgott underhåll och att de nya projekt som är nödvändiga för fungerande kommunikationer för såväl näringsliv som privatpersoner kommer till stånd.

För att stimulera skogsnäringen vill vi i Sverigedemokraterna prioritera en rejäl upprustning av Inlandsbanan med tvärbanor. Vi avsätter 120 miljoner kronor för detta under 2015. Inlandsbanan behöver bl.a. klara av högre axeltryck, få ett modernt trafikledningssystem och elektrifieras i samtliga delar, samtidigt som avsevärda förbättringar i underhållet behövs. Även tvärbanorna behöver elektrifieras. Därutöver behövs bättre terminaler som är anpassade för skogsråvara samt fler tågtider. En upprustning och modernisering av Inlandsbanan är inte enbart en skogspolitisk åtgärd; banan fungerar som redundans för hela järnvägsnätet. Skulle Stambanan bli oframkomlig kan Inlandsbanan alltså fungera som reserv.

Under kommande budgetperiod vill vi också att arbetet med att bygga Norrbottenbanan ska inledas. Nuvarande system, där trafiken är hänvisad till Stambanan genom övre Norrland, är riskfyllt och sårbart genom en kombination av långt enkelspår utan möjlighet till omledning samt otillräckligt antal mötesstationer. Detta medför i dag stora förseningar, samtidigt som många företag inte har lagerkapacitet för många dagar utan tvärtom har sina produktionslager i konstant rörelse, på väg mot kund. Kostnaden för banan väntas uppgå till knappt 22 miljarder kronor men väntas vara samhällsekonomiskt lönsam. De största vinsterna uppstår som ett resultat av sänkta transportkostnader för godskunder samt restidsvinster för tågresenärer. Därutöver vill vi göra en inventering av Ostkustbanan och Södra stambanan för att kostnads kalkylera en upprustning och modernisering. En utbyggnad till fyra spår mellan Malmö och Lund anser vi vara högprioriterat.

Vi vill också för 2015 införa en pott på 250 miljoner kronor för investeringar utöver den ordinarie budgetramen, motsvarande 2 procent av hela utgiftsområde 22 Kommunikationer. Potten syftar bl.a. till att snabbt kunna användas för att bygga bort uppkomna flaskhalsar som står i vägen för betydande investeringar i näringslivet. Förslaget ligger i linje med vad som lyfts fram av Näringslivets Transportråd. Potten ska även kunna användas till länsbanorna där pengarna kan användas för att höja banornas standard till helsvetsad räls och eventuell elektrifiering.

Vi anser även att det är viktigt att prioritera en upprustning av Malmabanen och andra järnvägssträckningar som är betydelsefulla för gruvnäringen samt underdimensionerade vägsträckor.

När det gäller luftfarten anser vi att Bromma flygplats ska vara kvar med hänsyn till den betydelsefulla roll flygplatsen spelar för fungerande kommunikationer inom hela Sverige.

I nedanstående tabell redovisas sammanfattningsvis vårt förslag till anslagsändringar för 2015.

Tabell 13 Sverigedemokraternas förslag till ändrade anslag för 2015 för utgiftsområde 22 Kommunikationer

Tusental kronor

Anslag		Regeringens förslag	Avvikelse från regeringen
1:1	Utveckling av statens transportinfrastruktur	21 718 542	+370 000
	Varav:		
	– Elektrifiering av Inlandsbanan med tvärbanor		+120 000
	– Marknadspott		+250 000
Summa			+370 000

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2014/15:1 Budgetproposition för 2015 utgiftsområde 22:

1. Riksdagen antar förslaget till lag om ändring i lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg (avsnitt 2.1). lag om ändring i lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg
2. Riksdagen antar förslaget till lag om ändring i lagen (2014:447) om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter (avsnitt 2.2). lag om ändring i lagen (2014:447) om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter
3. Riksdagen antar förslaget till lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) (avsnitt 2.3). lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400)
4. Riksdagen bemyndigar regeringen att disponera de avgifter, inklusive förseningsavgifter och tilläggsavgifter, som med stöd av lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg, tas ut för passage över de nya broarna över Motalaviken på riksväg 50 och över Sundsvallsfjärden på E4, för räntor och amorteringar för de lån som tagits upp för byggandet av broarna samt kostnader för vägavgiftssystemen (avsnitt 4.7.1).
5. Riksdagen bemyndigar regeringen att under 2015 för anslaget 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 90 630 000 000 kronor 2016–2050 (avsnitt 4.7.1).
6. Riksdagen bemyndigar regeringen att för 2015 ta upp lån i Riksgäldskontoret som inklusive tidigare gjord upplåning uppgår till högst 43 000 000 000 kronor för vissa infrastrukturprojekt (avsnitt 4.7.1).
7. Riksdagen bemyndigar regeringen att under 2015 för anslaget 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 18 008 000 000 kronor 2016–2020 (avsnitt 4.7.2).
8. Riksdagen bemyndigar regeringen att under 2015 för anslaget 1:11 Trängselskatt i Stockholm ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 12 000 000 000 kronor 2016–2057 (avsnitt 4.7.11).

9. Riksdagen bemyndigar regeringen att under 2015 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 2016–2037 (avsnitt 4.7.14).
10. Riksdagen godkänner de ekonomiska målen för Sjöfartsverket samt bemyndigar regeringen att besluta om utdelning och skattemotsvarighet i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 4.7.15).
11. Riksdagen bemyndigar regeringen att för 2015 ge Sjöfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 4.7.15).
12. Riksdagen godkänner investeringsplanen för Sjöfartsverket för 2015–2017 (avsnitt 4.7.15).
13. Riksdagen godkänner de ekonomiska målen för Luftfartsverket samt bemyndigar regeringen att besluta om utdelning och skattemotsvarighet i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 4.7.16).
14. Riksdagen bemyndigar regeringen att för 2015 ge Luftfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 4.7.16).
15. Riksdagen godkänner investeringsplanen för Luftfartsverket för 2015–2017 (avsnitt 4.7.16).
16. Riksdagen godkänner att det övergripande målet för politiken för informationssamhället upphävs, godkänner förslaget till ändrat mål för elektronisk kommunikation och ändrat mål för post samt godkänner att målet för elektronisk kommunikation ska vara ett delmål till målet för it-politiken (avsnitt 5.3).
17. Riksdagen fastställer avgiftsuttaget för finansiering av åtgärder mot allvarliga fredstida hot och påfrestningar som gäller elektronisk kommunikation till högst 100 000 000 kronor 2015 (avsnitt 5.6.1).
18. Riksdagen bemyndigar regeringen att under 2015 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 170 000 000 kronor 2016 och 2017 (avsnitt 5.6.2).
19. Riksdagen bemyndigar regeringen att under 2015 för anslaget 2:3 Grundläggande betaltjänster ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 36 000 000 kronor 2016 och 2017 (avsnitt 5.6.3).
20. Riksdagen bemyndigar regeringen att under 2015 för anslaget 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare gjorda åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 110 000 000 kronor 2016 och 2017 (avsnitt 5.6.5).

21. Riksdagen anvisar för budgetåret 2015 ramanslagen under utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt följande uppställning.

Motioner från allmänna motionstiden 2014/15

2014/15:972 av Catharina Elmsäter-Svärd (M):

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Förbifart Stockholm påskyndas för färdigställande.

2014/15:1041 av Patrik Jönsson (SD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda möjligheten att återgå till ett vägverk och ett banverk.

2014/15:1318 av Ida Drougge (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att återuppta arbetet med Förbifart Stockholm.

2014/15:1462 av Margareta Cederfelt och Sofia Arkelsten (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Förbifart Stockholm.

2014/15:1767 av Jessica Rosencrantz (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att bygga Förbifart Stockholm.

2014/15:2249 av Tina Ghasemi (M):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att fortsätta projektet Förbifart Stockholm.

2014/15:2317 av Lars Hjälmered m.fl. (M, C, FP, KD):

1. Riksdagen anvisar anslagen för 2015 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt förslaget i tabell 1 i motionen.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att bygget av Förbifart Stockholm ska återupptas senast den 1 januari 2015 och genomföras inom den tidsplan som ställts upp.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om en flygplats i Sälen.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det inte ska tillsättas en förhandlingsperson för bostadsbyggande på citynära flygplatser.

18. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om gemensamma e-förvaltningsprojekt för att effektivisera myndigheternas arbete.

2014/15:2318 av Lars Hjälmered m.fl. (M):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att genomförandet av beslutade projekt inte bör skjutas på framtiden eller helt tas bort ur åtgärdsplaneringen.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att avtal för finansieringslösningar inte bör rivas upp.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att byggstoppet för Förbifart Stockholm ska upphävas och att anläggningsarbetet ska återupptas senast den 1 januari 2015 för att projektet ska kunna utföras inom utsatt tidsram och med överenskommen finansiering.
14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att en förhandlingsperson för bostadsbyggande på citynära flygplatser inte bör tillsättas.

2014/15:2395 av Robert Halef (KD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen ska påbörja byggandet av Förbifart Stockholm inom den tidsplan som satts upp.

2014/15:2629 av Finn Bengtsson m.fl. (M):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det inte bör tillsättas någon förhandlingsperson med uppgift att avveckla stadsnära flygplatser.

2014/15:2891 av Per Klarberg m.fl. (SD):

Riksdagen anvisar anslagen för 2015 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt förslaget i tabell 1.

BILAGA 2

Regeringens och oppositionens anslagsförslag

Utgiftsområde 22 Kommunikationer

Tusental kronor

Ramanslag	Regeringens förslag	Avvikelse från regeringen	
		M, C, FP,	SD
		KD	
1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	21 718 542		+370 000
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	20 821 798	-1 240 000	
1:3 Trafikverket	1 283 6	-930	
1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål	388 308		
1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur	162 284		
1:6 Driftbidrag till icke statliga flygplatser	80 013		
1:7 Trafikavtal	831 000		
1:8 Viss internationell verksamhet	25 155		
1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut	46 525		
1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	348 500		
1:11 Trängselskatt i Stockholm	1 005 058		
1:12 Transportstyrelsen	2 020 897	-920	
1:13 Trafikanalys	62 851		
1:14 Trängselskatt i Göteborg	888 963		
2:1 Post- och telestyrelsen	27 487		
2:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade	138 278		
2:3 Grundläggande betaltjänster	37 000	-1 500	
2:4 Informationsteknik och telekommunikation	23 844	-5 000	
2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	120 014	+6 130	
2:6 Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse	48 050	+35 000	
Summa för utgiftsområdet	50 078 203	-1 207 220	+370 000

BILAGA 3

Utskottets anslagsförslag

Förslag till beslut om anslag för 2015 inom
utgiftsområde 22 Kommunikationer*Tusental kronor*

Ramanslag	Avvikelse från regeringen	Utskottets förslag
1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	±0	21 718 542
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	- 1 240 000	19 581 798
1:3 Trafikverket	- 930	1 282 706
1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål	±0	388 308
1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur	±0	162 284
1:6 Driftbidrag till icke statliga flygplatser	±0	80 013
1:7 Trafikavtal	±0	831 000
1:8 Viss internationell verksamhet	±0	25 155
1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut	±0	46 525
1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	±0	348 500
1:11 Trängselskatt i Stockholm	±0	1 005 058
1:12 Transportstyrelsen	- 920	2 019 977
1:13 Trafikanalys	±0	62 851
1:14 Trängselskatt i Göteborg	±0	888 963
2:1 Post- och telestyrelsen	±0	27 487
2:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade	±0	138 278
2:3 Grundläggande betaltjänster	- 1 500	35 500
2:4 Informationsteknik och telekommunikation	- 5 000	18 844
2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	+ 6 130	126 144
2:6 Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse	+ 35 000	83 050
Summa för utgiftsområdet	- 1 207 220	48 870 983

BILAGA 4

Regeringens lagförslag

1 Förslag till lag om ändring i lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg

dels att nuvarande 14–16 §§ ska betecknas 18–20 §§,

dels att 6 och de nya 19 och 20 §§ ska ha följande lydelse,

dels att rubrikerna närmast före 14, 15 och 16 §§ ska sättas närmast före 18, 19 respektive 20 §,

dels att det ska införas fyra nya paragrafer, 14–17 §§, och närmast före 14 och 17 §§ nya rubriker av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

6 §

De kostnader som avses i 5 § första stycket ska fördelas mellan olika kategorier av bilar utifrån deras beräknade andelar av kostnaderna. Kostnaderna för en kategori av bilar får på motsvarande sätt fördelas mellan olika typer av bilar inom kategorin.

Den andel av kostnaderna som kan hänföras till respektive kategori eller typ av bilar ska motsvara deras beräknade andel av trafiken på vägavsnittet. Om högre kostnader för att uppföra och underhålla infrastrukturen kan hänföras till en viss kategori av bilar, får den andel av kostnaderna som ska bäras av den kategorin justeras i motsvarande mån. Detsamma gäller om högre kostnader kan hänföras till en viss typ av bil inom en kategori.

Den andel av kostnaderna *enligt 5 § första stycket första meningen* som kan hänföras till respektive kategori eller typ av bilar ska motsvara deras beräknade andel av trafiken på vägavsnittet. Om högre kostnader för att uppföra och underhålla infrastrukturen kan hänföras till en viss kategori av bilar, får den andel av kostnaderna som ska bäras av den kategorin justeras i motsvarande mån. Detsamma gäller om högre kostnader kan hänföras till en viss typ av bil

inom en kategori. Om kostnaderna för en viss kategori av bilar, eller en viss typ av bil inom en kategori, helt eller delvis finansieras med andra medel än lån som ska återbetalas med infrastrukturaavgifter eller direkt med intäkter från infrastrukturaavgifter, ska de kostnader som ska bäras av den kategorin eller typen av bil justeras i motsvarande mån.

De beräknade andelar av kostnaderna som ska hänföras till olika kategorier och typer av bilar ska kontrolleras regelbundet och vid behov justeras.

Användningsförbud

14 §

En avgiftspliktig bil får inte användas om infrastrukturaavgift som avses i 1 § första stycket 1 eller avgift som har meddelats med stöd av 20 § första stycket 6 inte har betalats inom föreskriven tid. Användningsförbud inträder dock först när

1. den totala avgiftsskulden uppgår till mer än 5 000 kronor, och

2. minst sex månader har gått från den dag då ett belopp överstigande 5 000 kronor senast skulle ha betalats.

I den totala avgiftsskulden ska inte räknas in

1. avgift som en tidigare ägare av bilen är skyldig att betala och som har beslutats efter ägarbytet,

2. avgift för vilken anstånd med betalningen gäller.

Användningsförbudet gäller till dess den totala avgiftsskuld som har lett till förbudet har betalats.

Om det finns särskilda skäl, får den myndighet som regeringen bestämmer medge att en viss bil får användas trots första stycket.

15 §

Om en bil har sålts vid en exekutiv försäljning eller av ett konkursbo, får den användas av den nya ägaren även om infrastrukturaavgift som avses i 1 § första stycket 1 eller avgift som har meddelats med stöd av 20 § första stycket 6, som en tidigare ägare är betalningsskyldig för, inte har betalats. Detsamma gäller för en bil som tillhör

ett konkursbo i fråga om avgift som konkursgäldenären eller en tidigare ägare är betalningsskyldig för.

16 §

Om en bil används i strid med 14 §, ska en polisman eller bilinspektör ta hand om bilens registreringskyltar.

Den som enligt första stycket har tagit hand om bilens registreringskyltar får medge att bilen förs till närmaste lämpliga avlastningsplats eller uppställningsplats.

Överklagande

17 §

Beslut enligt 14 § fjärde stycket får överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Andra beslut enligt denna lag får inte överklagas.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

15 §

Om en infrastrukturavgift på allmän väg inte betalas i rätt tid ska avgiften lämnas för indrivning. Regeringen får meddela föreskrifter om att indrivning inte behöver begäras för ringa belopp.

Bestämmelser om indrivning finns i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m. Vid indrivning får verkställighet enligt utsökningsbalken ske.

Ett beslut enligt föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen gäller omedelbart, om inte något annat anges i beslutet.

16 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får i fråga om vägar som avses i 1 § första stycket 1 meddela föreskrifter om

1. vilka vägavsnitt som ska avgiftsbeläggas,
2. vilka fordon som ska omfattas av avgiftsplikt,
3. infrastrukturavgiftens storlek,
4. avgiftspliktens inträde, *och*
5. beslut om och betalning av infrastrukturavgift.

20 §

Om en infrastrukturavgift på allmän väg eller en avgift som har meddelats med stöd av 20 § första stycket 6 inte betalas i rätt tid, ska avgiften lämnas för indrivning. Regeringen får meddela föreskrifter om att indrivning inte behöver begäras för ringa belopp.

4. avgiftspliktens inträde,
5. beslut om och betalning av infrastrukturavgift, *och*
6. avgifter med anledning av att infrastrukturavgift inte har betalats i rätt tid.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får i fråga om vägar som ingår i TEN-T-vägnätet i Sverige eller som är motorvägar meddela

föreskrifter om rapportering.

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2015.
2. Lagen tillämpas inte på infrastrukturavgifter som avser passager av betalstationer som skett före ikraftträdandet.

2 Förslag till lag om ändring i lagen (2014:447) om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter

Härigenom föreskrivs att 1 § lagen (2014:447) om rätt att ta fordon i anspråk för fordringar på vissa skatter och avgifter ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §

Denna lag gäller rätt att ta fordon i anspråk för betalning av

1. statens eller en kommuns fordringar på avgift enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift,
2. statens fordringar på trängselskatt eller avgift enligt lagen (2004:629) om trängselskatt,
3. statens fordringar på fordonsskatt eller avgift avseende fordonsskatt enligt vägtrafikskattelagen (2006:227), *och*
4. statens fordringar på skatt eller avgift enligt lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt.

3. statens fordringar på fordonsskatt eller avgift avseende fordonsskatt enligt vägtrafikskattelagen (2006:227),

4. statens fordringar på skatt eller avgift enligt lagen (2006:228) med särskilda bestämmelser om fordonsskatt, *och*

5. statens fordringar på avgift enligt lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg eller föreskrifter som har meddelats med stöd av den lagen.

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2015.

2. Lagen tillämpas inte på sådana infrastrukturavgifter som har beslutats före ikraftträdandet.

3 Förslag till lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400)

Härigenom föreskrivs att 29 kap. 5 a § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Sekretess gäller i verksamhet som avser bestämmande av infrastrukturavgift på väg eller fastställande av underlag för bestämmande av *sådan* avgift för uppgift om en enskilds personliga eller ekonomiska förhållanden.

I beslut om *infrastrukturavgift* gäller dock sekretessen endast för uppgift om vilken betalstation bilen har passerat och tidpunkten för denna passage

För uppgift i en allmän handling gäller sekretessen i högst tjugo år.

Föreslagen lydelse

29 kap. 5 a §¹

Sekretess gäller i verksamhet som avser bestämmande av infrastrukturavgift på väg, *avgift med anledning av att infrastrukturavgift inte har betalats i rätt tid*, eller fastställande av underlag för bestämmande av *sådana* avgifter för uppgift om en enskilds personliga eller ekonomiska förhållanden.

I beslut om *sådana* avgifter som avses i första stycket gäller dock sekretessen endast för uppgift om vilken betalstation bilen har passerat och tidpunkten för denna passage.

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2015.

¹ Senaste lydelse 2014:57.

BILAGA 5

Uppföljning av regeringens resultatredovisning inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

Uppföljning av regeringens resultatredovisning inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

Trafikutskottets uppföljningsgrupp har gjort 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 som regeringen redovisar inom utgiftsområde 22 i budgetpropositionen för 2015.

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 2014

Lars Tysklind (ordf., FP) Lars Mejern Larsson (S) Sten Bergheden (M)

Jimmy Ståhl (SD) Karin Svensson Smith (MP) Anders Åkesson (C)

Emma Wallrup (V) Robert Halef (KD)

INNEHÅLL:

SAMMANFATTNING	3
1 INLEDNING	7
1.1 BAKGRUND	7
1.2 OMFATTNING, SYFTE OCH INRIKTNING	10
2. UTVECKLINGSARBETET MED MÅL OCH RESULTATSTYRNING	10
2.1 RIKSDAGENS BESLUT OM EN REFORMERAD BUDGETLAG	10
2.2 OM UTVECKLINGSARBETET I ÅRETS BUDGETPROPOSITION	11
2.3 UTSKOTTETS TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN	12
2.4 UPPFÖLJNINGSGRUPPENS IAKTTAGELSER OCH BEDÖMNINGAR	12
3 MÅL, STRUKTUR OCH RESULTAT INOM UTGIFTSOMRÅDE 22	13
3.1 ÅRETS BUDGETFÖRSLAG	13
3.2 TRANSPORTPOLITIKEN	13
3.2.1 Mål och preciseringar	14
3.2.2 Resultatredovisningens struktur.....	16
3.2.3 Redovisade resultat	17
3.2.4 Utskottets tidigare ställningstaganden	23
3.2.5 Uppföljningsgruppens iakttagelser och bedömningar	25
3.3 POLITIKEN FÖR INFORMATIONSSAMHÄLLET.....	26
3.3.1 Mål.....	27
3.3.2 Resultatredovisningens struktur.....	29
3.3.3 Redovisade resultat	30
3.3.4 Utskottets tidigare ställningstaganden	31
3.3.5 Uppföljningsgruppens iakttagelser och bedömningar	32
BILAGA	33

Sammanfattning

Bakgrund, syfte och inriktning

I utskottens beredning av ärenden ingår enligt regeringsformen 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 mål och resultat.

Vid beredningen av förra årets budgetproposition gjorde 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 framförde i förra årets rapport – såväl inom transportpolitiken som inom politiken för informationssamhället – har tillgodosetts i årets resultatredovisning. Det gäller särskilt strukturen för mål och redovisning av politiken för informationssamhället men också användningen av indikatorer inom båda politikområdena.

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 resultatredovisningens struktur, förekomsten och användningen av resultatindikatorer samt redovisade resultat – särskilt när det gäller tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning och utsläpp av klimatgaser.

Uppföljningsgruppens iakttagelser och bedömningar:

Om mål och resultatstyrning

Trafikutskottets uppföljningsgrupp konstaterar att det pågår ett arbete med att utveckla den ekonomiska styrningen och resultatredovisningen från regeringen till riksdagen och att Riksdagsförvaltningen och Regeringskansliet för en kontinuerlig dialog och samarbetar i frågan. För att utveckla resultatredovisningen inom trafikutskottets beredningsområde pågår en dialog mellan trafikutskottet och Näringsdepartementet. Uppföljningsgruppen anser att det är viktigt att denna dialog fortsätter och utvecklas.

Uppföljningsgruppen anser 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.

Trafikutskottet har vid flera tillfällen framhållit vikten av att utveckla resultatindikatorer för alla relevanta delar av regeringens resultatredovisning. I årets budgetproposition har regeringen tagit fram 18 olika indikatorer för att beskriva resultat inom transportpolitiken. Inom politiken för informationssamhället har flera nya indikatorer tillförts. Uppföljningsgruppen ser positivt på att användningen av indikatorer utvecklats i årets budgetproposition både inom transportpolitiken och inom politiken för informationssamhället.

Om transportpolitiken

Övergripande mål

Uppföljningsgruppen konstaterar att regeringen i årets budgetproposition (avsnitt 4.5.3), till skillnad mot förra året, redovisar en kort övergripande analys och bedömning av transportsystemets utveckling. Gruppen ser positivt på detta. Samtidigt anser gruppen att regeringen årligen i budgetpropositionen bör redovisa en mer utförlig och samlad analys och bedömning av hur utvecklingen i transportsystemet förhåller sig till det övergripande transportpolitiska målet som riksdagen beslutat om. Uppföljningsgruppen kan konstatera att Trafikanalys årligen gör en sådan analys och bedömning.

Indikatorer

Uppföljningsgruppen ser mycket positivt på att regeringen i årets budgetproposition i större utsträckning än tidigare använder sig av olika indikatorer i resultatredovisningen av transportpolitiken. Indikatorerna används för att konkretisera resultaten för preciseringarnas mål. Enligt uppföljningsgruppen behöver flera av indikatorerna utvecklas ytterligare, bl.a. när det gäller redovisningen av längre tids-serier – t.ex. gäller det indikatorerna om vägnätets kvalitet och resenärers upplevelser av kvalitet.

Gruppen konstaterar att det för några preciseringar finns få eller inga direkta indikatorer. Till exempel gäller detta tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning, barns möjligheter att använda transportsystemet, kollektivtrafik, gång och cykel. Det saknas även indikatorer och nyckeltal om hur transportmyndigheterna etablerar kontakt med kvinnor och män för samråd i samband med planeringsprocesserna. Enligt uppföljningsgruppen är det angeläget att resultatindikatorer utvecklas på alla relevanta områden inom transportpolitiken.

Uppföljningsgruppen ser positivt på det utvecklingsarbete med resultatindikatorer som pågår inom olika transportmyndigheter. Gruppen anser att det är viktigt

att resultatindikatorer utvecklas för alla relevanta delar av regeringens resultatredovisning. Indikatorerna bör i första hand vara indikatorer för uppnådda resultat, inte för insatser eller omvärldsförändringar. 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.

Funktionsmålet Kvalitet

När det gäller tillståndet i transportsystemen konstaterar uppföljningsgruppen att 5,8 procent av det totala statliga vägnätet ännu inte uppfyller kraven på underhållsstandard och att antalet rapporterade fel i järnvägsnätet ökat under de senaste fyra åren. Mot denna bakgrund – och den ökade fokuseringen på transportsystemens kvalitet – vill uppföljningsgruppen betona betydelsen av kontroll och återrapportering av tillståndet i transportsystemen, att underhållskraven uppfylls och att fel och brister i väg- och järnvägsnäten åtgärdas. Gruppen ser gärna en mer utförlig resultatredovisning och analys på detta område i kommande budgetpropositioner.

Tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning

Uppföljningsgruppen konstaterar att regeringen redovisar en positiv trend när det gäller transportsystemets användbarhet för personer med funktionsnedsättning. Gruppen välkomnar denna utveckling men vill samtidigt påpeka att arbetet för ökad tillgänglighet går långsamt och att åtgärderna för anpassning av hållplatser och stationer gjordes i en lägre takt 2013 jämfört med åren 2010–2012.

I propositionen menar regeringen att slutsatserna i utskottets uppföljningsrapport Hela resan hela året! förstärker regeringens bild av hur situationen ser ut i dag för tillgängligheten inom transportsystemet. Uppföljningsgruppen instämmer i detta men konstaterar samtidigt att huvuddelen av utskottets ställningstaganden om tillgängligheten i förra årets budgetbetänkande inte kommenteras i årets resultatredovisning. Uppföljningsgruppen anser det angeläget att regeringen – med utgångspunkt i de problem som uppmärksammats i trafikutskottets uppföljning – återkommer till riksdagen med en mer utförlig redovisning av vilka insatser som görs och vilka resultat som uppnås.

Utsläpp av klimatgaser m.m.

Uppföljningsgruppen konstaterar att målet att Sverige år 2030 bör ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen, som ingår i hänsynsmålets precisering om begränsad klimatpåverkan, inte finns med i regeringens resultatredovisning. Gruppen anser att förändringar eller utelämnande av mål eller delar av mål tydligt bör förklaras och kommenteras i resultatredovisningen.

Som redovisats ovan har trafikutskottet vid flera tillfällen uppmärksammat att resultatredovisningen av hänsynsmålet om miljö endast redovisar de inhemska utsläppen av klimatgaser. Uppföljningsgruppen vill återigen aktualisera denna

fråga och menar att en redovisning även av utsläppen från internationell trafik och dess konsekvenser skulle ge utskottet ett bättre underlag för bedömningen av måluppfyllelsen.

Om politiken för informationssamhället

Mål

Uppföljningsgruppen konstaterar nu att regeringen i årets budgetproposition föreslår att det övergripande målet för politiken för informationssamhället upphävs, att målet för elektronisk kommunikation omformuleras och görs till ett delmål inom it-politiken och att målet för postsektorn får en ny lydelse. Gruppen konstaterar vidare att utvecklingen av det övergripande målet inte analyseras eller bedöms i årets budgetproposition.

Struktur

Strukturen i årets resultatredovisning av politiken för informationssamhället utgår, med undantag för det övergripande målet, från de mål på området som riksdagen beslutat om. Detta har utskottet tidigare efterlyst, och uppföljningsgruppen ser nu mycket positivt på denna utveckling som gör resultatredovisningen både tydligare och mer lättillgänglig för en bedömning av resultaten.

I resultatredovisningen anføres att det är svårt att mäta och avgränsa politikens bidrag inom området från andra offentliga och privata insatser. Uppföljningsgruppen förstår detta problem men vill ändå framhålla vikten av att redovisningen kommande år renodlas och i större utsträckning innehåller resultat och effekter av de statliga insatserna och i mindre grad allmänna omvärldsförändringar.

Indikatorer

Uppföljningsgruppen välkomnar utvecklingen av indikatorer inom politikområdet och särskilt för området it-politik. De nya indikatorerna ger ett bättre underlag för analys och bedömning av nuläget i arbetet för it-målet.

Gruppen konstaterar även att det pågår ett arbete inom flera myndigheter för att utveckla indikatorer på området. Detta är positivt, och gruppen vill i sammanhanget påminna om de allmänna kriterier som gäller för utvecklingen av indikatorer: i första hand bör det vara indikatorer för uppnådda resultat, inte för insatser eller omvärldsförändringar. Dessutom 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.

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Budgetprocessen är ett av riksdagens och regeringens viktigaste instrument för att styra statens verksamhet. Inom ramen för budgetprocessen beslutas vilken verksamhet staten ska bedriva och hur stora resurser som ska anslås. Som en del i budgetprocessen ska regeringen lämna en redovisning i budgetpropositionen av de resultat som uppnåtts i verksamheten. Resultaten ska redovisas i förhållande till de mål som riksdagen har beslutat.¹ Syftet med resultatredovisningen är bl.a. att riksdagen ska få ett bra underlag inför beslut om statsbudgeten.

I utskottens beredning av ärenden ingår uppgiften att följa upp och utvärdera riksdagsbeslut.² Att behandla den resultatinformation som regeringen presenterar i budgetpropositionen är en del i utskottens löpande uppföljning.

Riksdagen har beslutat om riktlinjer för behandlingen av regeringens resultatredovisning.³ 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. Det kan t.ex. handla om att resurser har fördelats enligt de politiska prioriteringarna och om att avsedda resultat har uppnåtts samt om att 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 ge underlag för väl underbyggda ställningstaganden i utskottens beredningsarbete samt fungera som ett instrument för att bedöma vilka eventuella justeringar i budgeten eller lagstiftningen som kan behövas.

Ett centralt dokument i mål- och resultatdialogen mellan riksdagen och regeringen är utskottens budgetbetänkanden. Där har utskotten möjlighet att ta ställning till mål och redovisningsstrukturer samt till de resultat som regeringen redovisar i budgetpropositionen. Resultaten ska redovisas i förhållande till de mål och medel som riksdagen beslutat om.

Trafikutskottets löpande uppföljning

Trafikutskottets löpande uppföljningar av regeringens resultatredovisning i budgetpropositionen har under senare år haft en bred inriktning med särskilt fokus på

¹ Budgetlagen (2011:203).

² 4 kap. 8 § regeringsformen.

³ Förs. 2000/01:RS1, bet. 2000/01:KU23; framst. 2005/06:RS3, bet. 2005/06:KU21.

resultatindikatorer. Uppföljningarna har gjorts som ett underlag för utskottets behandling av budgetpropositionens resultatredovisning och för riksdagens fortsatta mål- och resultatdialog med regeringen. I utskottets uppföljningar görs en genomgång av målen, regeringens resultatinformation och formen för resultatredovisningen i budgetpropositionen. Utgångspunkten för utskottets uppföljningar av resultatredovisningarna är att det ska vara möjligt att följa kopplingen mellan genomförda insatser, uppnådda resultat och regeringens anslagsförslag för att utskottet ska kunna göra prioriteringar i samband med beredningen av regeringens budgetförslag. I dialog med regeringen har trafikutskottet successivt fått till stånd en tydligare och mer ändamålsenlig redovisning av bl.a. mål och resultat.

Förra årets uppföljning av resultatredovisningen rapporterades av uppföljningsgruppen i en promemoria till utskottet. Uppföljningen behandlades i budgetbetänkandet, och gruppens promemoria ingick som bilaga 4 i betänkandet.⁴ Riksdagen beslutade den 17 december 2013 att godkänna vad trafikutskottet anförde om utskottets uppföljning av regeringens resultatredovisning för utgiftsområde 22 Kommunikationer.

Flera av de synpunkter som uppföljningsgruppen framförde i förra årets rapport – såväl inom transportpolitiken som inom politiken för informationssamhället – har tillgodosetts i årets resultatredovisning. Det gäller särskilt strukturen för mål och redovisning av politiken för informationssamhället men också användningen av indikatorer inom båda politikområdena.

Utskottets fördjupade uppföljningar

Uppföljningsgruppen inom trafikutskottet har på senare år även genomfört fördjupade uppföljningar i några frågor. I rapporten *Pumplagen*⁵, som överlämnades i mars 2010, redovisas iakttagelser och slutsatser om konsekvenser av införandet av pumplagen.⁶ I mars 2012 överlämnade uppföljningsgruppen rapporten *Tillsynen av yrkesmässiga godstransporter på väg*⁷ där gruppen bl.a. gör bedömningar om en effektivare tillsyn och tydligare styrning och samordning. Av förra 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 utfrågning där ytterligare behov och synpunkter kom fram. Den 30 maj 2013 beslutade regeringen att ge Transportstyrelsen i uppdrag att göra fördjupade analyser av regelefterlevnaden inom yrkestrafiken i fråga om s.k. klampning, konkurrensvillkor samt beställaransvar.

⁴ Bet. 2013/14:TU1.

⁵ 2009/10:RFR7.

⁶ Lagen (2005:1248) om skyldighet att tillhandahålla förnybara drivmedel.

⁷ 2011/12:RFR8.

I november 2013 överlämnade uppföljningsgruppen rapporten *Hela resan hela året*⁸ till utskottet. Rapporten är en uppföljning av transportsystemets tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. I rapporten konstateras bl.a. att många hinder gör det svårt för personer med olika funktionsnedsättningar att resa med kollektivtrafiken. Svårigheterna handlar om allt från möjligheten att ta sig till och från hållplatser, fordon, möjligheten att byta på stationer och hållplatser till bemötande, bristfällig information och att det ofta är krångligt att köpa biljetter. Utskottet efterlyser större tydlighet om vem som har ansvar för att samordna att transportsystemet görs tillgängligt för alla. De olika aktörernas roller och ansvar måste bli tydligare. Likaså är det viktigt att arbetet med tillgänglighet prioriteras och att aktörerna kan visa hur mycket resurser de satsar på tillgänglighet.

Av rapporten framgår också att kunskapen om insatsernas resultat är begränsad. Har resan verkligen blivit bättre för personer med olika funktionsnedsättningar efter de insatser som gjorts? Myndigheterna skulle i högre grad kunna involvera funktionshindersorganisationerna när de gör uppföljningar. Trafikutskottet uppmärksammar vikten av att regeringen i fortsättningen redovisar insatser och resultat utifrån ett användarperspektiv. Rapporten riktar även kritik mot att målen för när kollektivtrafiken ska bli tillgänglig hela tiden flyttas framåt. Tillgängligheten i stort har förbättrats, men utvecklingen går långsamt, konstateras det i rapporten.

Den 12 juni 2014 beslutade utskottet om en fördjupad studie om sjöfartsnäringen och dess konkurrenskraft baserat på en projektplan som tagits fram av utskottets arbetsgrupp för forskningsfrågor. Studiens inriktning är att från sjöfartsnäringens perspektiv följa upp i vilken grad statens insatser har bidragit till att uppnå målet från 1996 att på olika sätt ta till vara sjöfartens möjligheter som en konkurrenskraftig exportnäring. I detta ingår bl.a. att undersöka hur de olika aktörerna ser på de statliga insatserna och vilka åtgärder som de anser är nödvändiga för att förbättra den svenska sjöfartsnäringens konkurrenskraft relativt andra länder. Huvudstudien påbörjades i juni 2014 och färdigställs av gruppen under våren 2015.

Riksrevisionen har på senare år ägnat stor uppmärksamhet åt effektiviteten inom transportinfrastrukturen i en granskningsstrategi med rubriken *Infrastruktur på nya villkor*. Trafikutskottet har i en rad betänkanden behandlat 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 2013.⁹ I juni 2014 behandlade utskottet skrivelsen i betänkandet *Åtgärdsplanering för transportsystemet 2014–2025 m.m.*¹⁰

⁸ 2013/14:RFR5.

⁹ Statens satsningar på transportinfrastruktur – valuta för pengarna? (RiR 2012:21) och skr. 2012/13:131.

¹⁰ Bet. 2013/14:TU20.

1.2 Omfattning, syfte och inriktning

Trafikutskottets uppföljningsgrupp har följt upp regeringens resultatredovisning för utgiftsområde 22 i budgetpropositionen för 2015. Uppföljningen omfattar såväl transportpolitiken som politiken för informationssamhället. Syftet med uppföljningen har varit att ta fram ett fördjupat beslutsunderlag inför trafikutskottets behandling av propositionen och att ge utskottet ett underlag för den fortsatta dialogen med regeringen om utvecklingen av mål- och resultatstyrningen inom trafikutskottets beredningsområde.

En utgångspunkt för arbetet har varit att det ska vara möjligt för utskottet att följa kopplingen mellan mål, gjorda insatser, uppnådda resultat och regeringens budgetförslag. Detta för att utskottets ledamöter ska kunna göra nödvändiga prioriteringar i beredningen av regeringens budgetförslag och genomföra arbetet med uppföljning och utvärdering i enlighet med regeringsformen. Arbetet har särskilt inriktats på resultatredovisningens struktur, förekomsten och användningen av resultatindikatorer samt redovisade resultat – särskilt när det gäller tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning och utsläpp av klimatgaser.

2. Utvecklingsarbetet med 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.

År 2011 beslutade riksdagen om en reformerad budgetlag (2011:203).¹¹ I regeringens förslag betonades att bestämmelserna om utskottens uppföljning och utvärdering har tagits in i regeringsformen, vilket markerar den vikt som läggs vid utskottens uppföljning. Det konstaterades vidare att riksdagen under flera år konsekvent har efterfrågat

- en nära koppling mellan budgetförslaget och de resultat som har uppnåtts

¹¹ Prop. 2010/11:40, bet. 2010/11:KU14.

- 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 den politiska viljeinriktningen och de politiska prioriteringarna bör formuleras i termer av mål och att dessa mål bör underställas riksdagen för beslut. Målen bör vara formulerade på ett sådant sätt att de är möjliga att följa upp och att de avser 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. 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.

Riksdagen har framfört att utgiftsområdesindelningen och riksdagens beredningsordning bör vara grunden för resultatinformation till riksdagen. Regeringen framhöll därför att resultatinformation bör knytas till de beslut som riksdagen tar och att det är en fördel om grunderna för resultatinformation är stabila över tiden. Hur underindelningen av utgiftsområden ska se ut bör, enligt regeringen, inte regleras i lag – det bör finnas utrymme för regeringen och riksdagen att utveckla verksamhetsanpassade former för detta över tiden. Den reformerade budgetlagen trädde i kraft den 1 april 2011.

2.2 Om utvecklingsarbetet i årets budgetproposition

I årets budgetproposition (volym I) informerar regeringen riksdagen om att man kontinuerligt utvecklar resultatstyrningen av myndigheterna och övriga verksamheter. Resultatstyrningen ska enligt regeringen kännetecknas av att den ger myndigheterna långsiktiga förutsättningar att förverkliga regeringens politik. Detaljstyrningen ska minska och ge utrymme för en strategisk styrning där professionernas verksamhetsnära kunskap tas till vara. Utformningen av styrningen ska utvecklas ytterligare, bl.a. genom en bättre användning av befintliga styrinstrument.

Vidare informerar regeringen om att Regeringskansliet för en kontinuerlig dialog och samarbetar med Riksdagsförvaltningen i syfte att utveckla resultatredovisningen till riksdagen. Det samlade stödet för att genomföra resultatanalyser inom

Regeringskansliet har utvecklats i syfte att stärka Regeringskansliets analysförmåga och strategiska kompetens för att bidra till styrningen av myndigheter och verksamheter.

2.3 Utskottets tidigare ställningstaganden

Trafikutskottet 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.

I förra årets budgetbetänkande konstaterade utskottet att regeringen – i dialog med utskottet – fått till stånd en tydligare och mer ändamålsenlig redovisning av mål och resultat.

2.4 Uppföljningsgruppens iakttagelser och bedömningar

Trafikutskottets uppföljningsgrupp konstaterar att det pågår ett arbete med att utveckla den ekonomiska styrningen och resultatredovisningen från regeringen till riksdagen och att Riksdagsförvaltningen och Regeringskansliet för en kontinuerlig dialog och samarbetar i frågan. För att utveckla resultatredovisningen inom trafikutskottets beredningsområde pågår en dialog mellan trafikutskottet och Näringsdepartementet. Uppföljningsgruppen anser att det är viktigt att denna dialog fortsätter och utvecklas.

Uppföljningsgruppen anser 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.

Trafikutskottet har vid flera tillfällen framhållit vikten av att utveckla resultatindikatorer för alla relevanta delar av regeringens resultatredovisning. I årets budgetproposition har regeringen tagit fram 18 olika indikatorer för att beskriva resultat inom transportpolitiken. Inom politiken för informationssamhället har flera

nya indikatorer tillförts. Uppföljningsgruppen ser positivt på att användningen av indikatorer utvecklats i årets budgetproposition både inom transportpolitiken och inom politiken för informationssamhället.

3 Mål, struktur och resultat inom utgiftsområde 22

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

3.1 Årets budgetförslag

I årets budgetproposition föreslås att totalt 50,1 miljarder kronor anvisas till utgiftsområdet för 2015, varav 49,7 miljarder kronor till transportpolitiken och 0,4 miljarder kronor till politiken för informationssamhället. Jämfört med budgeten för 2014 (45,4 miljarder kronor) innebär årets budgetförslag en ökning med 4,7 miljarder kronor.

För 2016 beräknas anslagsnivån till 52 miljarder kronor, för 2017 till 54 miljarder kronor och för 2018 till 55,4 miljarder kronor. Den successiva ökningen av anslagsmedel förklaras främst av tidigare aviserade infrastruktursatsningar¹² samt förslag om ytterligare 7 miljarder kronor till underhåll av järnvägar och till cykelinfrastruktur i årets budgetproposition.

3.2 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.

Tabell 1 Anslag och budget inom transportpolitiken (miljoner kronor)

	Budget 2014	Prognos utfall 2014	Förslag 2015
1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	17 029	16 232	21 719
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	20 933	20 524	20 822

¹² Prop. 2012/13:25, bet. 2012/13:TU2, rskr. 2012/13:119.

1:3 Trafikverket	1 328	1 307	1 284
1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål	388	388	388
1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur	162	162	162
1:6 Driftbidrag till icke statliga flygplatser	70	70	80
1:7 Trafikavtal	831	810	831
1:8 Viss internationell verksamhet	25	24	25
1:9 Statens väg- och transportinstitut	45	44	47
1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till transeuropeiska nätverk	349	297	349
1:11 Trängselskatt i Stockholm	874	490	1 005
1:12 Transportstyrelsen	2 015	1 951	2 021
1:13 Trafikanalys	63	63	63
1:14 Trängselskatt i Göteborg	817	759	889

3.2.1 Mål och preciseringar

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.¹³

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. Riksdagen beslutade 2012 om en ändring av hänsynsmålet Säkerhet, miljö och hälsa.¹⁴ I årets budgetproposition redovisas målen i avsnitt 4.4.

Funktionsmålet Tillgänglighet

Funktionsmålet definieras enligt följande:

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

¹³ Prop. 2008/09:93, bet. 2008/09:TU14, rskr. 2008/09:257. I årets budgetproposition anges felaktigt att prop. 2008/09:93 behandlades i bet. 2008/09:TU4 – rätt betänkande är 2008/09:TU14.

¹⁴ Prop. 2012/13:1, bet. 2012/13:TU1, rskr. 2012/13:118.

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

Hänsynsmålet Säkerhet, miljö och hälsa

Hänsynsmålet definieras enligt följande:

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljökvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.¹⁵

Hänsynsmålet konkretiseras i följande preciseringar:

- Antalet omkomna inom vägtransportsystemet halveras och antalet allvarligt skadade minskas med en fjärdedel mellan 2007 och 2020.
- Antalet omkomna inom yrkessjöfarten och fritidsbåttrafiken minskar fortlöpande och antalet allvarligt skadade halveras mellan 2007 och 2020.
- Antalet omkomna och allvarligt skadade inom järnvägstransportområdet och inom luftfartsområdet minskar fortlöpande.
- Transportsektorn bidrar till att miljökvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet

¹⁵ Hänsynsmålets nuvarande lydelse beslutades av riksdagen 2012 (prop. 2012/13:1 utg.omr. 22, bet. 2012/13:TU1).

beroende av fossila bränslen. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen.

- Transportsektorn bidrar till att det övergripande generationsmålet för miljö och övriga miljö kvalitetsmål nås samt till minskad ohälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska mål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.

3.2.2 Resultatredovisningens struktur

Redovisningen av resultaten för transportpolitiken återfinns i propositionens avsnitt 4.5. En nyhet i årets budgetproposition är att regeringen valt att använda 18 olika indikatorer för att beskriva resultaten inom transportpolitiken.

För funktionsmålet används följande indikatorer under respektive underrubrik:

Tillgänglighet

- Regional och internationell tillgänglighet.
- Färdlängd i 1 000-tals kilometer.
- Reslängd per färdväg.
- Trängsel i väg- och järnvägssystemet.

Tillförlitlighet

- Andelen försenade persontåg respektive godståg som ankommer till slutstation.
- Inställda persontåg.
- Genomsnittlig försening per ankomst.
- Förseningar (i fordonstimmar) som följd av totalstopp i det statliga vägnätet (kännbarhet).

Kvalitet

- Vägnätets kvalitet.
- Resenärers upplevelser av kvalitet.

För hänsynsmålet används följande indikatorer:

Trafiksäkerhet

- Omkomna och allvarligt skadade.
- Omkomna bland olika trafikantgrupper.

Begränsad klimatpåverkan

- Koldioxidutsläpp.
- Energieffektivitet.
- Andel förnybar energi.

Bidrag till övriga miljö kvalitetsmål och ökad hälsa

- Luftkvalitet.
- Buller.
- Landskap.

Regeringen fortsätter, enligt propositionen, att bereda frågan om vilka indikatorer som ska redovisas för transportområdet.

I propositionen (avsnitt 4.5.2) redovisas resultaten inom transportpolitiken i relation till de mål riksdagen beslutat om och till de preciseringar av målen som redovisats ovan. Resultat redovisas även kopplat till de indikatorer som tagits fram för funktions- och hänsynsmålen. Innehållet i redovisningen svarar dels mot indikatorerna där sådana finns, dels mot preciseringarna i de fall det inte finns några indikatorer. Exempel på preciseringar som inte redovisas mot indikatorer är tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning, barns möjligheter att använda transportsystemet, kollektivtrafik, gång och cykel.

Dessutom redovisas några övriga sakfrågor om regelefterlevnaden inom yrkestrafiken på väg, kommunal medfinansiering och säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken m.m. Avslutningsvis redovisas investerings-, drifts- och underhållsverksamhet och uppgifter om resultat för affärsverken. Dessa avsnitt behandlas inte i denna uppföljning.

Regeringens analys och slutsatser redovisas i avsnitt 4.5.3 där även en samlad bedömning av måluppfyllelsen för funktions- och hänsynsmålen redovisas i tabellform.

3.2.3 Redovisade resultat

I årets uppföljning fokuserar uppföljningsgruppen främst på den samlade målbedömning som görs i propositionens avsnitt 4.5.3 Analys och slutsatser. Därutöver behandlas användningen av indikatorer och frågan om tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning mot bakgrund av utskottets uppföljning i frågan.¹⁶ Även frågan om utsläpp av klimatgaser behandlas.

Övergripande mål

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

Regeringens övergripande analys och slutsats (avsnitt 4.5.3) är att transportsystemet sammantaget långsamt börjar bidra till Sveriges klimatarbete. Vidare konstateras att antalet dödade i vägtrafiken 2013 var det lägsta antalet sedan Andra världskriget och att tillgängligheten, enligt Trafikanalys, inte har utvecklats mycket.

¹⁶ Hela resan hela året! (2013/14:RFR5).

I Trafikanalys uppföljningsrapport till regeringen¹⁷ – som är 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.

Om uppfyllandet av samhällsekonomisk effektivitet anför Trafikanalys följande:

En förutsättning för att transportsystemet skall vara samhällsekonomiskt effektivt är att transporter bär sina egna kostnader. Detta åstadkoms genom att öka internaliseringsgraden för transporter som har en återstående icke internaliserad kostnad. Ännu finns betydande icke internaliserade kostnader kvar för ett antal trafik- och transportslag. Detta kan innebära en överkonsumtion av transporter i förhållande till vad som skulle vara samhällsekonomiskt effektivt. Under de senaste åren har de återstående icke internaliserade kostnaderna förändrats i begränsad omfattning. Den samlade kunskapen om transporternas samhällsekonomiska betydelse är dock inte tillräcklig för att göra en bedömning om hur samhällsekonomiskt effektiva de är.

För att uppnå en långsiktigt hållbar transportförsörjning gör Trafikanalys följande bedömning:

Transportsystemet har ännu flera stora utmaningar att klara av innan det kan sägas ha uppnått en långsiktig hållbarhet. För flertalet av funktionsmålets preciseringsområden är läget i transportsystemet jämförbart med när målen antogs för fem år sedan. Under 2013 har det varit en fortsatt positiv utveckling för hänsynsmålets preciseringsområden rörande omkomna och allvarligt skadade inom vägtrafiken respektive begränsad klimatpåverkan. Men transporter orsakar ännu många olyckor, och fossila bränslen dominerar fortfarande energianvändningen inom transportförsörjningen. Transporter bidrar också till många andra miljö- och hälsoproblem. Sammanfattningsvis bedömer Trafikanalys att transportförsörjningen inte på något avgörande sätt kommit närmare långsiktig hållbarhet.

Funktionsmålet – Tillgänglighet

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 2013) samt bedömningen av utvecklingstrenden. Utvecklingstrenden är en bedömning av utvecklingen sedan år 2009 när de transportpolitiska målen fastställdes. Trendbedömningen visar om utvecklingen varit positiv, negativ eller oförändrad i relation till målets preciseringar. I matrisen redovisas även den trendbedömning som gjordes i förra årets budgetproposition.

¹⁷ Uppföljning av de transportpolitiska målen (Rapport 2014:5), Trafikanalys.

Tabell 2 Samlad målbedömning av funktionsmålet Tillgänglighet

Funktionsmålets preciseringar	Regeringens analys och slutsatser för 2013	Trendbedömning	
		2012	2013
1. Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.	Det finns flera områden att arbeta vidare med, såsom att minska avvikelsen från fastställd underhållsstandard i vägsystemet och att åtgärda de allvarliga fel i järnvägsnätet som löpande upptäcks. Beträffande bekvämlighet och trygghet är nivåerna i stort sett oförändrade jämfört med tidigare år.	Oförändrad	Oförändrad
2. Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.	Både nationellt och i ett internationellt perspektiv upplevs transportsystemets kvalitet ha försämrats jämfört med tidigare år. Om detta fortsätter riskerar det att minska konkurrenskraften.	Negativ	Oförändrad
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 bytespunkter i kollektivtrafiken är underlaget begränsat till 2012 och 2013, och utan större förändring. 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.	Negativ	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 statligt ägda bolag inom transportområdet över 45 procent under 2013. Däremot var representationen av kvinnor på regional och lokal nivå under 40 procent. Det saknas fortfarande indikatorer och nyckeltal som beskriver hur transportmyndigheterna etablerar kontakt med kvinnor såväl som män när samråd görs med medborgarna i samband med planeringsprocesserna. Det är fortfarande stora skillnader mellan kvinnors och mäns pendlingsmönster.	Oförändrad	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. Trafikverket fortsatte under 2013 att åtgärda hållplatser och stationsområden för personer med särskilda behov, men i en lägre takt än under 2010–2012. Andel fordon i kollektivtrafiken med anpassningar för personer med funktionsnedsättning har ökat de senaste åren. Bedömningen är därför att utvecklingen går i positiv riktning.	Positiv	Positiv
6. Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer ökar.	Vissa tecken finns på att barns möjligheter att själva använda transportsystemet har ökat, andra på att de är i stort sett oförändrade. Exempelvis visar olycksstatistiken att färre barn förolyckades i vägtrafiken under 2013, vilket skulle kunna tyda på en säkrare trafikmiljö. Men barns färdssätt har förändrats till mer bilåkande, vilket tyder på att barn i mindre utsträckning använder transportsystemet själva. Utfallet av projektarbeten som genomförts för att förbättra barns trafiksituationer behöver få mer genomslag och följas upp bättre. Den samlade bedömningen är att barns möjligheter att använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer är oförändrade.	Oförändrad	Oförändrad

7. Föresättnin- garna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.	Både utbudet och resandet inom kollektivtrafiken fortsätter att öka. Däremot har det blivit dyrare att resa med kollektivtrafik relativt andra varor och tjänster. Därtill upplever resenärerna att det blivit svårare att köpa biljetter. Marknadsöppningen i kollektivtrafiken har ännu inte fått något stort genomslag på resandets föresättningar, och vissa identifierade problem kvarstår att lösa. Inga förändringar går att se i gång- och cykelresandet, och dess föresättningar bedöms vara desamma nu som tidigare. Den samlade bedömningen är att föresättningarna är jämförbara med när målen antogs.	Oföränd- rad	Oföränd- rad
---	--	-----------------	-----------------

Medborgarnas resor

Regeringens analys av och slutsatser om utvecklingen för funktionsmålets preciserings överensstämmer i stort sett med Trafikanalys bedömning. För precisering 1 ovan (om medborgarnas resor) har Trafikanalys även gjort följande bedömning: "På flera områden har transportsystemet utvecklats positivt under 2013. I ett längre perspektiv är därför nivåerna för många mått nu tillbaka på de nivåer som rådde för några år sedan, exempelvis för punktligheten inom järnvägstrafiken."

Näringslivets transporter

För precisering 2 (näringslivets transporter) tillägger Trafikanalys att "utvecklingen det senaste året varit positiv ur en del aspekter, exempelvis 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."

Funktionsmålet – Kvalitet

Tillståndet i transportsystemen redovisas bl.a. i bedömningen av vägnätets och järnvägsnätets kvalitet. I propositionen beskrivs vägnätets kvalitet utifrån den underhållsstandard som fastställts av Trafikverket. Enligt resultatredovisningen har andelen väg som inte uppfyller standarden minskat något under 2013 jämfört med åren innan. Men det är fortfarande 5,8 procent av det totala statliga vägnätet som inte uppfyller standardkraven. Storstadsvägar har den största andelen avvikelser från standard. Spårbildning är det stora problemet i storstadsvägnätet och på övriga stamvägar och pendlingsvägar i hela landet.

För bedömning av järnvägsnätets kvalitet görs bl.a. spårhägesmätningar där avvikelser kvantifieras med ett Q-tal.¹⁸ De senaste åren har ingen markant förbättring eller försämring observerats enligt detta mått. Trafikverket redovisar även ett annat mått på järnvägens kvalitet eftersom man anser att Q-talet inte speglar kvalitet på ett bra sätt på nationell nivå. Därför redovisar man även antal upptäckta

¹⁸ Spårhäge är uppmätta avvikelser mot idealt läge och jämförs med vad som ger en god fordonsgång och god passagerarkomfort samt tillräckliga säkerhetsmässiga marginaler. Q-talet beskriver hur väl spårets faktiska position överensstämmer med det ideala spårhäget. Q-talet ger ett mått på bekvämligheten för olika bantyper.

spårlägesfel (s.k. C-fel) samt antal urspärningsfarliga spårlägesfel.¹⁹ Enligt resultatredovisningen har antalet rapporterade nya C-fel ökat de senaste fyra åren, framför allt för bantyperna *större stråk*, *övriga viktiga stråk* samt *mindre trafik*. Under 2013 upptäcktes knappt 130 urspärningsfarliga fel. Trots en stor mängd upptäckta fel i spårläget har antalet olyckshändelser (ett sextiotial) och urspärningar vid tågrörelser (ett tiotal) legat relativt stabilt sedan 1990-talet, enligt resultatredovisningen.

Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning

För precisering 5 finns det enligt regeringen en tendens till att skillnaden i transportsystemets tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning och övriga resenärer har minskat de senaste åren. Dock reser fortfarande personer med funktionsnedsättning i mindre utsträckning i såväl kollektivtrafiken som med egen bil än befolkningen i stort. Bland annat redovisas att andelen fordon i kollektivtrafik med anpassningar för personer med funktionsnedsättning har ökat de senaste åren och att Trafikverket fortsätter att anpassa busshållplatser och järnvägsstationer i det prioriterade nätet. För stationer har Trafikverket under 2013 också etablerat en grupp för att stödja, prioritera och planera åtgärder. Takten i genomförandet är dock fortfarande låg, enligt regeringen.

I resultatredovisningen nämner regeringen trafikskottets uppföljning Hela resan hela året¹ och menar att rapportens slutsatser förstärker regeringens bild av hur situationen ser ut i dag.

Hänsynsmålet – Säkerhet, miljö och hälsa

I följande sammanställning redovisas regeringens analys av och slutsatser om hänsynsmålet.

Tabell 3 Samlad målbedömning av hänsynsmålet Säkerhet, miljö och hälsa

Hänsynsmålets preciseringar	Regeringens analys och slutsatser för 2013	Trendbedömning	
		2012	2013
1. Antalet omkomna inom vägtransportområdet halveras och antalet allvarligt skadade minskas ned en fjärdedel mellan 2007 och 2020.	Antalet personer som omkom och antalet svårt skadade inom vägtransportområdet minskade under 2013 jämfört med 2012. Antalet allvarligt skadade ökade 2013 men nivån bedöms ändå vara i linje med att nå etappmålet för 2020. Antalet omkomna 2013 var det näst lägsta sedan 1940-talet. Medelvärdena för de senaste tre åren var också väl under basvärdena för åren 2006–2008. Sammantaget bedöms att utvecklingen varit positiv.	Positiv	Positiv
2. Antalet omkomna inom yrkessjöfarten och fritidsbåtstrafiken minskar fortlöpande och antalet allvarligt	Inom yrkessjöfarten omkom 4 personer under 2013 och 5 personer blev allvarligt skadade. Samtliga var män över 18 år. Inom fritidsbåtstrafiken omkom 36 personer. Av de omkomna var 30 män varav hälften var över 60 år. Totalt för		–*

¹⁹ Under 2013 rapporterades mer än 3 500 nya C-fel medan antalet urspärningsfarliga spårlägesfel – som kan leda till att ett tåg spårar ur om det inte åtgärdas – uppgick till närmare 130.

skadade halveras mellan 2007 och 2020.	sjötrafiken ligger medelvärde för omkomna de tre senaste åren under basvärdet. Kontinuerlig förbättring av dataunderlag för att bedöma antal allvarligt skadade inom fritids-sjöfarten gör att antal skadade enligt mätning ökar och kommer att fortsätta öka.		
3. Antalet omkomna och allvarligt skadade inom järnvägsstransportområdet minskar fortlöpande.	Antalet omkomna vid olyckshändelser inom bantrafiken minskade med en person under 2013 jämfört med 2012. Snittnivån under de tre senaste åren är något högre än basvärdet och måste minska med hela 59 procent för att nå målet för 2020. Antalet allvarligt skadade vid olyckshändelser 2013 ökade också och ligger 16 procent över 2020 års målnivå. Med tanke på de höga dödstalen är den övergripande bedömningen att utvecklingen inte sker i linje med målen för 2020.	Negativ	Negativ
4. Antalet omkomna och allvarligt skadade inom luftfartsområdet minskar fortlöpande.	Antalet omkomna minskade mellan 2012 och 2013, från 12 till 5 personer. Antal allvarligt skadade uppgick till 9 personer, det lägsta värdet under den senaste tioårsperioden. Under 2012 skadades 18 personer allvarligt. Samtliga allvarligt skadade var inom kategorin allmänflyg, dvs. skärm-, ballong- och hängflyg och ultralätta plan. 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 miljökvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet beroende av fossila bränslen.**	Transportsektorns utsläpp av koldioxid ligger nu strax under nivån för 1990. Energieffektiviteten förbättras kontinuerligt för persontrafiken på väg. Luftfartens energieffektivitet för persontransporter har också utvecklats positivt under senare år. Andelen förnybar energi av transportsektorns energianvändning fortsätter att öka.	Positiv	Positiv
6. Transportsektorn bidrar till att det övergripande generationsmålet för miljö och övriga miljökvalitetsmål nås samt till ökad hälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska mål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.	För vissa miljökvalitetsmål har utvecklingen inom transportsektorn varit positiv sett över längre tid. För andra områden pekar indikatorer dock mot att utvecklingen stannat av. Genomförda åtgärder för de mest bullerutsatta verkar inte räcka för att minska antalet personer som utsätts för bullernivåer över riktvärdena, och åtgärdstakten för att gynna biologisk mångfald och minska infrastrukturens barriäreffekter är fortsatt låg i förhållande till identifierade behov.	Oförändrad	Oförändrad

* Ingen trendbedömning på grund av översyn av målnivåer.

** Den sista meningen i preciseringen har utelämnats i regeringens matris. Meningen lyder: "År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen."

Utsläpp av klimatgaser m.m.

I regeringens analys av precisering 5 (miljökvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan) har några av förklaringarna i Trafikanalys underlag utelämnats. Trafikanalys påpekar att transportsektorns utsläpp av koldioxid ligger strax under nivån

för 1990 ”om ingen hänsyn tas till utsläpp från internationell sjö- och luftfart”. Dessutom framhåller Trafikanalys att ”det är långt kvar till målet om ett brutet beroende av fossila bränslen, men utvecklingen sedan målen antogs har varit tydligt positiv”.

Regeringen redovisar att utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter nu ligger under 1990 års nivå. Preliminära beräkningar visar att utsläppen minskade med ca 2,5 procent under 2013 jämfört med 2012. Förklaringen är en kombination av energieffektivare personbilar och en ökad andel biobränslen. Utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter svarar för cirka en tredjedel av de samlade växthusgasutsläppen i Sverige och domineras av utsläpp från vägtrafiken. Några uppgifter om de internationella koldioxidutsläppen redovisas inte.

Övriga miljö kvalitetsmål

När det gäller analysen av precisering 6 (det övergripande generationsmålet för miljö) påpekar Trafikanalys även att ”alla miljö kvalitetsnormer för luft inte uppfylls i flera svenska städer, vilket har en betydande negativ påverkan på människors hälsa”.

I propositionen redovisas att luftkvaliteten generellt sett i Sveriges tätorter förbättrats jämfört med 1980- och 1990-talen, men den positiva utvecklingen är inte lika påtaglig som tidigare. Miljö kvalitetsnormer för utomhusluft överskrids i flera tätorter i trafiknära miljöer. De största problemen är att nå normerna för större partiklar (PM10) och kvävedioxid. Trots stora utsläppsminskningar har vägtrafiken fortfarande en negativ påverkan på luftkvaliteten.

3.2.4 Utskottets tidigare ställningstaganden

Trafikutskottet har vid flera tillfällen påpekat vikten av att resultaten för det övergripande målet inom transportpolitiken analyseras och bedöms i ett sammanhang. En sådan analys bör, enligt utskottet, årligen redovisas i budgetpropositionen för att möjliggöra en bedömning av den övergripande måluppfyllelsen.²⁰

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.

I förra årets budgetbetänkande behandlade utskottet sin uppföljningsrapport *Hela resan hela året!* om tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning.²¹ I

²⁰ Bet. 2012/13:TU1 och 2013/14:TU1.

²¹ 2013/14:RFR5.

betänkandet anförs bl.a. att riksdagens mål om en tillgänglig kollektivtrafik för personer med funktionsnedsättning till 2010 inte uppnåddes. Utskottets uppföljning visar att detta inte har lett till någon reaktion på statlig nivå i form av tydliga signaler till myndigheterna om att intensifiera insatserna. Uppföljningen visar vidare att det från statens sida har gjorts olika insatser för att öka tillgängligheten i transportsystemet men att det fortfarande saknas ett helhetsgrepp som fokuserar på tillgänglighetsfrågorna. Styrningen är svag och otydlig, och det finns inte någon myndighet på nationell nivå som har ett övergripande ansvar.

Med anledning av uppföljningsrapporten lyfter utskottet bl.a. fram följande frågor:

- 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 finns mycket som kan förbättras när det gäller drift och underhåll. Detta gäller bl.a. snöröjning och underhåll av redan gjorda insatser.
- Det behövs förbättrad trafikinformation och information om tillgänglighet i fordon och på bytespunkter. Utskottet vill också framhålla vikten av att för enkla biljettköp.
- Det är inte 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.
- Det är viktigt att myndigheterna fortsätter att utveckla sin dialog med funktionshindersorganisationerna.
- Att följa upp och utvärdera insatsernas effekter på resandet och hur brukarna upplever transportsystemets tillgänglighet, är viktigt enligt utskottet, liksom att förbättra återrapporteringen av vad som är tillgängligt respektive inte tillgängligt.
- Tillsynen inom området behöver stärkas, och rollfördelningen mellan myndigheterna behöver tydliggöras – för många resenärer är det inte tydligt vilken myndighet som har tillsynsansvar för vad.
- 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 har i tidigare budgetbetänkanden uppmärksammat att resultatredovisningen av hänsynsmålet om miljö endast redovisar de inhemska utsläppen av klimatgaser och att en delvis annan bild framträder om även utsläppen från den internationella trafiken beaktas.²²

²² Bet. 2013/14:TU1.

3.2.5 Uppföljningsgruppens iakttagelser och bedömningar

Övergripande mål

Uppföljningsgruppen konstaterar att regeringen i årets budgetproposition (avsnitt 4.5.3), till skillnad mot förra året, redovisar en kort övergripande analys och bedömning av transportsystemets utveckling. Gruppen ser positivt på detta. Samtidigt anser gruppen att regeringen årligen i budgetpropositionen bör redovisa en mer utförlig och samlad analys och bedömning av hur utvecklingen i transportsystemet förhåller sig till det övergripande transportpolitiska målet som riksdagen beslutat om. Uppföljningsgruppen kan konstatera att Trafikanalys årligen gör en sådan analys och bedömning.

Indikatorer

Uppföljningsgruppen ser mycket positivt på att regeringen i årets budgetproposition i större utsträckning än tidigare använder sig av olika indikatorer i resultatredovisningen av transportpolitiken. Indikatorerna används för att konkretisera resultaten för preciseringarnas mål. Enligt uppföljningsgruppen behöver flera av indikatorerna utvecklas ytterligare, bl.a. när det gäller redovisningen av längre tidsserier – t.ex. gäller det indikatorerna om vägnätets kvalitet och resenärers upplevelser av kvalitet.

Gruppen konstaterar att det för några preciseringar finns få eller inga direkta indikatorer. Till exempel gäller detta tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning, barns möjligheter att använda transportsystemet, kollektivtrafik, gång och cykel. Det saknas även indikatorer och nyckeltal om hur transportmyndigheterna etablerar kontakt med kvinnor och män för samråd i samband med planeringsprocesserna. Enligt uppföljningsgruppen är det angeläget att resultatindikatorer utvecklas på alla relevanta områden inom transportpolitiken.

Uppföljningsgruppen ser positivt på det utvecklingsarbete med resultatindikatorer som pågår inom olika transportmyndigheter. Gruppen anser att det är viktigt att resultatindikatorer utvecklas för alla relevanta delar av regeringens resultatredovisning. Indikatorerna bör i första hand vara indikatorer för uppnådda resultat, inte för insatser eller omvärldsförändringar. 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.

Funktionsmålet Kvalitet

När det gäller tillståndet i transportsystemen konstaterar uppföljningsgruppen att 5,8 procent av det totala statliga vägnätet ännu inte uppfyller kraven på underhållsstandard och att antalet rapporterade fel i järnvägsnätet ökat under de senaste

fyra åren. Mot denna bakgrund – och den ökade fokuseringen på transportsystemens kvalitet – vill uppföljningsgruppen betona betydelsen av kontroll och återrapportering av tillståndet i transportsystemen, att underhållskraven uppfylls och att fel och brister i väg- och järnvägsnäten åtgärdas. Gruppen ser gärna en mer utförlig resultatredovisning och analys på detta område i kommande budgetpropositioner.

Tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning

Uppföljningsgruppen konstaterar att regeringen redovisar en positiv trend när det gäller transportsystemets användbarhet för personer med funktionsnedsättning. Gruppen välkomnar denna utveckling men vill samtidigt påpeka att arbetet för ökad tillgänglighet går långsamt och att åtgärderna för anpassning av hållplatser och stationer gjordes i en lägre takt 2013 än 2010–2012.

I propositionen menar regeringen att slutsatserna i utskottets uppföljningsrapport Hela resan hela året! förstärker regeringens bild av hur situationen ser ut i dag för tillgängligheten inom transportsystemet. Uppföljningsgruppen instämmer i detta men konstaterar samtidigt att huvuddelen av utskottets ställningstaganden om tillgängligheten i förra årets budgetbetänkande inte kommenteras i årets resultatredovisning. Uppföljningsgruppen anser det angeläget att regeringen – med utgångspunkt i de problem som uppmärksammats i trafikutskottets uppföljning – återkommer till riksdagen med en mer utförlig redovisning av vilka insatser som görs och vilka resultat som uppnås.

Utsläpp av klimatgaser m.m.

Uppföljningsgruppen konstaterar att målet att Sverige år 2030 bör ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen, som ingår i hänsynsmålets precisering om begränsad klimatpåverkan, inte finns med i regeringens resultatredovisning. Gruppen anser att förändringar eller utelämnande av mål eller delar av mål tydligt bör förklaras och kommenteras i resultatredovisningen.

Som redovisats ovan har trafikutskottet vid flera tillfällen uppmärksammat att resultatredovisningen av hänsynsmålet om miljö endast redovisar de inhemska utsläppen av klimatgaser. Uppföljningsgruppen vill återigen aktualisera denna fråga och menar att en redovisning även av utsläppen från internationell trafik och dess konsekvenser skulle ge utskottet ett bättre underlag för bedömningen av måluppfyllelsen.

3.3 Politiken för informationssamhället

Politiken för informationssamhället omfattar områdena informationsteknik (it) inklusive elektronisk förvaltning, elektronisk kommunikation, post samt grundläggande betaltjänster. Åtgärder och resultat med koppling till it-området följs

även upp och redovisas inom andra utgiftsområden. Följande myndigheter har uppgifter inom politikområdet:

- *Post- och telestyrelsen (PTS)* är sektors- och tillsynsmyndighet inom områdena elektronisk kommunikation och post.
- *E-legitimationsnämnden* har till uppgift att stödja och samordna den offentliga sektorns behov av säkra metoder för elektronisk identifiering och signering (e-legitimationer).
- *Digitaliseringskommissionen* har i uppdrag att verka för att det it-politiska målet uppnås och att regeringens ambitioner inom området fullföljs.
- *Delegationen för e-förvaltning (E-delegationen)* har i uppdrag att i nära samverkan med Regeringskansliet koordinera de statliga myndigheternas it-baserade utvecklingsprojekt samt följa upp deras effekter för medborgare, företagare och medarbetare.
- *Bredbandsforum* har i uppgift att främja utbyggnaden av bredband i hela landet.

Tabell 4 Anslag och budget inom politiken för informationssamhället (miljoner kronor)

	Budget 2014	Prognos utfall 2014	Förslag 2015
2:1 Post- och telestyrelsen	27	27	27
2:2 Ersättning för särskilda tjänster till funktionshindrade	127	127	138
2:3 Grundläggande betaltjänster	37	31	37
2:4 Informationsteknik och telekommunikation	19	19	24
2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	250	253	120
2:6 Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse	38	38	48

3.3.1 Mål

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.²³

Regeringen föreslår nu att målet upphävs med motiveringen att målet ursprungligen togs fram när det skulle finnas ett mål för varje politikområde. Med den målstruktur som nu gäller för budgetpropositionen anser regeringen att ett sådant övergripande mål inte längre är nödvändigt.

Övriga mål

Riksdagen har också 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.²⁴ 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.²⁵
- *Elektronisk kommunikation*: Målet är att enskilda, företag och myndigheter ska få tillgång till effektiva och säkra elektroniska kommunikationer. De elektroniska kommunikationerna ska ge största möjliga utbyte när det gäller urvalet av överföringstjänster samt deras pris och kvalitet. Sverige ska i ett internationellt perspektiv ligga i framkant i dessa avseenden. De elektroniska kommunikationerna ska vara hållbara, användbara och tillgodose framtidens behov. De främsta medlen för att uppnå detta ska vara att skapa förutsättningar för en effektiv konkurrens utan snedvridningar och begränsningar samt att främja internationell harmonisering. Staten ska ha ett ansvar på områden där allmänna intressen inte enbart kan tillgodoses av marknaden.²⁶
- *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.²⁷
- *Grundläggande betaltjänster*: Målet är att alla i samhället ska ha tillgång till grundläggande betaltjänster till rimliga priser.²⁸

²³ Prop. 2008/09:100 utg.omr. 22, bet. 2008/09:TU1, rskr. 2008/09:154.

²⁴ Prop. 2011/12:1, bet. 2011/12:TU1, rskr. 2011/12:87.

²⁵ Prop. 2009/10:193, bet. 2009/10:TU18, rskr. 2009/10:297.

²⁶ Prop. 2002/03:110, bet. 2002/03:TU6, rskr. 2002/03:228.

²⁷ Prop. 1997/98:127, bet. 1997/98:TU13, rskr. 1997/98:304.

²⁸ Prop. 2006/07:55, bet. 2006/07:TU16, rskr. 2006/07:205.

Regeringen föreslår i årets budgetproposition att målet för elektronisk kommunikation kortas ned och infogas som ett delmål till målet för it-politiken. Följande lydelse föreslås:

Elektroniska kommunikationer ska vara effektiva, säkra och robusta samt tillgodose användarnas behov. De elektroniska kommunikationerna ska i första hand tillhandahållas genom en väl fungerande marknad, men staten ska ha ett ansvar på områden där allmänna intressen inte enbart kan tillgodoses av marknaden.

Regeringen föreslår även att målet för postsektorn kortas ned och formuleras om enligt följande:

Det ska finnas en posttjänst av god kvalitet i hela landet som uppfyller de krav som anges i postlagen (2010:1045).

Enligt regeringens förslag om ändrade mål inom politiken för informationssamhället skulle målstrukturen se ut enligt följande.

Tabell 5 Målstruktur för politiken för informationssamhället

It-politik	Post	Grundläggande betaltjänster
Målet för it-politiken är att Sverige ska vara bäst i världen på att använda digitaliseringsens möjligheter (prop. 2011/12:1 utg. omr. 22, bet. 2011/12:TU1, rskr. 2011/12:87). <u>Ett delmål</u> är att <i>elektroniska kommunikationer</i> ska vara effektiva, säkra och robusta samt tillgodose användarnas behov. De elektroniska kommunikationerna ska i första hand tillhandahållas genom en väl fungerande marknad, men staten ska ha ett ansvar på områden där allmänna intressen inte enbart kan tillgodoses av marknaden. <u>Ett delmål</u> är att Sverige ska ha <i>bredband</i> i världsklass. Alla hushåll och företag bör ha goda möjligheter att använda sig av elektroniska samhällstjänster och service via bredband (prop. 2009/10:193, bet. 2009/10:TU18, rskr. 2009/10:297).	Målet för postsektorn är att det ska finnas en posttjänst av god kvalitet i hela landet som uppfyller de krav som anges i postlagen (2010:1045).	Målet för politiken för de grundläggande betaltjänsterna är att alla i samhället ska ha tillgång till grundläggande betaltjänster till rimliga priser (prop. 2006/07:55, bet. 2006/07:TU16, rskr. 2006/07:205).

3.3.2 Resultatredovisningens struktur

Resultaten inom politiken för informationssamhället redovisas i avsnitt 5.4. Inledningsvis redogörs för resultatindikatorer och övriga bedömningsgrunder.

Bland annat framhålls att en rad olika faktorer påverkar utvecklingen inom informationssamhället och att politikens bidrag inom detta område ofta är svårt att mäta och avgränsa från effekterna av andra offentliga och privata insatser.

I redovisningen av resultaten för it-politiken, elektronisk kommunikation och bredband används ett antal indikatorer vars resultat redovisas i en matris (se bilaga). Av redovisningen framgår att flera indikatorer är nya och att syftet med dessa är att bättre visa måluppfyllelsen än tidigare indikatorer. För vissa indikatorer saknas dock uppgifter bakåt i tiden.

Resultat för it-politiken redovisas även i internationella index och rankningar. För området robusthet och säkerhet har lämpliga indikatorer ännu inte kunnat identifieras, enligt regeringen, varför det finns ett behov av utvecklingsarbete inom området. Inom områdena post och grundläggande betaltjänster följs utvecklingen upp genom kvalitativa bedömningar.

Resultaten redovisas i relation till målen för it-politiken – inklusive delmålen elektronisk kommunikation och bredband – samt för post och grundläggande betaltjänster. Redovisningen av resultaten för respektive delmål avslutas med ett analysavsnitt. Det görs dock ingen analys eller bedömning av det övergripande målet för politikområdet.

3.3.3 Redovisade resultat

It-politik

I analysen av resultaten konstateras att it-användningen i Sverige generellt sett ligger på en hög nivå och ökar inom många områden. Det är inga större skillnader mellan kvinnors och mäns användning av it eller mellan olika åldersgruppers användning. Allt fler använder också offentliga e-tjänster, och e-handeln har ökat kraftigt. E-handels omsättning uppges ha ökat från 4,9 miljarder kronor 2003 till 37 miljarder kronor 2013. Vidare framhålls att Sverige generellt sett ligger bra till i internationella jämförelser inom it-området, men att konkurrensen är hård om att vara bäst i världen.

Elektronisk kommunikation

Enligt propositionen kännetecknas en gynnsam utveckling av marknaden för elektronisk kommunikation i huvudsak av två faktorer: konkurrens och goda investeringsnivåer. Enligt regeringens resultatanalys har investeringarna i sektorn legat relativt högt i Sverige jämfört med övriga OECD-länder under de senaste åren. Andra områden som behandlas under detta delmål är radiofrekvenser, mobiltäckning, telefoni, robusthet och vardagssäkerhet.

Bredband

Sverige har, enligt resultatredovisningen, generellt sett god tillgång till bredband, och tillgången har ökat stadigt under de senaste åren. För att riksdagens mål inom bredbandsområdet ska nås behöver emellertid utbyggnaden fortsätta i god takt, både i tätorter och i mer glest befolkade områden.

I propositionen konstateras att den marknadsdrivna utbyggnaden av fibernät framför allt varit koncentrerad till stora företagskunder och flerfamiljshus i tätort. Tillgången till bredband med hög överföringshastighet är därför ojämnt fördelad mellan tätort och mer gles befolkade områden.

Post

Enligt regeringens resultatanalys gör de kontinuerligt sjunkande brevvolymer att postoperatörerna möter stora utmaningar i att anpassa sina verksamheter till de förändrade förutsättningarna. Samtidigt sker en kraftig tillväxt inom e-handelsmarknaden som genererar ökande volymer av paket och större brevförändelser. Detta kan, enligt regeringen, medföra förändrade krav och förväntningar på postoperatörerna från både e-handelsföretag och deras kunder. Den existerande konkurrenssituationen på postmarknaden är i princip oförändrad sedan föregående år, men i ett längre tidsperspektiv ser konkurrenssituationen på postmarknaden ut att utvecklas positivt.

Grundläggande betaltjänster

Statens ansvar för de grundläggande betaltjänsterna omfattar de orter och den landsbygd där behovet av grundläggande betaltjänster inte tillgodoses av marknaden. I resultatredovisningen konstateras att det alljämt finns privatpersoner som har svårt att utföra grundläggande betaltjänster. Flertalet länsstyrelser påvisar att problemen i de flesta fall hör samman med svårigheter att använda tekniken för ändamålet, och i vissa fall är svårigheterna kopplade till en funktionsnedsättning eller hög ålder. Vissa länsstyrelser rapporterar även att problem förekommer för vissa föreningar och småföretagare inom handel och turism i glesbygden, främst i fjäll- och skärgårdsområden.

Enligt regeringens analys fortsätter betaltjänstmarknaden att utvecklas i snabb takt, och för att fler privatpersoner, föreningar och småföretag i hela landet ska kunna ta del av denna utveckling behövs en fortsatt utbyggnad av it-infrastrukturen.

3.3.4 Utskottets tidigare ställningstaganden

Trafikutskottet konstaterade i förra årets budgetbetänkande att det övergripande målet för politiken för informationssamhället inte var föremål för någon resultatredovisning, analys eller bedömning. Utskottet ansåg det viktigt att regeringen gör en samlad analys och bedömning av utvecklingen inom politikområdet för att det ska vara möjligt att bedöma i vilken utsträckning det övergripande målet har uppfyllts.

I samma betänkande påpekade utskottet att strukturen i resultatredovisningen av it-politiken borde förtydligas och kopplas till det mål som riksdagen har beslutat om för it-politiken. Utskottet framhöll att en sammanblandning av riksdagens

mål med regeringens egna mål i olika strategier och agendor kunde skapa otydlighet och göra det svårare att följa upp resultaten av de statliga insatserna.

3.3.5 Uppföljningsgruppens iakttagelser och bedömningar

Uppföljningsgruppen konstaterar nu att regeringen i årets budgetproposition föreslår att det övergripande målet för politiken för informationssamhället upphävs, att målet för elektronisk kommunikation omformuleras och görs till ett delmål inom it-politiken och att målet för postsektorn får en ny lydelse. Gruppen konstaterar vidare att utvecklingen av det övergripande målet inte analyseras eller bedöms i årets budgetproposition.

Strukturen i årets resultatredovisning av politiken för informationssamhället utgår, med undantag för det övergripande målet, från de mål på området som riksdagen beslutat om. Detta har utskottet tidigare efterlyst, och uppföljningsgruppen ser nu mycket positivt på denna utveckling som gör resultatredovisningen både tydligare och mer lättillgänglig för en bedömning av resultaten.

I resultatredovisningen anføres att det är svårt att mäta och avgränsa politikens bidrag inom området från andra offentliga och privata insatser. Uppföljningsgruppen förstår detta problem men vill ändå framhålla vikten av att redovisningen kommande år renodlas och i större utsträckning innehåller resultat och effekter av de statliga insatserna och i mindre grad allmänna omvärldsförändringar.

Uppföljningsgruppen välkomnar utvecklingen av indikatorer inom politikområdet och särskilt för området it-politik. De nya indikatorerna ger ett bättre underlag för analys och bedömning av nuläget i arbetet för it-målet.

Gruppen konstaterar även att det pågår ett arbete inom flera myndigheter för att utveckla indikatorer på området. Detta är positivt, och gruppen vill i sammanhanget påminna om de allmänna kriterier som gäller för utvecklingen av indikatorer: i första hand bör det vara indikatorer för uppnådda resultat, inte för insatser eller omvärldsförändringar. Dessutom 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.

Bilaga

Tabell 5.3 Indikatorer på målfyllnelse				
	2010	2011	2012	2013
It-politik				
<i>Individer, andel (%) av befolkningen (kvinnor/ män) 16-74 år som:</i>				
använt internet i stort sett varje dag	75/78	80/81	78/82	81/81
aldrig använt internet	7/6	5/4	7/4	4/4
använt internet för att hämta information från myndigheters hemsidor	63/65	69/70	72/75	73/75
använt internet för att ladda ned blanketter från myndigheters hemsidor	40/45	43/44	46/49	47/48
<i>Företag andel (%) (minst 10 anställda/ 1-9 anställda), som:</i>				
använt internet för att söka information från myndigheters hemsidor	88/74	92/82	93/84	93/82
använt internet för att hämta blanketter från myndigheters hemsidor	86/73	91/80	91/81	92/81
Elektronisk kommunikation				
<i>Mobiltäckning i hela landet (gittäckning/ befolkningstäckning (%)).</i>				
Taltjänster ¹	i.u.	i.u.	i.u.	84/>99
Datatjänster:				
1 Mbit/s ²	i.u.	i.u.	i.u.	74/>99
10 Mbit/s ³	i.u.	i.u.	i.u.	57/99
30 Mbit/s ⁴	i.u.	i.u.	i.u.	2/61
Prisutveckling:				
Ärsutveckling pris per abonnemang fast bredband 8 Mbit/s, juni-juni	i.u.	-12	-2	-3
Ärsutveckling lågprispriser snittanvändare mobila samtalstjänster, aug-aug	i.u.	-9	0	-14
Bredband				
Tillgänglighet:				
Andelen hushåll och företag som har tillgång till bredband om minst 100 Mbit/s	44	49	53	57
Antal hushåll och företag som saknar tillgång till bredband om minst 1 Mbit/s	1100	800	500	<500

Källor: SEB, PIS Prisutvecklingen på mobiltelefon- och bredband 2013

¹Avser den sammanlagda täckningen för Telnor, Tele2, TeliaSonera och Tre för handburen terminal utomhus.²Avser den sammanlagda täckningen för Net1, Telnor, Tele2, TeliaSonera och Tre för handburen terminal utomhus.³Avser den sammanlagda täckningen för Telnor, Tele2, TeliaSonera och Tre för handburen terminal utomhus.⁴Avser den sammanlagda täckningen för Telnor, Tele2, TeliaSonera och Tre för handburen terminal utomhus!