

Trafikutskottets betänkande 2018/19:TU1

Utgiftsområde 22 Kommunikationer

Sammanfattning

Den 12 december 2018 fastställde riksdagen budgetramen för utgiftsområde 22 Kommunikationer för 2019 till 58 967 655 000 kronor. I detta betänkande tillstyrker utskottet att riksdagen för 2019 anvisar anslagen i enlighet med det förslag som utskottet tagit fram utifrån Moderaternas och Kristdemokraternas budgetmotioner. Utskottet tillstyrker därmed delvis yrkanden i dessa motioner liksom delvis regeringens budgetproposition i denna del. Övriga motionsförslag om fördelningen av anslagen inom utgiftsområdet för 2019 avstyrks. Utskottet har vidare inget att invända mot regeringens förslag till ekonomiska bemyndiganden, låneramar, investeringsplaner och ekonomiska mål inom utgiftsområdet och tillstyrker därmed propositionen i detta avseende.

Trafikutskottet har vidare genomfört en uppföljning och analys av regeringens resultatredovisning i budgetpropositionen för utgiftsområde 22 Kommunikationer. I betänkandet redovisar utskottet sitt ställningstagande till vissa resultat och hur resultaten redovisas.

I betänkandet behandlas även vissa motioner om några myndighetsrelaterade frågor, vilka avstyrks.

I betänkandet finns en reservation (C) och fyra särskilda yttranden (S, SD, C, V, L och MP). Ledamöterna från Socialdemokraterna, Sverigedemokraterna, Centerpartiet, Vänsterpartiet, Liberalerna och Miljöpartiet avstår från ställningstagande när det gäller anslagsbeslutet och redovisar i stället sina överväganden i särskilda yttranden.

Behandlade förslag

Proposition 2018/19:1 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer.

17 yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2018/19.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut	4
Redogörelse för ärendet	6
Ärendet och dess beredning.....	6
Budgetprocessen i riksdagen	6
Betänkandets disposition	7
Utskottets överväganden.....	8
Regeringens resultatredovisning för utgiftsområde 22	
Kommunikationer.....	8
Regeringens hantering av riksdagens tillkännagivanden	15
Anslag inom utgiftsområde 22 Kommunikationer	17
Samlat ansvar för transportslagen.....	55
Trafikverkets underhållsanslag.....	57
Reservation	59
Trafikverkets underhållsanslag, punkt 3 (C).....	59
Särskilda yttranden	60
1. Anslag inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 1 (S, V, MP).....	60
2. Anslag inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 1 (SD).....	62
3. Anslag inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 1 (C)	66
4. Anslag inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 1 (L)	67
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag.....	71
Propositionen	71
Motioner från allmänna motionstiden 2018/19	72
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens och motionärernas anslagsförslag	74
<i>Bilaga 3</i>	
Regeringens förslag till beställningsbemyndiganden.....	76
<i>Bilaga 4</i>	
Utskottets anslagsförslag	77
<i>Bilaga 5</i>	
Uppföljning av regeringens resultatredovisning	78
<i>Tabeller</i>	
Tabell 1 Budgetförslag för 2019 för utveckling av statens transportinfrastruktur m.m.	19
Tabell 2 Anslaget 1:1 – fördelning på anslagsposter	20
Tabell 3 Investeringsplan för Trafikverket	22
Tabell 4 Beräknad låneskuld 2018–2020 för projekt som med riksdagens godkännande finansieras med lån	24
Tabell 5 Budgetförslag för 2019 för vidmakthållande av statens transportinfrastruktur m.m.	26
Tabell 6 Anslaget 1:2 – fördelning på anslagsposter	27
Tabell 7 Budgetförslag för 2019 för trafikslagsövergripande frågor	29
Tabell 8 Budgetförslag för 2019 för sjöfartsområdet.....	31
Tabell 9 Investeringsplan för Sjöfartsverket 2019–2021	33
Tabell 10 Budgetförslag för luftfartsområdet	34
Tabell 11 Investeringsplan för Luftfartsverket 2019–2021.....	37

Tabell 12 Budgetförslag för 2019 för informationssamhället	39
Tabell 13 Sverigedemokraternas förslag till ändrade anslag för 2019 för utgiftsområde 22 Kommunikationer	66
Tabell 14 Liberalernas förslag till ändrade anslag för 2019 för utgiftsområde 22 Kommunikationer	70

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Anslag inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

a) Anslagen för 2019

Riksdagen anvisar, med de anslagsvillkor utskottet anger, anslagen för 2019 inom utgiftsområde 22 enligt utskottets förslag i bilaga 4.

Därmed bifaller riksdagen delvis proposition 2018/19:1 utgiftsområde 22 punkt 11 och motionerna

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 1 och

2018/19:2899 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 1, 4 och 6–8 samt

avslår motionerna

2018/19:1121 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 3,

2018/19:2368 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD),

2018/19:2627 av Anders Åkesson m.fl. (C),

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 3 och 74,

2018/19:2899 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 2, 3 och 5 samt

2018/19:2954 av Helena Gellerman m.fl. (L).

b) Bemyndiganden om ekonomiska åtaganden

Riksdagen bemyndigar regeringen att

1. för 2019 ta upp lån i Riksgäldskontoret som inklusive tidigare upplåning uppgår till högst 41 300 000 000 kronor för vissa infrastrukturprojekt,

2. under 2019 ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst de belopp och inom den tidsperiod som regeringen föreslår.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2018/19:1 utgiftsområde 22 punkterna 1 och 12.

c) Godkännande av investeringsplaner

Riksdagen godkänner investeringsplanen för Sjöfartsverket för 2019–2021 som riktlinje för Sjöfartsverkets investeringar och investeringsplanen för flygtrafikledning för 2019–2021 som riktlinje för Luftfartsverkets investeringar.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2018/19:1 utgiftsområde 22 punkterna 6 och 9.

d) Övriga bemyndiganden och godkännande av ekonomiska mål

Riksdagen

1. bemyndigar regeringen att inom givna beloppsgränser för investeringar eller åtgärder i den nationella planen respektive länsplaner

ta emot bidrag från kommuner, landsting eller företag i enlighet med vad regeringen föreslår,

2. bemyndigar regeringen att inom givna beloppsgränser för investeringar eller åtgärder i den nationella planen respektive länsplaner finansiera dessa genom förskottering (räntefria lån) från kommuner, landsting eller företag i enlighet med vad regeringen föreslår,

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

4. bemyndigar regeringen att för 2019 ge Sjöfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar,

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

6. bemyndigar regeringen att för 2019 ge Luftfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar,

7. fastställer avgiftsuttaget för finansiering av åtgärder mot allvarliga fredstida hot och påfrestningar som gäller elektronisk kommunikation till högst 100 000 000 kronor under 2019.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2018/19:1 utgiftsområde 22 punkterna 2–5, 7, 8 och 10.

2. Samlat ansvar för transportslagen

Riksdagen avslår motion

2018/19:274 av Hampus Hagman (KD).

3. Trafikverkets underhållsanslag

Riksdagen avslår motion

2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 24.

Reservation (C)

Stockholm den 13 december 2018

På trafikutskottets vägnar

Jens Holm

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Jens Holm (V)*, Anders Åkesson (C)*, Anna-Caren Säterberg (S)*, Jessica Rosencrantz (M), Jasenko Omanovic (S)*, Edward Riedl (M), Jimmy Ståhl (SD)*, Teres Lindberg (S)*, Sten Bergheden (M), Thomas Morell (SD)*, Johan Büser (S)*, Magnus Jacobsson (KD), Elin Gustafsson (S)*, Helena Gellerman (L)*, Patrik Jönsson (SD)*, Emma Berginger (MP)* och Anders Hansson (M).

* Avstår från ställningstagande under punkt 1, se särskilda yttranden.

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I detta ärende behandlas regeringens budgetproposition 2018/19:1 i de delar som gäller utgiftsområde 22 Kommunikationer och ett antal motionsyrkanden från allmänna motionstiden 2018/19. Regeringens förslag till riksdagsbeslut och motionsförslagen finns i bilaga 1.

I bilagorna 2 och 3 finns en sammanställning av regeringens förslag till anslag för 2019 och beställningsbemyndiganden samt de avvikelser från dessa som M, SD, C, KD och L föreslår i sina anslagsmotioner. I bilaga 4 redovisas utskottets förslag till beslut om anslag för 2019. Utskottet har även gjort en uppföljning av regeringens resultatredovisning för utgiftsområde 22 Kommunikationer som redovisas i bilaga 5 i detta betänkande.

I propositionen anføres att särskilda principer har tillämpats vid utformningen av propositionen med anledning av att den har beslutats av en övergångsregering (prop. 2018/19:1 utg.omr. 22 s. 13). Utgångspunkten för förslagen i propositionen har varit den budget som riksdagen har beslutat för 2018 efter förslag i budgetpropositionen för 2018. Vidare har vissa generella justeringar av anslagen gjorts i enlighet med vad som redovisas i propositionen. Regeringen har avstått från att redovisa den framtida politiska inriktningen för utgiftsområdet.

Ledamöterna från Moderaterna och Kristdemokraterna har under utskottets beredning av ärendet lämnat viss kompletterande information till förslagen i sina motioner. Vidare har tjänstemän från Näringsdepartementet vid ett utskottssammanträde den 6 december 2018 informerat utskottet om de budgetmässiga effekterna av de anslagsförslag som Moderaterna och Kristdemokraterna har presenterat i utskottet.

Budgetprocessen i riksdagen

Rambeslutsprocessen

Budgetprocessen innebär bl.a. att riksdagen i ett första steg genom ett beslut fastställer en utgiftsram för varje utgiftsområde. Utgiftsramen anger det belopp som utgiftsområdets anslag högst får uppgå till (11 kap. 18 § riksdagsordningen).

Riksdagen har den 12 december 2018 bestämt utgiftsramen för 2019 för utgiftsområde 22 Kommunikationer till 58 967 655 000 kronor (prop. 2018/19:1, bet. 2018/19:FiU1, rskr. 2018/19:62). I detta betänkande föreslår trafikutskottet för riksdagen hur anslagen för utgiftsområdet ska fördelas inom utgiftsområdesramen. Riksdagens ställningstagande till anslag för utgiftsområdet ska göras genom *ett* beslut (11 kap. 18 § 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 propositionen lämnar regeringen en sådan redovisning. Mot bakgrund av de principer som tillämpats vid utformningen av propositionen med anledning av att den har beslutats av en övergångsregering har dock regeringen avstått från att redovisa sina slutsatser av de presenterade resultaten.

I utskottens uppgifter ingår 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.

Betänkandets disposition

Betänkandet disponeras så att regeringens resultatredovisning behandlas först. Därefter behandlas regeringens hantering av de tillkännagivanden från riksdagen som redovisas i budgetpropositionen. Därefter behandlas de förslag i propositionen och de motioner som gäller anslag inom utgiftsområde 22. Slutligen behandlas några motionsförslag som väckts under allmänna motionstiden 2018/19 om samlat ansvar för transportslagen och Trafikverkets underhållsanslag.

Utskottets överväganden

Regeringens resultatredovisning för utgiftsområde 22 Kommunikationer

Propositionen

Utvecklingsarbete

I september 2016 gav regeringen Trafikanalys i uppdrag att se över de transportpolitiska preciseringarna och lämna förslag till indikatorer för att följa upp de transportpolitiska målen respektive föreslå transportpolitiska preciseringar avseende trafiksäkerhet. Utgångspunkten i Trafikanalys arbete var att indikatorerna skulle beskriva transportsystemets tillstånd, utvecklingsinriktning och utvecklingstakt, vara välmotiverade ur ett helhetsperspektiv, begränsade till antalet, uppföljningsbara samt i den mån det är lämpligt vara trafiköverslagsgripande. Trafikanalys har redovisat de båda uppdragen och Regeringen har haft Trafikanalys redovisning som utgångspunkt för att beskriva transportsystemet i budgetpropositionen.

Mål och redovisning av resultat för transportpolitiken

Övergripande mål för transportpolitiken

Det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Dessutom har riksdagen beslutat om ett funktionsmål – tillgänglighet – och ett hänsynsmål – säkerhet, miljö och hälsa (prop. 2008/09:93, bet. 2008/09:TU14, rskr. 2008/09:257 och prop. 2012/13:1 utg.omr. 22, bet. 2012/13:TU1, rskr. 2012/13:118).

Utöver detta har regeringen i propositionen Ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige fastställt målet att växthusgasutsläppen från inrikes transporter (utom inrikes luftfart som ingår i EU:s system för handel med utsläppsrätter EU ETS) ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. Riksdagen fattade beslut om målet den 15 juni 2017 (prop. 2016/17: 146, bet. 2016/17: MJU 24, rskr. 2016/17:320).

Resultatbedömning av målen för transportpolitiken

Transportpolitikens övergripande mål – samhällsekonomisk effektivitet

Det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Indikator för transportpolitikens övergripande mål är *Samhällsekonomisk effektivitet*.

Regeringens bedömning är att flera trafikslag inte står för sina egna kostnader. Undantaget är biltrafiken på landsbygden där biltrafiken betalar

mer än summan av de kvantifierbara kostnaderna. Det gäller framförallt bensinfordon, men också dieselfordon.

Funktionsmålet tillgänglighet

Funktionsmålet tillgänglighet anger att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska dessutom vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors och mäns transportbehov. Indikatorer för funktionsmålet är *Transportsystemets standard och tillförlitlighet*, *Tillgänglighet – persontransporter*, *Användbarhet för alla i transportsystemet*, *Tillgänglighet – godstransporter* och *Transportbranschens villkor*.

Regeringen bedömer att transportsystemets standard och tillförlitlighet sammantaget är oförändrad jämfört med startåret 2009. Företagens nöjdhet med transportsystemet har sammantaget ökat något sedan 2009. När det gäller tillgängligheten med persontransporter har den enligt redovisningen förbättrats över tid. Interregional tillgänglighet har successivt förbättrats sedan målen antogs 2009. Den internationella tillgängligheten har också förbättrats under 2017. Regeringens bedömning är att transportsystemets användbarhet för personer med funktionsnedsättning har förbättrats något sedan 2009. Skillnaderna mellan användbarheten för män och kvinnor har inte förändrats, vilket innebär att transportbehovet inte fullt ut likvärdigt svarar mot kvinnors respektive mäns transportbehov. Vidare gör regeringen bedömningen att tryggheten i transportsystemet har försämrats sedan 2009.

När det gäller tillgänglighet för godstransporter så bedömer regeringen att den är på en lägre nivå 2017 jämfört med när målen antogs 2009, men har utvecklats positivt det senaste året.

Hänsynsmålet – säkerhet, miljö och hälsa

Hänsynsmålet 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. Indikatorer för hänsynsmålet är *Döda och allvarligt skadade*, *Växthusgasutsläpp*, *Energieffektivitet*, *Naturmiljö och kulturlandskap* samt *Människors hälsa och livsmiljö*.

Enligt regeringens resultatredovisning omkom under 2017 253 personer (196 män och 57 kvinnor) i vägtrafikolyckor mot 270 personer under 2016. Det är det lägsta uppmätta antalet omkomna i vägtrafiken sedan andra världskriget. Under den senaste tioårsperioden har antalet barn som har omkommit i vägtrafiken mer än halverats. Regeringen anger att det kommer att krävas en årlig minskning av antalet omkomna med 7,7 procent för att nå etappmålet till 2020. En sådan minskning är snabbare än den genomsnittliga minskningen under det senaste decenniet. Antalet omkomna i bantrafiken har minskat de två senaste åren efter att i flera år ha legat på en jämn nivå och är nu på den lägsta nivån sedan 2000. Regeringens bedömning är att denna

minskning kan bero på det systematiska arbetet för att stängsla in och övervaka särskilda järnvägssträckor som haft många självmord och omfattande spårspning.

Regeringens redovisning visar att utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter har minskat jämfört med 2009 då de transportpolitiska målen antogs. Däremot var utsläppen från utrikes transporter och resor där bränslet bunkrats i Sverige högre än någonsin tidigare under 2017.

När det gäller energieffektiviteten i transportsystemet har den långsamt förbättrats över tid. Av regeringens redovisning framgår att detta gäller tydligast för persontransporter på väg, vilken till största delen drivits av en generell effektivisering av alla nya personbilar.

I propositionen anger regeringen att transporternas påverkan på naturmiljön och kulturlandskapet inte har förändrats på ett avgörande sätt jämfört med 2009. Transportsystemets påverkan på människors hälsa och livsmiljö har inte heller förändrats på ett avgörande sätt sedan 2009.

Mål och redovisning av resultat för politiken för informations-samhället

Övergripande mål för politiken för informationssamhället

Politiken för informationssamhället omfattar områdena allmänna frågor om digitalisering och användningen av informationsteknik (digitaliseringspolitik), elektronisk kommunikation, post samt grundläggande betaltjänster. Åtgärder och resultat med koppling till it-området följs även upp och redovisas inom andra utgiftsområden.

Det finns inget övergripande mål för politikområdet. I stället finns det särskilda mål för de tre delområden som ingår i politiken för informations-samhället: digitaliseringspolitik, post och grundläggande betaltjänster.

Målet för digitaliseringspolitiken är att Sverige ska vara bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter. Ett delmål inom digitaliseringspolitiken är att elektronisk kommunikation ska vara effektiv, säker och robust samt tillgodose användarnas behov. Elektroniska kommunikationer ska i första hand tillhandahållas genom en väl fungerande marknad, men staten ska ha ett ansvar på områden där allmänna intressen inte kan tillgodoses enbart av marknaden. Ett annat delmål är att Sverige ska ha bredband i världsklass. Alla hushåll och företag bör ha goda möjligheter att använda sig av elektroniska samhällstjänster och elektronisk service via bredband. Regeringens mål för digitalisering av det offentliga Sverige är en enklare vardag för medborgare, en öppnare förvaltning som stöder innovation och delaktighet samt högre kvalitet och effektivitet i verksamheten.

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.

Statens ansvar för de grundläggande betaltjänsterna omfattar de orter och den landsbygd där behovet av grundläggande betaltjänster inte tillgodoses av marknaden.

Resultatbedömning av målen för it-området

Målet om digitaliseringspolitiken

Regeringens bedömning är att användningen av digitaliseringens möjligheter är hög i Sverige och Sverige rankas ofta högt, bland de fem bästa, i internationella jämförelser. Det har även blivit vanligare att använda internet varje dag för både kvinnor, män, flickor och pojkar. Däremot visar de flesta indikatorer för användning av datorer och internet att mäns användning är något större än kvinnors användning. Större könsskillnader återfinns enligt regeringens redovisning i it-sektorn där andelen kvinnor fortsatt är relativt låg.

Delmålet om elektronisk kommunikation

Av regeringens resultatredovisning följer att Sverige har en väl utbyggd digital infrastruktur i jämförelse med andra europeiska länder.

Delmålet om bredband

Tillgången till bredband med de högsta överföringshastigheterna är enligt regeringen fortsatt ojämnt fördelad mellan tätort/småort och mer glesbefolkade områden. Antalet hushåll och företag som helt saknar tillgång till bredband har enligt regeringens bedömning minskat. Cirka 60 hushåll och företag saknar sådan tillgång, en minskning med ca 30 stycken från föregående år. I redovisningen anges vidare att i oktober 2017 var yttäckningen, dvs. den geografiska täckningen, för mobilt bredband i områden där man normalt befinner sig 85 procent för hastigheter upp till 10 Mbit/s och 12 procent för hastigheter upp till 30 Mbit/s. Av redovisningen framgår att de allra flesta fasta bredbandsabonnemang som säljs i Sverige i dag har en nedladdningshastighet på 100 Mbit/s eller mer. Priset sjönk under 2017 med sex procent för det billigaste abonnemanget på 100 Mbit/s som erbjöds på nationell basis.

Resultatredovisning av målet för postsektorn

I februari 2018 fanns det 30 postoperatörer på den svenska postmarknaden med tillstånd att bedriva postverksamhet. Av redovisningen framgår att under 2017 låg antalet inkomna klagomål gällande postfrågor till Post- och telestyrelsen (PTS) kvar på en hög nivå. Likt föregående år gäller klagomålen ofta utdelningen (felutdelade, saknade och/eller försenade brev). Kravet på övernattbefordran av brev har ändrats så att Postnord får ta två dagar på sig att dela ut breven. Samtidigt skärptes kvalitetskravet till att gälla 95 procent av breven i stället för 85 procent.

Resultatredovisning av målet för grundläggande betaltjänster

Av regeringens resultatredovisning följer att det fortfarande är främst de som inte är digitalt delaktiga som upplever problem med tillgången till

grundläggande betaltjänster, vilket gäller både privatpersoner, småföretagare och föreningar.

Utskottets ställningstagande

Inledande kommentarer

Trafikutskottet har under flera år uppmärksammat mål- och resultatfrågor vid beredningen av budgetpropositionen och utskottet har liksom tidigare år följt upp regeringens resultatredovisning inom utgiftsområde 22 Kommunikationer. Utskottet har i årets granskning tagit i beaktande att särskilda principer har tillämpats vid utformningen av budgetpropositionen för 2019 med anledning av att den har beslutats av en övergångsregering. Uppföljningen har inriktats på att följa upp arbetet med mål- och resultatstyrning, resultatredovisningens struktur samt arbetet med resultatindikatorer och de resultat som regeringen redovisar. 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 arbetsgrupp för uppföljning och utvärdering. I bilaga 5 i detta betänkande redovisas uppföljningen i sin helhet.

Utskottet har tidigare pekat på att Riksdagsförvaltningen och Regeringskansliet för en kontinuerlig dialog och arbetar tillsammans med att utveckla den ekonomiska styrningen och resultatredovisningen från regeringen till riksdagen. Inom trafikutskottets beredningsområde pågår sedan ett antal år en dialog mellan trafikutskottet och Näringsdepartementet på tjänstemannanivå. Dialogen har resulterat i en successiv utveckling och förbättring av resultatredovisningen. Utskottet har framhållit att det ser positivt på att denna dialog fortsätter och utvecklas.

Trafikutskottet har genomfört uppföljningar av aktuella frågor inom det transportpolitiska området och återkommande efterlyst att regeringen ska kommentera dessa. Även om det har framkommit att rapporterna och deras innehåll har beaktats på Regeringskansliet skulle utskottet se positivt på om regeringen kunde redovisa på vilket sätt man har tagit hänsyn till resultaten. Utskottet vill särskilt peka på att det 2018 tog fram en rapport om fossilfria drivmedel för att minska transportsektorns klimatpåverkan (2017/18:RFR13) som bl.a. tar upp växthusgasutsläpp och energieffektiviseringar, vilket berör två av regeringens nya indikatorer inom det transportpolitiska området.

Trafikutskottet har tidigare slagit fast att regeringens resultatredovisning är ett viktigt underlag för riksdagens budgetberedning. Utskottet har även pekat på att det därför är viktigt att regeringens redovisning och bedömning har en klar och tydlig struktur som knyter samman mål, statliga insatser och uppnådda resultat. Årets budgetproposition har beslutats av en övergångsregering och utskottet kan konstatera att en mer generell bedömning om utvecklingen av de övergripande riksdagsbundna målen därför saknas.

Utskottet ser dock gärna att regeringen i kommande budgetpropositioner lyfter fram en sådan sammantagen bedömning så att kopplingen mellan mål, indikatorer och resultat blir tydlig.

Resultatredovisning av transportpolitiken

Resultatredovisningens struktur

I årets budgetproposition har regeringen redovisat resultat kopplade till de nya indikatorerna som Trafikanalys har tagit fram. Utskottet ser positivt på de nya indikatorerna och understryker vikten av att dessa indikatorer fortsatt används. Utskottet anser att regeringens redovisning av resultaten kopplade till de nya indikatorerna är logisk och väl strukturerad.

Utskottet kan konstatera att i redovisningen blandas insatser och resultat vilket försvårar möjligheterna till en tydlig bild av hur det har gått för respektive indikator. Utskottet vill lyfta fram att en redovisning av insatser och resultat blir tydligare om de redovisas under separata rubriker, vilket också görs på vissa ställen.

I årets redovisning finns tabeller med tidsserier för vissa av resultaten, något som utskottet ser positivt på. Exempelvis redovisas döda och allvarligt skadade i tabellform vilket tydliggör utvecklingen över tid. Utskottet ser gärna att fler av resultaten redovisas med tidsserier för att utvecklingen över tid ska bli tydligare.

För vissa indikatorer finns en kort och sammanfattande redovisning för utvecklingen medan detta saknas för andra indikatorer. Utskottet anser att det vore positivt om alla indikatorer inleds med en kort sammanfattning.

I årets budgetproposition saknas hänvisning till hur de riksdagsbundna målen för transportpolitiken kopplar till Agenda 2030-målen. Utskottet ser gärna att dessa kopplingar görs framgent.

Utsläppen av växthusgaser

Utskottet noterar att regeringen redovisar att utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter har minskat jämfört med 2009. Regeringen konstaterar vidare att utsläppen har minskat med 17 procent under perioden 2010–2016 och 0,7 procent under 2017. Regeringen ställer dock inte i sin redovisning resultaten för växthusgasutsläppen i relation till etappmålet för 2030 om en minskning om 70 procent. Utskottet anser att det vore mycket positivt med en liknande redovisning som den som görs av antalet omkomna i trafiken där det redovisas hur stor årlig minskning av antalet omkomna som krävs för att det uppsatta etappmålet inom området ska nås. På motsvarande sätt skulle regeringen kunna uppmärksamma vilken årlig minskning av växt-husgasutsläpp som krävs för att kunna nå det uppsatta etappmålet 2030.

Utskottet noterar med tillfredsställelse att regeringen redovisar utsläpp från internationella transporter i årets budgetproposition, något som utskottet har efterfrågat i tidigare resultatredovisningar. Utskottet understryker vikten av att

utsläpp från internationella transporter fortsatt redovisas så att utskottet får en tydlig bild av utvecklingen över tid.

Resultatredovisning av politiken för informationssamhället

Indikatorer m.m.

Utskottet konstaterar att det finns indikatorer för digitaliseringspolitiken men att det saknas indikatorer för postsektorn samt för de grundläggande betaltjänsterna. I regeringens resultatredovisning används i stället kvalitativa bedömningar för att mäta utvecklingen inom sistnämnda områden. För att kunna följa utvecklingen för postsektorn och grundläggande betaltjänster anser utskottet att det vore önskvärt med indikatorer.

Utskottet ser positivt på att resultaten för indikatorerna för digitaliseringspolitiken finns listade i en tabell med utvecklingen över tid. Utskottet noterar däremot att resultaten i löptext inte kopplar till indikatorerna utan redovisas i relation till fem delmål ur regeringens digitaliseringsstrategi. Hur digitaliseringsstrategins delmål kopplar till det riksdagsbundna övergripande målet är otydligt enligt utskottets mening. Utskottet ser därför gärna att redovisningen av resultaten för digitaliseringspolitiken ses över och att kopplingen mellan mål, indikator och resultat tydliggörs.

Utskottet konstaterar vidare att regeringen även i år lyfter fram att det saknas indikatorer för området robusthet och säkerhet inom området elektronisk kommunikation. Utskottet ser positivt på att regeringen noterar behovet av ett utvecklingsarbete på detta område.

Utskottet noterar även att det i årets budgetproposition saknas hänvisning till hur riksdagens mål inom politiken för informationssamhället kopplar till Agenda 2030-målen.

Redovisade resultat

Utskottet konstaterar att i resultatredovisningen blandas insatser och resultat vilket försvårar möjligheterna till en tydlig bild av utvecklingen på området.

Utskottet noterar att antalet inkomna klagomål gällande postfrågor fortsatt ligger på en hög nivå. Enligt utskottets mening är det viktigt att postoperatörerna och PTS fortsätter att följa kvalitetsutvecklingen och vidtar lämpliga åtgärder för att förebygga och avhjälpa kvalitetsbrister inom postmarknaden.

Riksdagen har beslutat om ändringar i postlagen som trädde i kraft den 1 april 2018. Ändringarna innebär bl.a. att den som tillhandahåller en posttjänst ska lämna vissa uppgifter om sin ekonomi och verksamhet till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer. Utskottet ser positivt på att möjligheterna till uppföljning av utvecklingen på postområdet förbättras i samband med de nya bestämmelserna.

I de nya bestämmelserna i postförordningen har kraven på övernatt-befordran ändrats till tvådagarsbefordran och minst 95 procent av de inrikes brev som lämnas in ska ha delats ut inom två arbetsdagar oavsett var i landet

brevet har lämnats in. Utskottet ser det som angeläget att regeringen i kommande redovisning redovisar resultatet av de nya bestämmelserna.

Regeringens hantering av riksdagens tillkännagivanden

Bakgrund

Den konstitutionella praxis som har vuxit fram i fråga om tillkännagivanden innebär att utgångspunkten bör vara att regeringen tillgodoser ett tillkännagivande. Tillkännagivanden är dock inte rättsligt bindande, och om regeringen inte delar riksdagens mening i en fråga och inte har för avsikt att tillgodose riksdagens önskemål, bör den underrätta riksdagen om detta inom den eventuella tidsgräns som angetts i tillkännagivandet. Även skälen till varför regeringen inte har tillgodosett tillkännagivandet bör redovisas. Konstitutionsutskottet har i betänkande 2016/17:KU21 framfört bl.a. att berört utskott lämpligen kan redovisa sin syn i samband med att regeringen i t.ex. budgetpropositionen redovisar sin behandling av ett tillkännagivande.

Redovisade tillkännagivanden

I budgetpropositionen för 2019 redovisar regeringen när det gäller utgiftsområde 22 behandlingen av fyra tillkännagivanden.

I riksdagsskrivelse 2016/17:185 tillkännagavs att regeringen snarast bör utforma en nationell flygstrategi som syftar till att säkerställa flygets konkurrenskraft (bet. 2016/17:TU10), och i riksdagsskrivelse 2017/18:104 tillkännagavs behovet av en nationell flygstrategi som syftar till att säkerställa flygets konkurrenskraft (bet. 2017/18:TU1). I budgetpropositionen pekar regeringen på att i mars 2018 hölls ett uppföljningsmöte med de aktörer som varit med i framtagandet av flygstrategin om genomförda och aktuella åtgärder inom ramen för flygstrategin. Exempelvis presenterades Arlandarådets arbete och aktuellt förhandlingsarbete i EU om en ny förordning om skydd av konkurrens inom luftfarten. Vidare redovisas i propositionen att regeringen under 2018 har tillsatt en utredning om styrmedel för att främja användning av biobränsle för flyget (dir. 2018:10), uppdragit åt Statens energimyndighet att stimulera och verka för en utveckling och ökad användning av flygbiobränsle i Sverige (N2018/02705/FÖF) samt uppdragit åt Luftfartsverket att genomföra en fördjupad studie avseende utformning av det svenska luftrummet (N2018/02937/SUBT). Därutöver meddelar regeringen att den flygplatsöversyn som aviserades i flygstrategin genomförs internt inom Regeringskansliet under 2018.

I riksdagsskrivelse 2014/15:206 tillkännagavs dels behovet av att skyndsamt utarbeta erforderliga regeländringar så att lastbilar med en bruttovikt på upp till 74 ton tillåts att trafikera de delar av det allmänna

vägnätet som har tillräcklig bärighet, dels behovet av en generösare dispensgivning och fortsatt utredning när det gäller frågan om att tillåta fordonsekipage på upp till 30 meter (bet. 2014/15:TU12), och i riksdagskrivelse 2016/17:238 tillkännagavs att regeringen skyndsamt bör se över hur längre fordonståg i högre utsträckning kan tillåtas på det svenska vägnätet (bet. 2016/17:TU14). I budgetpropositionen framhåller regeringen att den beslutade den 15 februari 2018 om nödvändiga ändringar i trafikförordningen (1998:1276) och vägmärkesförordningen (2007:90). Ändringarna trädde i kraft den 1 april i år. Regeringen hade dessförinnan den 30 november 2017 fattat beslut om ändringar i trafikförordningen för att möjliggöra färd med längre och tyngre fordon eller fordonståg under en provperiod. Dessa ändringar, som trädde i kraft den 1 februari 2018, ger enligt regeringen förutsättningar för att utveckla nya tekniker och konstruktioner. Regeringen meddelar också att den beslutade den 30 augusti 2018 om ett uppdrag till Trafikverket att analysera om och var längre lastbilar bör tillåtas på det svenska vägnätet (N2018/04593/MRT).

Utskottets ställningstagande

Utskottet noterar att det av redovisningen i budgetpropositionen av riksdagens ovan nämnda tillkännagivanden inte framgår om regeringens bedömning är att tillkännagivandena är slutbehandlade eller inte. Utskottet avser därför att återkomma till frågan om tillkännagivandenas hantering senare under riksmötet i samband med att regeringen på sedvanligt vis i skrivelse 75 redovisar vilka åtgärder den vidtagit med anledning av de riksdagskrivelser som överlämnats till regeringen.

Anslag inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen anvisar för 2019 sammanlagt ca 58 968 miljoner kronor till anslagen inom utgiftsområde 22 Kommunikationer i enlighet med utskottets förslag i bilaga 4. Riksdagen bifaller därmed delvis yrkanden i Moderaternas och Kristdemokraternas budgetmotioner för utgiftsområde 22. Riksdagen ställer sig samtidigt bakom övriga delar i proposition 2018/19:1 utgiftsområde 22 Kommunikationer punkt 11 som därmed bifalls delvis. Riksdagen ställer sig också bakom regeringens förslag till ekonomiska bemyndiganden, låneramar, investeringsplaner och ekonomiska mål inom utgiftsområdet och bifaller därmed punkterna 1–10 och 12 i propositionen. Riksdagen avslår övriga motionsförslag om fördelningen av anslagen för 2019 inom utgiftsområdet.

Jämför särskilt yttrande 1 (S, V, MP), 2 (SD), 3 (C) och 4 (L).

Propositionen

Utgiftsområde 22 Kommunikationer omfattar transportpolitik och politiken för informationssamhället. I området transportpolitik ingår infrastruktur och trafikfrågor inom järnvägs-, väg-, sjöfarts- och luftfartsområdena samt transportforskning. Politiken för informationssamhället omfattar områdena allmänna frågor om digitalisering och användningen av informationsteknik (digitaliseringspolitik), elektronisk kommunikation, post samt grundläggande betaltjänster.

I budgetpropositionen föreslår regeringen att 59 457 miljoner kronor anvisas till utgiftsområdet för 2019. För 2020 beräknas anslagsnivån till 59 808 miljoner kronor och för 2021 till 60 128 miljoner kronor.

Särskilda principer har tillämpats vid utformningen av propositionen med anledning av att den har utformats av en övergångsregering. I finansplanen i propositionen redogörs för dessa principer.

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
- utbetalning av medel från Kammarkollegiet till andra myndigheter för rättegångskostnader m.m. samt statsbidrag till kommuner för hantering av fordon som är registrerade på s.k. fordonsmålvakter

- investeringar i statliga vägar och järnvägar, stora och strategiska farleder och slussar
- statligt investeringsbidrag till landningsbanan i Sälen
- 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
- statlig medfinansiering till byggande av regionala kollektivtrafik-anläggningar (inklusive tillgänglighetsanpassningsbidrag), statlig medfinansiering till cykelvägar, särskild statlig medfinansiering till storstädernas trafiksystem, statlig medfinansiering via länsplanerna till drift och byggande av enskilda vägar samt miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder på kommunala vägar samt åtgärder för ökad samordning av godstransporter och omlastning av gods till transporter med låga utsläpp
- statlig medfinansiering till projektering av tunnelbaneutbyggnaden i Stockholm
- 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 systemavgifter
- 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
- inbetalning av aktiekapital till det schweiziska bolaget Eurofima (European Company for the Financing of Railroad Rolling Stock)
- uppdatering av Försvarsmaktens flyghinderdatabas till den del som avser den civila luftfarten
- att ersätta transportörer för kostnader för identitetskontroller som utförs med stöd av lagen (2015:1073) om särskilda åtgärder vid allvarlig fara för den allmänna ordningen eller den inre säkerheten i landet
- investeringar i anläggningar för nykterhetskontroll i hamnar
- underlag och stöd kring bilstöd till personer med funktionsnedsättning
- bidrag till kollektivtrafik till skolungdomar under sommarlovet

- utgifter för förvaltningskostnader och andra åtgärder för beredskap och civilt försvar inom transportområdet
- utgifter avseende investeringar i viss infrastruktur för flygtrafiktjänst.

Anslaget 1:10 *Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk* får användas till utgifter för

- bidrag som EU beviljar genom det äldre regelverket om finansiering på området för TEN-T och enligt fonden för ett sammanlänkat Europa, CEF.

Anslaget 1:11 *Trängselskatt i Stockholm* får användas till utgifter för

- investeringar i vägnätet i Stockholmsregionen som finansieras med överskott från trängselskatten
- statlig medfinansiering till projektering av tunnelbaneutbyggnaden i Stockholmsregionen
- medfinansiering av tunnelbaneutbyggnad i Stockholmsregionen
- investeringskostnader och utbyte av utrustning i betalsystemet
- 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 Göteborgsregionen
- investeringskostnader och utbyte av utrustning i betalsystemet
- system- och administrationskostnader för trängselskatten i Göteborg.

Regeringen föreslår att riksdagen anvisar anslagen för 2019 enligt följande tabell:

Tabell 1 Budgetförslag för 2019 för utveckling av statens transportinfrastruktur m.m.

Miljoner kronor

Anslag		2018	2019
		Anslag	Förslag
1:1	Utveckling av statens transportinfrastruktur	25 529	26 014
1:10	Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	150	150
1:11	Trängselskatt i Stockholm	1 529	1 753
1:14	Trängselskatt i Göteborg	900	837

Källa: Prop. 2018/19:1 utg.omr. 22.

Regeringens preliminära beräkning på poster för anslaget 1:1 redovisas i tabellen nedan.

Tabell 2 Anslaget 1:1 – fördelning på anslagsposter

Miljoner kronor

	2018	2019
	Prognos	Budget
Större investeringar i nationell plan		
– Väginvesteringar	4 438	4 255
– Järnvägsinvesteringar	7 807	10 083
– Sjöfartsinvesteringar	623	316
– Luftfartsinvesteringar	50	50
Övriga investeringar		
–Trimning och effektivisering samt miljöinvesteringar	2 554	2 583
–Stadsmiljöavtal	1 075	1 000
Investeringar i regional plan	2 864	2 877
Övrig verksamhet	2 352	2 336
Räntor och återbetalning av lån	2 052	2 376
Kammarkollegiets disposition	27	27
Summa	23 885	26 014

Källa: Prop. 2018/19:1 utg.omr. 22.

Förklaringar av ändringar

Regeringen anger att Transportstyrelsen behöver resurser till följd av eftersatt it-förvaltning och för att genomföra en teknisk uppgradering i syfte att förbättra säkerhet och stabilitet. De principer som tillämpats vid utformningen av propositionen innebär att minskningen av anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* för att finansiera en ökning av Transportstyrelsens förvaltningsanslag genomförs. Regeringen föreslår därför att anslaget 1:1 minskas med 44,5 miljoner kronor 2019. Motsvarande belopp tillförs anslaget 1:12 *Transportstyrelsen*.

De principer som tillämpats vid utformningen av propositionen innebär även att anslaget 1:1 föreslås öka för att nödvändig verksamhet ska kunna upprätthållas. I syfte att ytterligare förstärka kontinuiteten och tillgängligheten inom flygtrafiktjänstområdet och skapa ytterligare robusthet och redundans bör enligt regeringen Luftfartsverket tillföras medel för åtgärder och investeringar i viss infrastruktur för flygtrafiktjänst. Åtgärderna är motiverade av krav på beredskap och civilt försvar inom transportområdet. Regeringen föreslår att anslaget ökas med 84 miljoner kronor 2019.

I enlighet med förordningen (2006:1577) om statsbidrag till icke-statliga flygplatser får ersättning bara lämnas för flygplatser där det utförs flygtrafik som omfattas av allmän trafikplikt enligt artikel 16 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen från anslaget 1:6 *Ersättning avseende icke statliga flygplatser*. Trafikverket har

beslutat om allmän trafikplikt för flyglinjen Höga Kusten Airport–Stockholm Arlanda fr.o.m. den 26 oktober 2019. Regeringen föreslår därför att medel som hittills utbetalats från Västernorrlands länsplan till en summa av 5,5 miljoner kronor per år flyttas till anslaget 1:6. Vidare föreslår regeringen att Anslaget 1:1 minskas med 1 miljon kronor 2019. Motsvarande belopp föreslås öka anslaget 1:6.

I budgetpropositionen för 2018 föreslogs en ettårig satsning på 50 miljoner kronor 2018 med syftet att öka framkomlighet och förbättra trafikmiljön på Gotlands vägnät. Riksdagen beslutade i enlighet med regeringens förslag. De principer som tillämpats vid utformningen av propositionen innebär att medlen kvarstår även 2019.

Principerna innebär även att den tidigare beräknade minskningen av anslaget 2019 för en tillfällig satsning på kollektivtrafik i landsbygd som aviserades i budgetpropositionen för 2018 inte genomförs. Därmed ökas anslaget 1:1 med 45 miljoner kronor för 2019.

När det gäller förstärkning av Trafikverkets förvaltningsanslag med anledning av ökade verksamhetsvolymerna innebär principerna för utformning av propositionen att den tidigare beräknade minskningen av anslaget fr.o.m. 2019 med 6 miljoner kronor per år för att finansiera en ytterligare ökning av anslaget 1:3 *Trafikverket* uteblir.

När det gäller investeringar i anläggningar för nykterhetskontroll innebär principerna att den tidigare beräknade ökningen av anslaget 2019 med ytterligare 9 miljoner kronor per år uteblir.

Investeringar

Trafikverkets samhällsinvesteringar omfattar investeringar och reinvesteringar-åtgärder som ingår i den nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2018–2029 och i länsplanerna för regional transportinfrastruktur.

Trafikverkets och länens årliga investeringsvolymerna bestäms av anvisade anslag, de lån Trafikverket tar upp i Riksgäldskontoret och de tillskott som erhålls via medfinansiering, bl.a. externa bidrag från kommuner och landsting samt bidrag från EU genom det äldre regelverket för TEN-T och fonden för ett sammanlänkat Europa, CEF, samt förskotteringar. Förskotteringar påverkar investeringsvolymerna ett visst år men inte den totala investeringsvolymerna över tid. De trängselskatteinkomster som används för investeringar ingår i anvisade anslag.

Trafikverket beräknar att de sammanlagda samhällsinvesteringarna i form av nyanskaffning och vidmakthållande beräknas uppgå till ca 29 529 miljoner kronor under 2019.

Tabell 3 Investeringsplan för Trafikverket*Miljoner kronor*

	2018	2019	2020	2021
	Prognos	Budget	Beräknat	Beräknat
<i>Anskaffning och utveckling av nya investeringar</i>				
Järnväg – nationell plan	8 685	11 047	14 335	14 240
Järnväg – regional plan	384	393	420	198
Väg – nationell plan	7 939	10 666	12 406	13 164
Väg – regional plan	1 982	1 957	2 314	2 204
<i>Vidmakthållande av befintliga investeringar</i>				
Reinvesteringar i järnväg	2 338	3 022	3 380	3 344
Reinvesteringar i vägar	2 178	2 444	2 532	2 835
Summa utgifter	23 506	29 529	35 386	35 985
<i>Finansiering av anskaffning och utveckling</i>				
Anslag 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	15 620	16 985	18 611	18 893
Anslag 1:10 EU-stöd TEN	122	69	0	0
Anslag 1:11 Trängselskatt Stockholm	1 457	2 029	800	1 088
Anslag 1:14 Trängselskatt Göteborg	758	681	857	890
Övrig kreditram (lån i Riksgäldskontoret)	0	2 780	7 088	5 959
Förskotteringslån	-453	6	160	-52
Medfinansiering	1 468	1 513	1 959	3 028
<i>Finansiering av vidmakthållande</i>				
Anslag 1:2 Vidmakthållande av statens infrastruktur	4 507	5 465	5 911	6 179
Summa finansiering	23 506	29 529	35 386	35 985

Källa: Prop. 2018/19:1 utg.omr. 22.

Bemyndiganden om ekonomiska åtaganden*Utveckling av statens transportinfrastruktur*

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 2019 för anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 128 439 700 000 kronor 2020–2050.

Regeringen redovisar att det i aktuella planer ingår ett stort antal medelstora och stora byggprojekt, såsom Västlänken i Göteborg, Mäljarbanan i Stockholm och en första etapp av Norrbotniabanan. 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 enligt propositionen 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 fördröja projektgenomförandet.

Trängselskatt i Stockholm

Överskottet från trängselskatten ska i enlighet med den s.k. Stockholmsöverenskommelsen finansiera Förbifart Stockholm och andra väganknutna projekt i Stockholmsregionen samt utbyggnaden av tunnelbanan i Stockholm. De investeringar som finansieras från anslaget för trängselskatt i Stockholm förutsätter att Trafikverket ingår avtal med externa parter om ekonomiska åtaganden för flera år framåt i tiden. Regeringen konstaterar att det behövs en viss buffert i bemyndigandet av samma skäl som anges ovan.

Regeringen föreslår att den bemyndigas att under 2019 för anslaget 1:11 *Trängselskatt i Stockholm* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 38 006 000 000 kronor 2020–2057.

Trängselskatt i Göteborg

Överskottet från trängselskatten i Göteborg ska bidra till finansieringen av investeringar i kollektivtrafik, järnväg och väg i Göteborg, bl.a. Västlänken samt en ny älvförbindelse för vägtrafik vid Marieholm. De investeringar i kollektivtrafik, järnväg och väg som Trafikverket ska göra för överskottet från trängselskatten i Göteborg innebär att myndigheten måste ingå avtal med externa parter om ekonomiska åtaganden för flera år framåt i tiden. Regeringen konstaterar att det även här behövs en viss buffert i bemyndigandet.

Regeringen föreslår att den bemyndigas att under 2019 för anslaget 1:14 *Trängselskatt i Göteborg* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 6 344 100 000 kronor 2020–2037.

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 infrastrukturavgifter. Sedan 2017 har Trafikverket även ansökt om samt beviljats medfinansiering i blanding-utlysningarna inom EU:s fond för ett sammanlänkat Europa, där projekt som beviljats medfinansiering måste ta upp lån som motsvarar bidragsbeloppen hos Riksgäldskontoret för att medfinansiering ska verkställas. Trafikverkets investeringskostnader för uppbyggnad av system för administration av trängselskatt och infrastrukturavgifter belastar också låneramen.

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

Riksdagen har beslutat (prop. 2003/04:100, bet. 2003/04:FiU21, rskr. 2003/04:274) att regeringen får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret för de prioriterade vägprojekten E6 delen Rabbalshede–Hogdal, E20 delen Tollered–Alingsås samt genom Alingsås, riksväg 40 delen Brämhult–Hester, riksväg 40 delen Haga–Ljungarum, riksväg 45 delen Angeredsbron–Älvängen, riksväg 44 delen Båberg–Väne-Ryr och riksväg 49 Skara–Varnhem samt de prioriterade järnvägsprojekten Hallsberg–Degerön, Mjölby–Motala, Trollhättan–Göteborg samt järnvägsprojekt i Stockholmsområdet.

Den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 samt länsplanen för regional transportinfrastruktur i Stockholms län för perioden 2018–2029 innehåller ett antal investeringar som delvis har finansierats eller kommer att finansieras med inkomster från trängselskatt eller infrastrukturavgifter. Det som avses är de objekt som enligt Stockholmsöverenskommelsen, det västsvenska infrastrukturpaketet och Sverigeförhandlingen delvis ska finansieras med inkomster från trängselskatt samt broarna över Sundsvallsfjärden på E4 och över Motalaviken på riksväg 50 som delvis finansieras av inkomster från infrastrukturavgifter. Den del av investeringarna som täcks av framtida trängselskatte- eller avgiftsintäkter finansieras genom lån som totalt får uppgå till 52 000 miljoner kronor i enlighet med den av riksdagen beslutade planeringsramen för sådana investeringar (prop. 2016/17:21, bet. 2016/17:TU4, rskr. 2016/17:101).

Regeringen föreslår att den bemyndigas att för 2019 ta upp lån i Riksgäldskontoret som inklusive tidigare upplåning uppgår till högst 41 300 000 000 kronor för vissa infrastrukturprojekt.

I tabellen nedan redovisas den ackumulerade skulden 2018–2020.

Tabell 4 Beräknad låneskuld 2018–2020 för projekt som med riksdagens godkännande finansieras med lån

Miljoner kronor

Objekt	2018	2019	2020
Broinvesteringar	25	19	17
El- och teleanläggningar	5 339	5 087	4 835
E6 Svinesundsförbindelsen	265	206	144
Prioriterade vägprojekt	3 883	3 643	3 403
Prioriterade järnvägsprojekt	13 393	12 776	12 159
Botniabanan	13 236	12 807	12 378
CEF-finansiering av Göteborgs hamn	0	360	0
Delsumma investeringar som lånefinansierats	36 141	34 898	32 936
E4 Sundsvall	1 211	1 182	1 155
Riksväg 50 Motala–Mjölby	441	436	431
Västsvenska infrastrukturpaketet (vägar)	0	0	24
Västsvenska infrastrukturpaketet (bana)	0	0	1 473

Skurubron	0	292	696
Investeringar i Stockholmsregionen	0	2 488	7 675
Delsumma investeringar vars kapitalkostnader täcks av avgifter eller trängselskatt	1 652	4 398	11 454
Summa	37 793	39 296	44 390

Källa: Prop. 2018/19:1 utg.omr. 22.

Medfinansiering och förskottering av statens transportinfrastruktur

Den 31 maj 2018 fastställde regeringen den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 (prop. 2014/15:99, bet. 2014/15:FiU21, rskr. 2014/15:255). Trafikverket ska genomföra de åtgärder som följer av regeringens beslut. För detta genomförande behövs bemyndiganden för medfinansiering och förskottering (räntefria lån).

Regeringen föreslår i budgetpropositionen att investeringar eller åtgärder i den nationella planen vars kostnader överstiger 100 000 000 kronor får finansieras genom bidrag från kommuner, landsting eller företag upp till en total ram om högst 8 500 000 000 kronor under planperioden 2018–2029. Investeringar eller åtgärder i den nationella planen vars kostnader understiger 100 000 000 kronor får finansieras genom bidrag från kommuner, landsting eller företag upp till en total ram om högst 2 000 000 000 kronor under planperioden 2018–2029. Investeringar eller åtgärder i länsplanerna får finansieras genom bidrag från kommuner, landsting eller företag upp till en total ram om högst 3 500 000 000 kronor under planperioden 2018–2029. Regeringen föreslår sammanfattningsvis i punkt 2 i propositionen att den bemyndigas att ta emot bidrag från kommuner, landsting eller företag i enlighet med detta.

Regeringen föreslår även att investeringar eller åtgärder i den nationella planen vars kostnader överstiger 100 000 000 kronor får finansieras genom förskottering från kommuner, landsting eller företag upp till en total ram om högst 1 000 000 000 kronor under planperioden 2018–2029. Investeringar eller åtgärder i den nationella planen vars kostnader understiger 100 000 000 kronor får finansieras genom förskottering från kommuner, landsting eller företag upp till en total ram om högst 2 200 000 000 kronor under planperioden 2018–2029. Investeringar eller åtgärder i länsplanerna får finansieras genom förskottering från kommuner, landsting eller företag upp till en total ram om högst 4 000 000 000 kronor under planperioden 2018–2029. Regeringen föreslår sammanfattningsvis i punkt 3 i propositionen att den bemyndigas att finansiera investeringar eller åtgärder i den nationella planen respektive länsplaner i enlighet med detta.

Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur

Anslaget

Anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* 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 Polismyndighetens administrations- och fakturahanteringsutgifter för detta
- kommunikationer 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
- ersättning som betalas ut av Trafikverket i egenskap av infrastrukturförvaltare med stöd av gällande lagstiftning för järnvägstrafik
- kompensation till godstransportörer på spår för icke internaliserade kostnader avseende godstransporter på väg respektive inom sjöfarten
- forsknings- och innovationsinsatser inom transportområdet
- räntor och amorteringar på upptagna lån för byggande av broar som ersätter färjor på statens vägnät
- drift och underhåll av anläggningar för nykterhetskontroll i hamnar.

Regeringen föreslår att riksdagen anvisar anslaget för 2019 enligt följande tabell:

Tabell 5 Budgetförslag för 2019 för vidmakthållande av statens transportinfrastruktur m.m.

Miljoner kronor

Anslag	2018	2019
	Anslag	Förslag
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	21 347	23 572

Källa: Prop. 2018/19:1 utg.omr. 22.

Regeringens preliminära beräkning av anslagets fördelning på poster redovisas i tabellen nedan.

Tabell 6 Anslaget 1:2 – fördelning på anslagsposter*Miljoner kronor*

	2018	2019	2020
	Prognos	Budget	Beräknat
<i>Vidmakthållande väg</i>	13 336	14 007	14 112
– Drift och underhåll	11 162	11 654	11 738
– Bärighet och tjälsäkring	984	1 231	1 241
– Bidrag för drift av enskild väg	1 191	1 122	1 133
<i>Vidmakthållande järnväg</i>	8 730	9 284	9 682
– Drift, underhåll och trafikledning	8 730	9 284	9 682
<i>Forskning och innovation</i>	184	235	311
<i>Skogsstyrelsens disposition – Gröna näringar</i>	26	47	47
Summa	22 276	23 572	24 153

Källa: Prop. 2018/19:1 utg.omr. 22.

Förklaringar av ändringar

Regeringen föreslog i propositionen *Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling* (prop. 2016/17:21) en ny långsiktig ekonomisk ram på 622 500 miljoner kronor för perioden 2018–2029. Riksdagen biföll regeringens förslag (bet. 2016/17:TU4, rskr. 2016/17:101). Med anledning av riksdagens beslut höjdes anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* beräkningsmässigt i budgetpropositionen för 2017 (prop. 2016/17:1 utg.omr. 22, bet. 2016/17:TU1, rskr. 2016/17:100) med totalt 3 700 miljoner kronor 2019 och 4 000 miljoner kronor 2020. Av ökningen på 3 700 miljoner kronor 2019 avser 900 miljoner kronor vägunderhåll och 2 800 miljoner kronor järnvägsunderhåll. De principer som tillämpats vid utformningen av propositionen innebär att avsteg behöver göras för vissa anslag – som anslaget 1:2 – från att förlänga 2018 års nivå att gälla även för 2019. Orsaken är att övervägande del av de planerade medlen för väg- och järnvägsunderhåll för 2019 redan har bundits upp i ingångna avtal. För att verksamhet som baseras på beställningsbemyndiganden för kommande år ska ges förutsättningar att bedrivas i samma omfattning 2019–2021 har anslagsnivåerna justerats med hänsyn till nivån på beräknade infrianden av de ekonomiska åtagandena 2019.

När det gäller förstärkning av Trafikverkets förvaltningsanslag med anledning av ökade verksamhetsvolymerna innebär de principer som tillämpats vid utformningen av propositionen att den tidigare beräknade minskningen 2019 av anslaget 1:2 med ytterligare 7 miljoner kronor per år för att finansiera en ökning av anslaget 1:3 *Trafikverket* uteblir.

Principerna innebär även att den tidigare beräknade ökningen av anslaget 1:2 med ytterligare 3 miljoner kronor 2019 för investeringar i anläggningar för nykterhetskontroll uteblir.

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

I propositionen föreslår regeringen att den bemyndigas att under 2019 för anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 29 246 900 000 kronor 2020–2038. 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. Regeringen konstaterar att det behövs viss buffert i bemyndigandet. Utan en sådan buffert försämras möjligheterna till att genomföra kostnadseffektiva upphandlingar och därmed också ett kostnadseffektivt genomförande av åtgärder.

Övriga trafikslagsövergripande frågor

Anslagen

Anslaget 1:3 *Trafikverket* får användas till Trafikverkets förvaltningsutgifter. Från anslaget finansieras utgifter för ledning, ekonomiadministration, personaladministration, planering och uppföljning av verksamheten, övrigt verksamhetsstöd och intern utveckling till den del dessa aktiviteter inte är direkt hänförliga till kärnverksamhetens produkter och tjänster eller prestationer. Anslaget finansierar vidare administration av statens miljöansvar inom det transportpolitiska området. Anslaget får även användas till modellutveckling och analys inom transportområdet. Anslaget får vidare användas till verksamhet som rör den långsiktiga infrastrukturplaneringen och riksintressen inom sjö- och luftfartsområdet samt för administration av drift- och investeringsbidrag till icke-statliga flygplatser och administrationen av trafikavtal.

Anslaget 1:7 *Trafikavtal* får användas till utgifter för statens trafikavtal som rör transportpolitiskt motiverad interregional kollektivtrafik. Anslaget får användas till 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 till utgifter för Sveriges förpliktelser som värdland för Världssjöfartsuniversitetet (World Maritime University, WMU). Anslaget får även användas till utgifter som omfattar avgifter till internationella organisationer inom transportområdet.

Anslaget 1:9 *Statens väg- och transportforskningsinstitut* får användas till utgifter för utredningsverksamhet, kompetensutveckling, lokaler, särskild utrustning, administration och det nationella transportforskningsbiblioteket BIC. Anslaget får användas till medfinansiering av Statens väg- och transportforskningsinstituts (VTI) deltagande i EU-projekt. Anslaget får även användas till inrättandet och driften av ett nationellt kunskapscentrum om cykling.

Anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* får användas till Transportstyrelsens förvaltningsutgifter samt för att betala svenskt medlemskap i internationella organisationer inom transportområdet. Anslaget får även användas för system- och administrationsutgifter förknippade med Transportstyrelsens uppbörd av andra skatter än trängselskatt samt administration av bonus till klimatbonusbilar.

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

Regeringen föreslår att riksdagen anvisar anslagen för 2019 i enlighet med sammanställningen i tabellen nedan.

Tabell 7 Budgetförslag för 2019 för trafiklagsövergripande frågor

Miljoner kronor

Anslag		2018	2019
		Anslag	Förslag
1:3	Trafikverket	1 387	1 402
1:7	Trafikavtal	930	960
1:8	Viss internationell verksamhet	29	29
1:9	Statens väg- och transportforskningsinstitut	54	54
1:12	Transportstyrelsen	2 144	2 194
1:13	Trafikanalys	68	69

Källa: Prop. 2018/19:1 utg.omr. 22.

Förklaringar av ändringar

När det gäller anslaget 1:3 *Trafikverket* innebär de principer som tillämpats vid utformningen av propositionen att det tidigare beräknade tillskottet fr.o.m. 2019 om ytterligare 13 miljoner kronor per år för förstärkning med anledning av ökade verksamhetsvolymerna uteblir. Anslaget ökades 2018 med 45 miljoner kronor för att myndigheten skulle ges bättre förutsättningar att kunna hantera de kraftigt ökade verksamhetsvolymerna som följer av riksdagens beslut om ny långsiktig ekonomisk ram på 622 500 miljoner kronor för perioden 2018–2029. När det gäller översyn av förutsättningar för fossilfrihet för statligt ägda fartyg genomförs inte den tidigare beräknade minskningen av anslaget, utan ca 5 miljoner kronor tillförs även 2019. Den tillfälliga satsningen upphör fr.o.m. 2020.

Regeringen anför att Transportstyrelsen behöver resurser till följd av eftersatt it-förvaltning och för att genomföra en teknisk uppgradering i syfte att förbättra säkerhet och stabilitet. De principer som tillämpats vid utformningen av propositionen innebär att en ökning av anslaget genomförs. Anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* föreslås därför öka med 44,5 miljoner kronor 2019. Anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* minskas med motsvarande belopp. Den nya lagen (2018:585) om säkerhetsskydd som träder i kraft den 1 april 2019 innebär utökade uppgifter för Transportstyrelsen. En oförändrad anslagsnivå 2019 skulle enligt regeringen innebära att nödvändig verksamhet inte kan upprätthållas. Anslaget

1:12 ökas därför med 2 miljoner kronor 2019. När det gäller regelefterlevnad vid miljözoner genomförs inte den tidigare beräknade minskningen av anslaget. Medel för att genomföra satsningen tillförs även 2019, och regeringen meddelar att den tillfälliga satsningen upphör fr.o.m. 2020. Anslaget ökas därför med 5 miljoner kronor 2019. Regeringen påminner vidare om att riksdagen biföll regeringens förslag i budgetpropositionen för 2017 (prop. 2016/17:1 utg.omr. 22, bet. 2016/17:TU1, rskr. 2016/17:100) om en ökning av anslaget fr.o.m. 2017 för att möjliggöra en ordning med avgiftsfritt utbyte av grunddata mellan statliga myndigheter. För att reformen ska kunna upprätthållas ligger justeringen kvar oförändrad, vilket innebär att anslaget 1:12 ökas med 923 000 kronor. Anslaget 1:13 *Trafikanalys* minskas med motsvarande belopp. Regeringen bedömer att minskningen inte påverkar den verksamhet som finansieras under anslaget i någon större utsträckning.

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

I propositionen föreslår regeringen att den bemyndigas att under 2019 för anslaget 1:7 *Trafikavtal* ingå ekonomiska åtaganden i samband med tjänstekoncessioner, avtal om trafikjänst baserat på allmän trafikplikt, samverkansavtal och upphandling av transportpolitiskt motiverad trafik som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 4 471 200 000 kronor 2020–2027. Bemyndigandet föreslås vara något högre än beräknade utestående åtaganden för att ta höjd för den variation och osäkerhet som förekommer.

Sjöfart

Anslagen

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

Anslaget 1:5 *Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur* får användas till utgifter för statsbidrag för att täcka drift och administration av Trollhätte kanal och slussar och Säffle kanaler samt övrig kanalverksamhet och byggnadsminnen.

Anslaget 1:15 *Sjöfartsstöd* får användas till utgifter för sjöfartsstöd som lämnas till fysiska och juridiska personer samt till partederier som har eller har haft sjömän anställda för arbete ombord på svenskregistrerade fartyg.

Regeringen föreslår att riksdagen anvisar anslagen för 2019 i enlighet med sammanställningen i tabellen nedan.

Tabell 8 Budgetförslag för 2019 för sjöfartsområdet*Miljoner kronor*

Anslag		2018	2019
		Anslag	Förslag
1:4	Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål	188	188
1:5	Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur	62	62
1:15	Sjöfartsstöd	1 518	1 563

Källa: Prop. 2018/19:1 utg.omr. 22.

Sjöfartsverkets 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. Verksamheten finansieras i huvudsak genom sjöfartsavgifter i form av farleds- och lotsavgifter men även av andra externa intäkter samt anslag.

Regeringen anger att Sjöfartsverkets ekonomiska resultat under de senaste åren har påverkats negativt, vilket främst har sin grund i omvärderingar av pensionsskulden till följd av låga marknadsräntor samt att intäkterna varit för låga i förhållande till kostnaderna. Åren 2007–2018 har Sjöfartsverkets pensionsskuld ökat med mer än 1 miljard kronor till följd av ändrade beräkningsgrunder. Detta har sammantaget haft en stor negativ inverkan på resultatet och bidragit till att den ekonomiska ställningen kraftigt försämrats.

Den 1 januari 2018 började Sjöfartsverket att tillämpa en reviderad avgiftsmodell med syftet att få en ekonomi i långsiktig balans, minska sjöfartens miljöpåverkan samt öka transparensen i avgiftssystemet. Regeringen anger att det reviderade avgiftssystemet, tillsammans med ett kontinuerligt effektiviserings- och förändringsarbete för att minska kostnaderna i verksamheten, förväntas bidra till att långsiktigt få en ekonomi i balans. Sjöfartsverkets rörelseintäkter för 2017 uppgick till 2 189 miljoner kronor medan rörelsekostnaderna uppgick till 2 296 miljoner kronor. Resultatet efter finansiella intäkter och kostnader uppgick för 2017 till –120 miljoner kronor, vilket täckts genom en upplösning av resultatutjämningsfonden. För 2016 uppgick motsvarande belopp till 123 miljoner kronor. Resultatförsämringen beror enligt regeringen främst på ökade kostnader på grund av ändrade beräkningsgrunder för pensionsskulden. Vid utgången av 2017 uppgick det egna kapitalet till 395 miljoner kronor. För 2015 och 2016 var motsvarande belopp 392 miljoner kronor respektive 514 miljoner kronor.

Regeringen bedömer att Sjöfartsverket inte har uppfyllt sina ekonomiska mål under de senaste åren. Huvudorsaken är ökade kostnader för pensionsskulden men även att intäkterna har varit för låga i förhållande till kostnaderna, vilket har bidragit till att den ekonomiska ställningen urholkats.

Regeringen bedömer att nuvarande räntabilitetskrav på eget kapital om 3,5 procent räknat på resultatet efter skattemotsvarighet över en konjunkturcykel är motiverat som ett långsiktigt mål. Soliditeten vid det senaste årsbokslutet uppgick till 8,8 procent, vilket är en försämring och långt från målet på 25

procent. Bedömningen är att det bl.a. mot bakgrund av de stora ökningarna av pensionsskulden kommer att ta lång tid innan soliditetsmålet är uppfyllt. Regeringen 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. Beträffande utdelningskravet anser regeringen att detta på sikt bör vara en tredjedel av vinsten, räknat som resultatet efter skattemotsvarighet. Inom ramen för uppföljningen av Sjöfartsverkets verksamhet följer regeringen löpande utvecklingen av dessa mål. Utdelning och skattemotsvarighet föreslås även fortsättningsvis beslutas av regeringen i samband med bokslutet.

Regeringen föreslår sammanfattningsvis att Sjöfartsverket, räknat på resultatet efter skattemotsvarighet över en konjunkturcykel, ska ha en räntabilitet om lägst 3,5 procent. Sjöfartsverket ska också, på lång sikt, ha en soliditet om lägst 25 procent. Regeringen föreslår vidare att den bemyndigas att besluta om utdelning och skattemotsvarighet när det gäller Sjöfartsverkets ekonomiska resultat.

Finansiella befogenheter och investeringsplan

Regeringens inriktning är att Sjöfartsverket ska finansiera investeringar med egna likvida medel samt med lån. Regeringen föreslår att den bemyndigas att under 2019 låta Sjöfartsverket ta upp lån i och utanför Riksgäldskontoret som inklusive tidigare upplåning uppgår till högst 100 000 000 kronor. Regeringen föreslår vidare att den bemyndigas att för 2019 låta Sjöfartsverket placera likvida medel på räntebärande konto i och utanför Riksgäldskontoret.

Som framgår av tabellen nedan uppgår Sjöfartsverkets investeringsplan för perioden 2019–2021 till totalt 1 744 miljoner kronor. Anskaffning och utveckling av nya investeringar utgör ca 87 procent, och vidmakthållande av befintliga investeringar utgör ca 13 procent. Investeringarna avser främst farledsinvesteringar i och kring Södertälje kanal samt olika insatser för att förnya isbrytarresurserna. Investeringar ska också ske i lotsbåtar, arbetsfartyg, sjötrafikinformationscentraler, utrustning till räddningshelikoptrar och it-system.

Regeringen delar Sjöfartsverkets bedömning när det gäller vilka investeringar som bör göras de närmaste åren. Regeringen föreslår därför att investeringsplanen för Sjöfartsverket 2019–2021 godkänns som riktlinje för Sjöfartsverkets investeringar.

Tabell 9 Investeringsplan för Sjöfartsverket 2019–2021*Miljoner kronor*

	2018	2019	2020	2021
	Prognos	Budget	Beräknat	Beräknat
<i>Anskaffning och utveckling av nya investeringar</i>				
Farleder/utmärkning	720	937	153	78
Isbrytning	40	30	0	0
Sjötrafikinformation (VTS)	14	2	0	0
Sjögeografisk information	3	7	16	59
Lotsning	28	22	31	26
Flyg- och sjöräddning	10	0	30	30
Gemensamma funktioner	12	26	17	15
<i>Vidmakthållande av befintliga investeringar</i>				
Farleder/utmärkning	44	8	6	6
Isbrytning	10	25	5	3
Sjötrafikinformation (VTS)	14	56	15	10
Sjögeografisk information	2	7	9	3
Lotsning	42	14	18	16
Flyg- och sjöräddning	10	19	19	19
Gemensamma funktioner	12	2	3	2
Summa utgifter	961	1 155	322	267
<i>Finansiering av anskaffning och utveckling</i>				
Anslag	706	672	116	20
Egna medel	121	352	131	188
<i>Finansiering av vidmakthållande</i>				
Egna medel	134	131	75	59
Summa finansiering	961	1 155	322	267

Källa: Prop. 2018/19:1 utg.omr. 22.

Luftfart

Anslaget

Anslaget 1:6 *Ersättning avseende icke statliga flygplatser* får användas till utgifter för att finansiera delar av driftunderskott vid kommunala och privata flygplatser som trafikeras av flyglinjer som upphandlas av staten. Anslaget får även användas till ökat driftsstöd till följd av flygskatten till icke-statliga flygplatser i Norrland. Vidare får anslaget användas till 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 anvisar anslaget för 2019 i enlighet med sammanställningen i tabellen nedan.

Tabell 10 Budgetförslag för luftfartsområdet*Miljoner kronor*

Anslag		2018	2019
		Anslag	Förslag
1:6	Ersättning avseende icke statliga flygplatser	167	168

Källa: Prop. 2018/19:1 utg.omr. 22.

Förklaringar av ändringar

De principer som tillämpats vid utformningen av propositionen innebär att den tidigare beräknade ökningen 2019 till Trafikverket för att säkerställa att flygskatten inte innebär ökade driftunderskott vid icke-statliga flygplatser i Norrland uteblir.

I enlighet med förordningen (2006:1577) om statsbidrag till icke-statliga flygplatser får ersättning bara lämnas till flygplatser där det utförs flygtrafik som omfattas av allmän trafikplikt enligt förordning (EG) nr 1008/2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen från anslaget 1:6 *Ersättning avseende icke statliga flygplatser*. Trafikverket har beslutat om allmän trafikplikt för flyglinjen Höga Kusten Airport–Stockholm/Arlanda fr.o.m. den 26 oktober 2019. Detta innebär att ersättningen för flyglinjen inte längre kommer att finansieras via anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* utan i stället flyttas till anslaget 1:6. Regeringen föreslår följaktligen att anslaget 1:6 ökas med 1 miljon kronor 2019. Finansiering sker genom att anslaget 1:1 minskas med motsvarande belopp.

Luftfartsverkets ekonomiska mål

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 verkar inom de mål för flygtrafiktjänst och förutsättningar för uttag av avgifter som sätts i det gemensamma europeiska regelverket, bl.a. kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 391/2013 av den 3 maj 2013 om inrättande av ett gemensamt avgiftssystem för flygtrafiktjänster. Intäkterna från en routeverksamheten, vilka svarar för den större delen av Luftfartsverkets intäkter, regleras inom ramen för EU:s prestationsplaner. Beslut om regelverket för perioden 2020 och framåt har ännu inte fattats. Regeringen anger att underlaget för förslaget därmed kan komma att ändras, vilket innebär att regeringen kan komma att behöva återkomma till riksdagen med anledning av detta. Den nuvarande nivån förutsätter fortsatt genomförande av kostnads-effektiviseringar. Regeringen påtalar att om inte tillräcklig hänsyn tas till tillkommande investerings- och driftskostnader vid fastställande av ny kostnadsbas och förutsättningar för verksamheten blir effekterna att Luftfartsverkets ekonomi påverkas mycket kraftigt negativt. Regeringen anger att den noga följer utvecklingen, men att den bedömer att det i nuläget inte

finns skäl att ändra den föreslagna inriktningen för Luftfartsverket vad gäller räntabilitet och soliditet.

Luftfartsverket bedriver civil och militär flygtrafikledningstjänst en route och för flygplats, lufrumtjänster, tekniska tjänster och informationstjänster nationellt och internationellt. En route-avgiften och terminalavgifterna på Arlanda flygplats, som utgör mer än 70 procent av intäkterna, omfattas av den europeiska kostnadskontrollen inom ramen för prestationsplanen. Prestationsplanen, som gäller t.o.m. 2019, innebär att Luftfartsverkets en route-kostnader ska minska med i genomsnitt 2,4 procent per år i fast pris, samtidigt som målen för flygsäkerhet, kapacitet och miljö infrias och volymökningen av flygtrafiken omhändertas.

Luftfartsverket utför den lokala flygtrafikledningstjänsten med ensamrätt på Swedavia AB:s och Försvarsmaktens flygplatser. I övrigt bedrivs lokal flygtrafiktjänst på en konkurrensutsatt marknad. I propositionen konstateras att utvecklingen av tjänsten fjärrstyrda torn utgör en väsentlig förändring av marknadsförutsättningarna och Luftfartsverkets möjligheter. Luftfartsverket bildade under 2016 tillsammans med Saab AB ett bolag för digital flygtrafiktjänst. Regeringen bedömer att det nya bolaget bidrar till att ge Luftfartsverket bättre möjligheter att utveckla den digitala flygtrafiktjänsten och att uppfylla avkastningskravet. Det låga ränteläget utgör enligt regeringen även fortsättningsvis en belastning för Luftfartsverkets resultat och soliditet.

Regeringen anser att ett räntabilitetskrav om 4 procent av eget kapital (som beräknas på resultatet efter skattemotsvarighet) är motiverat. Regeringen anser vidare att målet för soliditeten långsiktigt ska vara lägst 15 procent. Enligt den prognos som redovisats uppnås inte målen för resultat och soliditet under perioden. Regeringen anser inte att det är rimligt att minska målen för räntabilitet och soliditet, även om det innebär att målen enligt nuvarande prognoser inte nås 2021. Beträffande utdelningskravet anser regeringen att detta normalt 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.

Regeringen föreslår därför sammanfattningsvis att Luftfartsverket, räknat på resultatet efter skattemotsvarighet, ska ha en räntabilitet om lägst 4 procent över en konjunkturcykel och att verket ska, på lång sikt, ha en soliditet om lägst 15 procent. Regeringen föreslår vidare att den bemyndigas att besluta om utdelning och skattemotsvarighet vad avser Luftfartsverkets ekonomiska resultat.

Luftfartsverkets finansiella befogenheter

Regeringen påminner om att Luftfartsverkets investeringar har finansierats med internt tillförda medel. Verket har under 2018 ett bemyndigande att ta upp lån inom en total ram av 3 750 miljoner kronor. Denna ram föreslår regeringen ska ligga kvar oförändrad på samma nivå för 2019.

I Luftfartsverkskoncernen ingår LFV Holding AB som bildades 1995 för att samordna och förvalta Luftfartsverkets bolagsverksamhet. Luftfartsverket har ett bemyndigande att teckna borgensförbindelser för krediter till förmån för dotterbolaget LFV Holding AB inom en total ram på 200 miljoner kronor, liksom att teckna aktier eller ge aktieägartillskott till LFV Holding AB inom en ram på 150 miljoner kronor.

Regeringen anger att Luftfartsverkets verksamhet utomlands huvudsakligen bedrivs i samarbete med annan partner. I syfte att åstadkomma effektiva former för samarbetet samt att dela risk och begränsa risken för Luftfartsverkets del är det önskvärt att för sådana samarbeten kunna bedriva verksamheten inom ett gemensamt företag. För att bl.a. få tillräcklig flexibilitet i bildande eller avveckling av sådana samarbeten bör regeringen bemyndigas att låta Luftfartsverket förvärva aktier eller andelar i eller bilda företag respektive sälja aktier eller andelar i eller avveckla företag inom ramen för den egna verksamheten i den utsträckning det bedöms behövas för effektivt genomförande av uppdraget och i syfte att begränsa affärsrisken. Riksdagen har tidigare (prop. 2005/06:1, bet. 2005/06:TU1, rskr. 2005/06:81) bemyndigat regeringen att besluta om bildande av bolag inom ramen för Luftfartsverkskoncernen och genom beslut med anledning av budgetpropositionen för 2015 (prop. 2014/15:1 utg.omr. 22, bet. 2014/15:TU1, rskr. 2014/15:86) anpassat formuleringen till 8 kap. 3 och 4 §§ budgetlagen. Den nya formuleringen förtydligar att bemyndigandet för Luftfartsverket omfattar även andra former av företag än aktiebolag och undanröjer en oklarhet som tidigare funnits.

Luftfartsverket behöver enligt regeringen inom ramen för sin affärsverksamhet teckna ansvarsförsäkringar hos enskilt försäkringsbolag. Regeringen har tidigare gett Luftfartsverket tillstånd att försäkra sig hos enskilt försäkringsbolag för att täcka ansvarsrisker i verksamheten.

Enligt regeringen väntas Luftfartsverket 2019 ha ett betydande likviditetsöverskott som föranleds av att pensionsskulden som reserveras i balansräkningen är betydligt större än behovet av kapital för att finansiera verksamheten inklusive anläggningstillgångar. I likhet med tidigare år finns därför ett behov av att kunna placera likviditetsöverskott i syfte att få avkastning på detta. Liksom övriga affärsverk har Luftfartsverket i dag möjlighet att sätta in kassamässigt överskott på räntebärande konto i Riksgäldskontoret eller i affärsbank. Medlen ska placeras räntebärande och förbehållas placeringar med låg risk, vilket inkluderar statsgaranterade skuldebrev och certifikat samt obligationer med vissa förbehåll om bl.a. kreditvärdighet hos motparten enligt regeringens beslut.

Regeringen föreslår i propositionen att den bemyndigas att under 2019 låta Luftfartsverket ta upp lån i och utanför Riksgäldskontoret som inklusive tidigare upplåning uppgår till högst 3 850 000 000 kronor och bemyndigas att för 2019 låta Luftfartsverket placera likvida medel på räntebärande konto i och utanför Riksgäldskontoret. Vidare föreslår regeringen att den bemyndigas att under 2019 låta Luftfartsverket teckna borgensförbindelser för krediter till

förmån för LFV Holding AB inom en ram om högst 200 000 000 kronor och bemyndigas att låta Luftfartsverket teckna aktier eller ge aktieägartillskott till LFV Holding AB inom en ram om högst 150 000 000 kronor. Regeringen föreslår även att den 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.

Luftfartsverkets investeringsplan

Luftfartsverkets investeringsplan för perioden 2019–2021 uppgår till totalt 1 629 miljoner kronor. Anskaffning och utveckling av nya investeringar svarar enligt regeringen för den större delen, ca 90 procent. Vidmakthållande av befintliga investeringar utgör ca 10 procent. Prioriteringarna styrs enligt regeringen i hög grad av de krav på systemutveckling som ställs genom lagkrav på EU-nivå samt behovet av att successivt utveckla och förnya infrastrukturen i syfte att säkerställa kapacitet och kontinuitet.

Investeringarna fördelas på kategorierna flygtrafiktjänst, kommersiella investeringar samt övrigt. Projekt inom flygtrafikledningsutrustning avser främst det pågående internationella samarbetet om kontinuerlig utveckling av flygledningssystemet mellan leverantörer av flygtrafiktjänst som har samma typ av utrustning och samma systemleverantör. I övrigt vidtas åtgärder för förbättrad säkerhet och kontinuitet.

Investeringar som gäller s.k. fjärrstyrda torn, som ingår i kategorin kommersiella investeringar, avser fortsatt utveckling av systemet kopplat till den utbyggnadstakt som förutses inom ramen för avtalet med Swedavia AB.

Regeringen anger att en analys av tillkommande regelkrav från kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 716/2014 av den 27 juni 2014 om inrättandet av det gemensamma pilotprojektet till stöd för generalplanen för det europeiska nätverket för flygledningstjänst, allmänt omnämnd Pilot Common Project, med krav på gemensam teknisk funktionalitet, har visat på behov av att påbörja nya investeringar under den aktuella perioden i syfte att möjliggöra införandet av de föreskrivna funktionerna i tid.

Regeringen föreslår att investeringsplanen för flygtrafikledning för 2019–2021 godkänns som riktlinje för Luftfartsverkets investeringar.

Tabell 11 Investeringsplan för Luftfartsverket 2019–2021

Miljoner kronor

	2018	2019	2020	2021
	Prognos	Budget	Beräknat	Beräknat
<i>Anskaffning och utveckling av nya investeringar</i>				
Flygtrafiktjänst	484	559	454	468
Kommersiella investeringar	13	0	8	0
<i>Vidmakthållande av befintliga investeringar</i>				
Flygtrafiktjänst	55	62	50	28
Summa utgifter	552	621	512	496
<i>Finansiering av anskaffning och utveckling</i>				
Egna medel	497	559	462	468

Finansiering av vidmakthållande

Egna medel	55	62	50	28
Summa finansiering	552	621	512	496

Källa: Prop. 2018/19:1 utg.omr. 22.

*Informationssamhället***Anslagen**

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

Anslaget 2:2 *Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning* får användas till utgifter för ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning och personer med speciella behov i syfte att trygga behovet av effektiva elektroniska kommunikationer och posttjänster. Anslaget får användas till utvecklingsprojekt med inriktning på elektronisk kommunikation och it-användning för personer med funktionsnedsättning och personer med speciella behov, t.ex. när det gäller tillgänglighet till kommunikation, utbildning och media.

Anslaget 2:3 *Grundläggande betaltjänster* får användas till utgifter för tillhandahållandet av grundläggande betaltjänster på de orter och den landsbygd där behovet av tjänsterna inte tillgodoses av marknaden. Anslaget får användas till utgifter för att tillhandahålla grundläggande betaltjänster för äldre personer och personer med funktionsnedsättning som bor på landsbygden. Detta inbegriper upphandling av dessa tjänster. Anslaget får även användas till utgifter för regionala stöd- och utvecklingsinsatser och post.

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

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

Regeringen föreslår att riksdagen anvisar anslagen för 2019 i enlighet med sammanställningen i tabellen nedan.

Tabell 12 Budgetförslag för 2019 för informationssamhället*Miljoner kronor*

Anslag		2018	2019
		Anslag	Förslag
2:1	Post- och telestyrelsen	42	50
2:2	Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning	140	140
2:3	Grundläggande betaltjänster	36	33
2:4	Informationsteknik och telekommunikation	73	73
2:5	Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	146	146

Källa: Prop. 2018/19:1 utg.omr. 22.

Förklaringar av ändringar

De principer som tillämpats vid utformningen av propositionen innebär att anslaget 2:1 *Post- och telestyrelsen* ökas med 8 082 000 kronor för 2019. Den 1 augusti 2018 trädde lagen (2018:1174) om informationssäkerhet för samhällsviktiga och digitala tjänster och en ny förordning, förordningen (2018:1175) om informationssäkerhet för samhällsviktiga och digitala tjänster i kraft. Detta regelverk genomför Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/1148 av den 6 juli 2016 om åtgärder för en hög gemensam nivå på säkerhet i nätverks- och informationssystem i hela unionen (NIS-direktivet) i svensk rätt. I förordningen utses PTS som tillsynsmyndighet för sektorn digital infrastruktur och digitala tjänster. Detta innebär ökade kostnader för myndigheten. Anslaget ökas därför med 5 200 000 kronor 2019. Vidare har regeringen utsett PTS till nationell tillsynsmyndighet enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/644 av den 18 april 2018 om gränsöverskridande paketleveranstjänster. Anslaget ökas därför med 2 500 000 kronor 2019. Enligt propositionen sker finansiering genom att anslaget 2:3 *Grundläggande betaltjänster* minskas med 2 500 000 kronor 2019.

Avgifter för skydd av elektronisk kommunikation

Finansieringen av åtgärder mot allvarliga fredstida hot och påfrestningar som gäller elektronisk kommunikation sker genom att de 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 2019.

Bemyndiganden om ekonomiska åtaganden

Regeringen anger i propositionen att ett bemyndigande behövs för att möjliggöra att det för verksamheten kan göras ekonomiska åtaganden, som främst avser flerårigt avtalstecknande vid upphandling. Regeringen föreslår därför att den bemyndigas att under 2019 för anslaget 2:2 *Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning* ingå ekonomiska

åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 200 000 000 kronor 2020–2022.

Vidare föreslår regeringen av samma skäl att den bemyndigas att under 2019 för anslaget 2:3 *Grundläggande betaltjänster* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 45 000 000 kronor 2020–2023.

Regeringen föreslår också av samma orsak att den bemyndigas att under 2019 för anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 270 000 000 kronor 2020–2023.

Motionerna

Moderaterna

I kommittémotion 2018/19:2899 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) betonas att ett väl fungerande transportsystem är en förutsättning för jobb och tillväxt i hela landet. För att det ska vara möjligt behöver både människor och företag ett hållbart och konkurrenskraftigt transportsystem som man kan lita på. Motionärerna framhåller att en fungerande infrastruktur även är en förutsättning för att Sverige och svenska företag ska kunna stå sig väl i en allt hårdare global konkurrens. I yrkande 1 föreslår motionärerna anvisade anslag för 2019.

När det gäller anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* framhåller motionärerna att anslaget bör minskas med 51 miljoner kronor vad beträffar medel till förbättringsåtgärder på Gotlands vägnät. Anslaget föreslås därutöver minska med 45 miljoner kronor när det gäller främjande av kollektivtrafik i landsbygd. Båda nedskärningarna utgör korrigeringar med anledning av de principer som använts vid framtagandet av budgetpropositionen. Motionärerna vill vidare avskaffa reformen om gratis kollektivtrafik för unga och föreslår därför att anslaget 1:1 minskas med 350 miljoner kronor. Motionärerna bedömer att reformen bör avskaffas till förmån för finansiering av andra mer prioriterade åtgärder (yrkande 4). Sammantaget föreslås anslaget 1:1 minska med 446 miljoner kronor.

Ett väl fungerande vägnät är enligt motionärerna av avgörande betydelse för jobb och tillväxt i hela Sverige. De påtalar att vägkvaliteten sett till andelen väg som inte uppfyller Trafikverkets underhållsstandard har försämrats och menar att det är av yttersta vikt att vända den utvecklingen (yrkande 3). Motionärerna vill därför satsa 250 miljoner kronor per år under 2019–2021 på drift och underhåll av vägnätet för att få bättre, förstärkta och säkrare vägar i hela landet. Motionärerna framhåller även att det behövs ny kapacitet på järnvägen, men att det samtidigt behöver säkerställas att den järnväg som redan finns fungerar. De understryker att tågens förseningar och järnvägens underkapacitet inte bara drabbar privatpersoner utan även näringslivet (yrkande 2). Motionärerna föreslår därför en satsning på 150 miljoner kronor per år under 2019–2021 på att öka järnvägsunderhållet. Motionärerna föreslår

sammantaget att anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* ökas med 400 miljoner kronor (yrkande 5).

Motionärerna föreslår vidare att anslaget 1:3 *Trafikverket* minskas med 5 miljoner kronor och att anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* minskas med 5 miljoner kronor. Minskningarna bör enligt motionärerna göras för att justera för de anslagsförändringar som uppstått till följd av de särskilda budgetprinciper som gällt vid utformningen av propositionen (yrkandena 6 och 8).

Motionärerna anser också att flygskatten ska avskaffas vid halvårsskiftet 2019. Till följd av detta föreslår motionärerna att anslaget 1:6 *Ersättning avseende icke statliga flygplatser* minskas med 42 miljoner kronor (yrkande 7).

Sammantaget föreslår Moderaterna en minskning av anslagen för 2019 med totalt 98 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag.

Sverigedemokraterna

I kommittémotion 2018/19:2368 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) konstateras att den gemensamma infrastrukturen är en resurs som betingar ett stort värde. Infrastrukturen måste enligt motionärerna kontinuerligt utvecklas, och det är viktigt att satsningarna görs på ett samhällsekonomiskt sunt sätt och på de projekt som är mest brådskande, lönsamma och skapar störst nytta.

Motionärerna framhåller att många kommuner har pressade ekonomier, och därför skiljer sig skicket på de kommunala vägarna i förhållande till det statliga vägnätet. Motionärerna föreslår därför ett riktat stöd till kommuner för upprustning av vägar och anser att 500 miljoner kronor bör anslås till detta inom anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur*. Även motion 2018/19:1121 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 3 tar upp frågan om ett sådant stöd till kommunerna.

Motionärerna ser positivt på att kommuner kan söka stöd för att stärka kollektivtrafik och exempelvis satsningar på ökat cyklande. Motionärerna ställer sig dock frågande när det gäller motprestationer i form av bostadsbyggande. Avtalet bör i stället riktas mot realistiska trafikåtgärder som förbättrar framkomligheten i städerna. Anslaget 1:1 föreslås därför minska med 750 miljoner kronor.

Motionärerna menar att järnvägsunderhållet i Sverige har havererat och att en alltför stor del av arbetet utgörs av akuta åtgärder i stället för förebyggande arbete, mycket på grund av att infrastrukturen under lång tid använts som en budgetregulator. Motionärerna anser därför att en kraftig satsning på järnvägsunderhållet behövs. Motionärerna vill införa en marknadspott för investeringar utöver den ordinarie budgetramen. Marknadspotten, som Trafikverket bör ges mandat att använda, syftar till att snabbt kunna användas för att bygga bort uppkomna flaskhalsar som står i vägen för betydande investeringar inom näringslivet. Mot den bakgrunden föreslår motionärerna ett nytt anslag, *Marknadspott*, omfattande 1 000 miljoner kronor.

Motionärerna betonar att det finns ett stort underhållsbehov när det gäller kontaktledningssystemet och anser att genomgripande åtgärder är nödvändiga i den befintliga infrastrukturen för att säkerställa tågens elförsörjning och därmed minska driftstoppen. För att stärka upp kontaktledningssystemet föreslår motionärerna en ökning av anslaget 1:1 med 25 miljoner kronor.

Motionärerna värnar om sjöfarten som transportmedel och föreslår därför satsningar och förslag som har som främsta uppgift att trygga svensk sjöfart genom att minimera utflaggningar, förhindra att arbetstillfällen förloras och att minska negativ miljöpåverkan. De föreslår ett nytt anslag, *Satsning på sjöfart*, som ska omfatta 1 000 miljoner kronor. I ett första skede möjliggör detta för Sjöfartsverket att sänka eller ta bort farledsavgifter och kostnader för isbrytning i svenska vatten. En s.k. sjöfartsmiljard bör enligt motionärerna ge sjöfarten ekonomiska lättnader och därmed möjliggöra att mer gods transporteras med fartyg. Satsningen på en sjöfartsmiljard är varaktig och inte så administrativt betungande. Det genererar vidare minskade kostnader och är därmed enligt motionärerna mer konkurrenskraftigt för sjöfarten i sin helhet. Motionärerna föreslår därför att det tillfälliga Eko-bonussystemet kan tas bort och att anslaget 1:1 därmed bör minska med 50 miljoner kronor.

För att kunna nyttja sjöfartens kapacitet maximalt måste enligt motionärerna farleder och hamnar vara tillräckligt djupa för att kunna ta emot de nya och större fartyg som byggs. Därför föreslås ett nytt anslag, *Farledsfördjupning*. Inom anslaget anslås 250 miljoner kronor.

Vidare anser motionärerna att torrhamnar, s.k. dryports, bör användas i större omfattning för att få mer plats och effektivare flöden i hamnar. Genom att snabbt flytta containrar till torrhamnar i väntan på tull, tar de inte upp onödig plats i hamnarna. Motionärerna föreslår att 50 miljoner kronor anslås till detta inom anslaget 1:1.

Det är enligt motionärerna också viktigt att följa upp hur införandet av alkobommar påverkar exempelvis lossningen av fartyg eller hur köer vid utfart påverkas i hamnarna. Man behöver bl.a. se över placeringen av bommar och hur många bommar som är effektivt att ha, för att införandet av ytterligare alkobommar ska generera största möjliga nytta. Motionärerna föreslår att 25 miljoner kronor anslås till detta inom anslaget 1:1.

Motionärerna ser även ett behov av att bygga ut kapaciteten för både små och stora flygplatser för att dels möjliggöra fler avgångar, dels möjliggöra trafik av större flygplan men även öka kapaciteten när det gäller infrastrukturen som är kopplad till flygplatser. Ett införande av ett investeringsstöd som inte strider mot europeiska konkurrensregler bör utredas enligt motionärerna. Inom anslaget 1:1 anslås 500 miljoner kronor till detta ändamål. Motionärerna uppmärksammar att Sverige är en export- och handelsberoende nation och menar att såväl kapacitet och teknik som anslutande infrastruktur behöver ses över och byggas ut för att säkerställa särskilda direktlinjer. Inom anslaget 1:1 anslås ytterligare 25 miljoner kronor till detta.

När det gäller registrering av cabotagetransporter som ska ske vid ankomst till landets gränser förespråkar motionärerna införandet av ett elektroniskt system, likt det tyska LKW-Maut-systemet. Systemet bygger på att transpondrar monteras i de lastbilar som vill utföra transporter i Sverige. Motionärerna anser att 20 miljoner kronor bör anslås till detta inom anslaget 1:1.

Sammantaget föreslår Sverigedemokraterna en ökning av anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* med 345 miljoner kronor.

Motionärerna vill satsa på flyget och motsätter sig den införda flygskatten. Driftsstödet som uppstått till följd av flygskatten och tillhörande administrativa kostnader och avgifter behöver följaktligen ses över. Anslaget 1:6 *Ersättning avseende icke statliga flygplatser* föreslås därför minska med 50 miljoner kronor, och anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* föreslås minska med 10 miljoner kronor.

Sammantaget föreslår Sverigedemokraterna en ökning av anslagen för 2019 med totalt 2 535 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag.

Centerpartiet

I kommittémotion 2018/19:2627 av Anders Åkesson m.fl. (C) föreslås inte några skarpa anslagspåverkande ändringar jämfört med budgetpropositionens förslag under detta utgiftsområde för nästkommande år. I motionen beskrivs dock ett antal inriktningar för den långsiktiga politik som Centerpartiet ämnar verka för. Motionärerna betonar att en välfungerande transportinfrastruktur är en förutsättning för att det ska gå att bo, leva och arbeta i hela landet. Att näringslivets godstransporter fungerar är likaledes viktigt för att möjliggöra företagsamhet och arbete i hela landet. Teknikutveckling, effektivisering, digitalisering, regelförenklingar och en omställning till biobaserade drivmedel gör att kommunikationerna även i fortsättningen kan vara goda i hela landet utan att miljö- och klimatpåverkan ökar. Motionärerna vill driva på för att Sverige ska nå målet om en fossiloberoende fordonsflotta. I det arbetet har de statliga infrastrukturinvesteringarna en viktig roll att spela. Motionärerna prioriterar att öka underhållet av järnvägen, ökade och tidigarelagda investeringar i transportinfrastruktur med hjälp av alternativa finansieringslösningar och ytterligare investeringar i it- och bredbandsutbyggnad. Motionärerna vill värna hela landets utveckling och anser att det är av största vikt att de resurser som satsas på infrastruktur fördelas över hela landet.

Kristdemokraterna

I kommittémotion 2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) betonas att bra kommunikationer är en förutsättning för att Sverige ska kunna utveckla sitt välstånd, öka sysselsättningen och stärka sin konkurrenskraft. I yrkande 1 föreslår motionärerna anvisade anslag för 2019.

Motionärerna avvisar satsningen på avgiftsfri kollektivtrafik för skolungdomar, som introducerades i budgetpropositionen för 2019. Detta innebär en budgetförstärkning på 350 miljoner kronor, samtidigt som motionärerna föreslår en minskning med ytterligare 209 miljoner kronor när det gäller tidigare aviserade åtgärder för stadsmiljöavtal. Sammantaget innebär dessa förändringar en minskning av anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* med 559 miljoner kronor.

Motionärerna föreslår att anslaget 1:6 *Ersättning avseende icke statliga flygplatser* minskas med 85 miljoner kronor som en konsekvens av man anser att flygskatten ska tas bort. Beloppet motsvarar den kompensation som budgeterats för att kompensera dessa flygplatser för minskad lönsamhet till följd av flygskatten.

Motionärerna framhåller att cykling har en stor utvecklingspotential med såväl goda miljö- och klimateffekter som hälsoeffekter. Cykeln måste på ett tydligare sätt ses som ett eget trafikslag och prioriteras högre i stadsplanering och infrastrukturinvesteringar. Det är även viktigt att arbeta för säker cykling. Motionärerna föreslår därför ett nytt anslag, *Cykelinfrastruktur*, som omfattar 350 miljoner kronor.

För att uppmuntra konsumenter att köpa laddhybrider och elbilar är det enligt motionärerna viktigt att laddinfrastrukturen i Sverige utvecklas. Motionärerna föreslår därför stöd till investeringar i laddinfrastruktur. Stödet ska kunna ges till företag, bostadsrättsföreningar, privata och kommunala bostadsföretag samt kommuner runt om i landet, och ska kunna användas till publikt tillgängliga laddstolpar för såväl snabbladdning som normalladdning (yrkande 3). Motionärerna föreslår ett nytt anslag, *Laddinfrastruktur*, om 125 miljoner kronor årligen för detta ändamål 2019–2021.

Motionärerna understryker också att väg- och transportsystemet bör stärkas för att stå emot terrorattacker. Enligt motionärerna bör Trafikverket, i samarbete med kommuner och landsting, skyndsamt arbeta fram en åtgärdsplan för att öka tryggheten och säkerheten inom infrastrukturen och göra den mindre sårbar för sabotage och terror (yrkande 74). Motionärerna föreslår därför ett nytt anslag, *Ökad säkerhet på järnvägsstationer*, som omfattar 10 miljoner kronor årligen.

Sammantaget föreslår Kristdemokraterna en minskning av anslagen för 2019 med totalt 159 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag.

Liberalerna

I kommittémotion 2018/19:2954 av Helena Gellerman m.fl. (L) konstateras att välfungerande kommunikationer och modern infrastruktur är grundläggande förutsättningar för individens frihet, ett blomstrande näringsliv och en öppen marknad. Transportsektorn är central när det gäller att nå Sveriges ambitiösa miljö- och klimatmål och målet om en fossilfri fordonsflotta. Motionärerna betonar att de inte vill förhindra resandet i sig utan fokusera på att minska

utsläppen. Motionärerna framhåller även vikten av att i hela landet ha en fungerande postservice och en möjlighet att kommunicera digitalt.

Motionärerna motsätter sig satsningen med gratis kollektivtrafik under sommarlovet för skolungdomar och prioriterar i stället kollektivtrafik i landsbygd genom differentierade reseavdrag. Av detta skäl föreslås att anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* minskas med 350 miljoner kronor.

Motionärerna framhåller att cyklandet behöver ges bättre förutsättningar. I dag saknas exempelvis regelverk som betraktar cykeln som ett eget transportmedel. I den infrastrukturplan som presenterades föregående mandatperiod ströks flera planerade satsningar på utbyggda regionala cykelstråk. Motionärerna betonar att cykling behöver prioriteras och föreslår därför att ytterligare 25 miljoner kronor avsätts inom anslaget 1:1 till en nationell satsning på utveckling av regional cykelinfrastruktur.

Motionärerna anger att de öppnar upp för möjligheten att använda intäkterna från trängselskatten till medfinansiering av cykelinfrastruktur. De avvisar dock budgetpropositionens fortsatta anslag för stadsmiljöavtal eftersom de anser att satsningen riskerar att endast komma enstaka kommuner till del. Motionärerna vill således avveckla satsningen på stadsmiljöavtal, vilket innebär en minskning av anslaget 1:1 med 200 miljoner kronor. Sammantaget föreslås en minskning av anslaget 1:1 med 596 miljoner kronor.

Motionärerna vill avskaffa nuvarande flygskatt. Som en konsekvens av detta avvisas kompensationen för det ökade driftunderskottet till icke-statliga flygplatser i Norrland. Därmed föreslås att anslaget 1:6 *Ersättning avseende icke statliga flygplatser* minskas med 85 miljoner kronor.

I stället för en bonus–malus för privata bilar vill motionärerna se en omvänd miljöbilsbonus, vilket beskrivs närmare i deras motion för utgiftsområde 20. Detta innebär en konsekvensändring inom utgiftsområde 22 i form av en utgiftsminskning på 10 miljoner kronor under anslaget 1:12 *Transportstyrelsen*.

Motionärerna föreslår slutligen att pris- och löneuppräknings justeras ned med 20 procent årligen, vilket påverkar bl.a. anslagen 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur*, 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur*, 1:3 *Trafikverket* och 1:12 *Transportstyrelsen*.

Sammantaget föreslår Liberalerna en minskning av anslagen för 2019 med totalt 759 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag.

Utskottets ställningstagande

Inledande kommentarer

Särskilda principer har tillämpats vid utformningen av budgetpropositionen för 2019 med anledning av att den har beslutats av en övergångsregering. Utgångspunkten för förslagen har följaktligen varit den budget som riksdagen beslutade för 2018. Att en övergångsregering är bunden av vissa principer fråntar dock inte riksdagen vare sig rätten eller ansvaret att besluta om statens

budget. Våra grundlagar är tydliga när det gäller var finansmakten vilar. Det är riksdagen som har befogenheten att besluta om skatter och statens utgifter. Utskottet konstaterar att vissa partier trots detta valt att avstå från att lägga fram egna budgetförslag i riksdagen i årets budgetprocess. Sverige kan dock inte vänta på reformer. Vi behöver stärka svensk ekonomi, jobbskapande och grundfunktioner i samhället. Utskottet har, som framgår nedan, en annan uppfattning när det gäller anslagsramen för utgiftsområdet, politikens inriktning och fördelningen av anslagen inom utgiftsområdet än den som återges i budgetpropositionen för 2019. Utskottet ställer sig därför bakom det förslag till anslagsfördelning som Moderaterna och Kristdemokraterna har presenterat i utskottet.

Samtidigt finns det ett flertal frågor där utskottets uppfattning överensstämmer med regeringens förslag. När det gäller storleken på medelstilldelningen till ett flertal anslag, anslagsvillkor, anslagsändamål, bemyndiganden m.m. föreslår utskottet bifall till propositionens förslag i dessa delar.

Utskottets förslag till anslag för 2019 innebär att sammanlagt ca 58 968 miljoner kronor anvisas till utgiftsområde 22, varav 58 526 miljoner kronor till transportpolitiken och 442 miljoner kronor till politiken för informationssamhället. I budgetpropositionen redovisar regeringen att de totala utgifterna inom transportområdet 2017 uppgick till 53 297 miljoner kronor. Prognosen för 2018 för de totala utgifterna uppgår till 56 316 miljoner kronor.

I det följande redovisas utskottets ställningstagande till regeringens förslag till medelsfördelning och till frågor som har förts fram i motioner i samband med lämnade förslag till alternativa medelsanvisningar.

Vissa transportpolitiska utgångspunkter

Sverige är ett glesbefolkat land i norra Europas utkant med långa avstånd. Sverige är också ett land med stark urbanisering till stora och små städer. Utskottet vill framhålla att en fungerande infrastruktur är en förutsättning för att Sverige och svenska företag ska kunna stå sig väl i en allt hårdare global konkurrens och lägger därmed grunden för fler jobb och tillväxt. För att Sverige ska hålla ihop måste människor och företag ha möjligheter att växa och utvecklas, oavsett om de finns på landsbygden eller i storstäderna. I stället för straffskatter på avstånd behöver både landsbygd och städer pålitlig infrastruktur. Utskottet vill framhålla att det är mycket angeläget att kommunikationerna fungerar, vare sig man är beroende av bilen, arbetspendlar med tåg eller behöver flyga till en annan stad.

Utskottet kan konstatera att det i transportsektorn kvarstår stora utmaningar när det gäller målet att minska utsläppen av koldioxid, partiklar och andra miljögifter. Utsläppen från inrikestransporter minskar, men den står fortfarande för ungefär en tredjedel av Sveriges totala koldioxidutsläpp. Sverige måste bryta sitt beroende av fossila bränslen inom transportsektorn

och främja teknikutvecklingen för att nå ett mer hållbart transportsystem. Under Alliansens åtta år i regeringsställning ökade andelen förnybart bränsle i transportsektorn nära fyra gånger, och målet om att nå 10 procent förnybar energi i transportsektorn till 2020 uppnåddes med råge. Sveriges utsläpp sjönk med 19 procent samtidigt som ekonomin växte med nästan 10 procent, ett resultat som den rödgröna regeringen inte har förmått upprepa.

Den rödgröna regeringens transportpolitik har ställt trafikslagen mot varandra och har bidragit till att fördyra våra transporter. Det är en politik som Sverige och svenska företag inte har råd med. Utskottet vill lyfta fram att det är viktigt att göra kloka infrastrukturinvesteringar så att ett mer hållbart transportsystem skapas samtidigt som Sverige blir mer sammankopplat och mer konkurrenskraftigt. Nya tekniska lösningar och innovationer kan underlätta en sådan utveckling. Dagens och framtidens teknik kan bidra till att vi kan resa och frakta varor på ett klimatsmart sätt. Forskning och kunskap kan vägleda oss i arbetet för att värna miljön och stoppa klimatförändringarna.

Utveckling av statens transportinfrastruktur

Riksdagen har beslutat om en långsiktig ekonomisk ram på 622,5 miljarder kronor för perioden 2018–2029, varav 125 miljarder kronor anvisas till drift och underhåll av samt reinvestering i statliga järnvägar, 164 miljarder kronor till drift och underhåll av statliga vägar och 333,5 miljarder kronor till utveckling av transportsystemet (prop. 2016/17:21, bet. 2016/17:TU4, rskr. 2016/17:101). Utöver planeringsramen tillkommer även medel från trängselskatter, lån, infrastrukturavgifter, banavgifter och olika former av medfinansiering – totalt ca 90 miljarder kronor. I skrivelse 2017/18:278 Nationell planering för transportinfrastrukturen 2018–2029 redogör regeringen för planeringsarbetet och sitt beslut om att fastställa en nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 samt att fastställa ekonomiska ramar för trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur för samma period. I skrivelsen framhålls att anslaget för utveckling av transportsystemet ökas. Anslaget uppgår till totalt 333,5 miljarder kronor, vilket är en ökning med 20 procent eller 56 miljarder kronor jämfört med föregående planperiod. Av skrivelsen följer att sammanlagt 35,4 miljarder kronor under planperioden ska användas till trimnings- och miljöåtgärder, varav 9,6 miljarder kronor till miljöåtgärder. Mot bakgrund av motionsförslaget om att införa en marknadspott vill utskottet särskilt peka på att Trafikverket, inom ramen för trimningsåtgärder, ska fördela 1,2 miljarder kronor som i dialog med näringslivet kan användas för sådana åtgärder i den statliga järnvägsinfrastrukturen som stärker näringslivets konkurrenskraft. Till större infrastrukturinvesteringar över 100 miljoner kronor, s.k. namngivna investeringar, fördelar regeringen enligt skrivelsen 193,2 miljarder kronor under planperioden. De namngivna investeringarna finansieras även med medel från bl.a. trängselskatt och infrastrukturavgifter

samt medfinansiering från i första hand kommuner och regioner. Utskottet kommer att behandla skrivelsen senare under riksmötet.

Utskottet vill betona att det behövs ny kapacitet på järnvägen och är positivt till att regeringen valde att bygga vidare på flera av de investeringar som alliansregeringen tidigare inlett. Utskottet konstaterar dock att planerade investeringar i statens infrastruktur, som en följd av principerna för budgetpropositionen, har minskat med 1 000 miljoner kronor för 2020 och med 5 358 miljoner kronor 2021 i förhållande till vad som följer av infrastrukturpropositionen från 2016. Utskottet vill understryka vikten av att dessa angelägna investeringar kan genomföras i tidigare planerad takt och att anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* för 2020 och 2021 ökas med motsvarande belopp.

När det gäller frågan om anläggningar för nykterhetskontroll i hamnar, s.k. alkobommar, vill utskottet framhålla att dessa är ett effektivt medel för att stärka trafiksäkerheten genom att de kontrollerar och stoppar rattfylleri. Alkobommar är enligt utskottet den viktigaste kontrollen för att förhindra att lastbils-, buss- och bilförare som kommer med färjor från andra länder i onyktert tillstånd kör in och trafikerar vägarna i Sverige. Utskottet beklagar den saktfärdighet med vilken den rödgröna regeringen har drivit frågan och vill framhålla att det är angeläget att arbetet med att förse relevanta hamnar med automatiserade nykterhetskontroller fortsätter. De principer som har tillämpats vid utformningen av budgetpropositionen innebär att den tidigare beräknade ökningen av anslaget för anläggningar för nykterhetskontroll uteblir. Utskottet, som anser att det är angeläget att denna verksamhet utvecklas i enlighet med tidigare planering, föreslår därför att anslaget 1:1 förstärks med 9 miljoner kronor per år.

Utskottet anser vidare att den tillfälliga satsningen 2018 på förbättrings-åtgärder i fråga om Gotlands vägnät ska avslutas som planerat. Detsamma gäller den tillfälliga satsningen 2018 på främjande av kollektivtrafik i landsbygd. Dessa tillfälliga satsningar förlängdes till följd av de särskilda budgetprinciperna i budgetpropositionen för 2019. Utskottet föreslår därför att anslaget 1:1 minskas med 96 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag.

Regeringen föreslog i budgetpropositionen för 2018 att ett statligt bidrag på 350 miljoner kronor per år införs 2018–2020 för att finansiera avgiftsfri kollektivtrafik för skolungdomar under sommarlovet. Utskottet anser att reformen gratis kollektivtrafik för unga ska avskaffas till förmån för finansiering av andra mer prioriterade åtgärder. Utskottet föreslår följaktligen att anslaget 1:1 minskas med 350 miljoner kronor per år 2019 och 2020.

Sammantaget föreslår utskottet därmed att anslaget 1:1 minskas med 437 miljoner kronor 2019 jämfört med regeringens förslag.

Särskilt om laddinfrastruktur

Utskottet vill betona att elfordon ska vara en trygg investering och att hinder för att använda elfordon måste undanröjas, bl.a. genom en utbyggnad av

laddinfrastrukturen. I motion 2018/19:2734 (KD) yrkande 3 framhålls behovet av stöd till investeringar i laddinfrastrukturen för publik laddning för att kunna nå målet om en fossiloberoende fordonsflotta. Utskottet vill i sammanhanget även uppmärksamma att i motion 2018/19:2947 (M) föreslås ett nytt anslag inom utgiftsområde 20 Allmän miljö- och naturvård för teknikneutral laddinfrastruktur. Anslaget omfattar 100 miljoner kronor 2019–2021 för att säkerställa att nödvändig infrastruktur finns på plats för att en omställning av fordonsflottan ska kunna ske. Utskottet instämmer i vikten av ett sådant stöd och understryker att det måste vara teknik neutralt. Utskottet vill i detta sammanhang också uppmärksamma det förslag om teknik neutralt stöd till infrastruktur som Moderaterna och Kristdemokraterna föreslår inom utgiftsområde 20.

Utskottet vill också påminna om att det inom utgiftsområde 20 finns ett anslag som får användas till klimatinvesteringar på lokal och regional nivå samt för stöd till installation av laddinfrastruktur för elfordon.

Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur

Drift och underhåll av landets vägar och järnvägar är en förutsättning för att säkra transportsystemets funktionalitet och tillgänglighet. I samband med behandlingen av den senaste infrastrukturpropositionen beslutade riksdagen att öka den ekonomiska ramen för vidmakthållande av vägar och järnvägar under perioden 2018–2029 med ca 50 miljarder kronor jämfört med föregående planperiod.

Den ekonomiska ramen för drift, underhåll och trafikledning på järnväg uppgår i den nationella planen för transportinfrastrukturen 2018–2029 till 125 miljarder kronor under planperioden, varav 1,2 miljarder kronor ska användas till forskning och innovation. Det är en angelägen ökning av medlen för vidmakthållande av järnväg med 47 procent, motsvarande 40 miljarder kronor, jämfört med föregående planperiod. Utöver detta finansieras vidmakthållande av järnväg även med intäkter från banavgifter, vilka beräknas uppgå till 27,4 miljarder kronor under planperioden.

Utskottet kan konstatera att Sverige i förhållande till sin befolkning har ett av Europas största järnvägsnät, vilket innebär att enbart vidmakthållande av systemets funktion är mycket resurskrävande. Alliansregeringen gjorde en historisk satsning och fördubblade anslagen till drift och underhåll av järnvägen. Det är positivt att den rödgröna regeringen har fortsatt på den inslagna vägen under föregående mandatperiod.

Samtidigt som det behövs ny kapacitet på järnvägen är det angeläget att säkerställa att den järnväg vi redan har fungerar och att tågen kommer och går i tid. Runt om i landet är det tyvärr alltför vanligt att människor står och väntar på försenade tåg. Utskottet kan konstatera att tågens förseningar och järnvägens underkapacitet inte bara drabbar privatpersoner utan även näringslivet. Försenade godsleveranser leder till kostnadsökningar och försvagad konkurrenskraft. Ett konkurrenskraftigt Sverige behöver en järnväg

som man kan lita på. Utskottet understryker därför vikten av att följa inriktningen i infrastrukturpropositionen från 2016 och menar därmed att anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* bör ökas med 365 miljoner kronor för 2020 och 2 292 miljoner kronor för 2021.

Mot bakgrund av motionsförslaget om att förstärka kontaktledningssystemet konstaterar utskottet att kontaktledningarna i järnvägssystemet är olycksdrabbade. Trafikverket uppger att vanliga fel är träd eller grenar över ledningarna, snö som tynger ned träd, fåglar som kortsluter mellan ledningar och jordade anläggningsdelar, fel orsakade av trafikutöware m.m. Av uppgifter från Trafikverket framgår att det inträffar omkring 400 tågstörmningar i kontaktledningar per år, en siffra som varit stabil sedan 70-talet. Men antalet förseningstimmar blir fler parallellt med den ökande tågtrafiken som gör att fler tåg kan drabbas av kontaktledningsfel. Trafikverket uppger även att verket jobbar aktivt för att minska antalet kontaktledningsfel genom bl.a. besiktningar både via mätvagnar och via entreprenörer i fält. Trafikverket uppger vidare att problemen med trasiga strömavtagare har minskat tack vare samarbete med järnvägsföretagen. Trafikverket har också placerat ett tiotal kameror runt om i landet för att övervaka strömavtagare. Dessa fotograferar förbipasserande tågs strömavtagare, och sedan analyseras bilden för att ta reda på om strömavtagaren är skadad. Utskottet ser positivt på det arbete som pågår.

I infrastrukturpropositionen för 2016 uppgav regeringen att vägkvaliteten sett till andelen väg som inte uppfyller Trafikverkets underhållsstandard hade försämrats det senaste året. Utskottet anser att det är av yttersta vikt att bryta denna negativa utveckling; ett väl fungerande vägnät är av avgörande betydelse för jobb och tillväxt i hela Sverige. Behoven av att säkerställa bättre, förstärkta och säkrare vägar i hela landet är stora.

När det gäller vidmakthållande av vägar påminner utskottet också om att riksdagen har beslutat att för den nationella planen för transportinfrastrukturen 2018–2029 ska den ekonomiska ramen för drift och underhåll av statliga vägar, inklusive bärighet och tjälsäkring av vägar samt bidrag för drift av enskild väg, uppgå till 164 miljarder kronor under planperioden, varav 2,2 miljarder kronor ska användas till forskning och innovation. Av medlen för vidmakthållande av vägnätet ska 16,3 miljarder kronor användas för bärighetsåtgärder, vilket bl.a. inkluderar åtgärder för att öka delar av vägnätets bärighet till bärighetsklass BK4, åtgärder för att vägnätet ska vara tillgängligt året runt samt åtgärder för att anpassa vägsystemets robusthet i ett förändrat klimat. Riksdagen har därmed ökat anslaget till vägunderhåll med 7 procent, eller med 11 miljarder kronor. Utskottet påminner i sammanhanget om att utskottet och sedermera riksdagen utifrån förslag från bl.a. allianspartierna har framfört att vägaras bärighet ska vara avgörande för vilket vägnät som upplåts för lastbilar med en högsta bruttovikt på 74 ton och att detta bör genomföras skyndsamt. Utskottets uttalanden i denna del bör vara till vägledning vid upplåtandet av ett vägnät för BK4 (bet. 2016/17:TU14, rskr. 2016/17:238).

Om Maut och transpondrar

Mot bakgrund av motionsförslaget om Maut och transpondrar kan utskottet inledningsvis konstatera att ett system med Maut infördes 2005 i Tyskland. Maut är en avgift som tunga lastbilar betalar för att använda motorvägar och vissa riksvägar i Tyskland. Ett av syftena med Maut var att även utländska lastbilar skulle bidra till finansieringen av den tyska infrastrukturen. Avgiftens storlek avgörs av sträckan som varje lastbil kör. Avgiften betalas per kilometer och är olika beroende på antalet axlar på fordonet och vilken emissionskategori som fordonet tillhör. Betalningen kan krävas från såväl ägare som förare och kan ske på olika sätt: automatiskt genom en s.k. on-board unit i fordonet, genom bokning via internet eller genom bokning via de fler än 3 400 terminaler som finns i anslutning till de tyska motorvägarna. För närvarande diskuteras en utvidgning av Maut-systemet i Tyskland.

Utskottet anser att det är angeläget att hitta en modell där samtliga som trafikerar svenska vägar är med och betalar och att det samtidigt säkerställs att lagar och regler efterföljs. Det måste dock beaktas att länder skiljer sig åt och att Sverige är ett land med långa avstånd i norra Europas utkant och att svensk konkurrenskraft är beroende av effektiva transporter.

Frågan om att utreda och tillämpa ett system liknande det tyska Maut-systemet har behandlats flera gånger tidigare, senast i skatteutskottet (bet. 2017/18:SkU10).

Cykelfrågor

I flera av motionerna lyfts vikten av att främja cykling fram. Utskottet vill mot denna bakgrund påminna om att riksdagen våren 2015 riktade ett tillkännagivande till regeringen om att den bör ta fram en nationell cykelstrategi som beaktar vad utskottet anför om bl.a. en sammanhängande cykelinfrastruktur och att cykeln bör betraktas som ett eget transportsätt (bet. 2014/15:TU5, rskr. 2014/15:123). Mot bakgrund av den stora betydelse som utskottet tillmäter en ökad och säker cykling har utskottet välkomnat att regeringen våren 2017 presenterade en nationell cykelstrategi vars övergripande syfte är att främja en ökad och säker cykling. Den nationella cykelstrategin kommer att kunna fungera som en plattform för det fortsatta gemensamma arbetet med att lyfta fram cyklingen som ett eget transportsätt.

Utskottet konstaterar också i sammanhanget att den nyligen beslutade nationella planen för transportinfrastrukturen innehåller många större väginvesteringar som inkluderar åtgärder för cykling och att det inom de s.k. trimnings- och miljöåtgärderna satsas särskilt på cykelbanor och vägar utmed det allmänna vägnätet som förbättrar möjligheten till arbetspendling i större tätortsregioner. Det satsas också på andra typer av åtgärder för att öka cyklisters säkerhet och tillgänglighet, t.ex. cykelportar och parkering.

Sjöfart

Sjöfartsverket är ett affärsverk som i huvudsak finansieras genom sjöfartsavgifter i form av farledsavgifter och lotsavgifter. Sjöfartsverkets ekonomiska resultat har enligt budgetpropositionen under de senaste åren påverkats negativt, vilket främst har sin grund i omvärderingar av pensionsskulden till följd av låga marknadsräntor samt att intäkterna varit för låga i förhållande till kostnaderna. Den 1 januari 2018 började Sjöfartsverket tillämpa en reviderad avgiftsmodell med syftet att få en ekonomi i långsiktig balans, minska sjöfartens miljöpåverkan samt öka transparensen i avgiftssystemet. När farledsavgiften fastställs tar man hänsyn till fartygets storlek, last, passagerare och miljöpåverkan. Det är angeläget att säkerställa att det reviderade avgiftssystemet inte kommer i konflikt med det övergripande målet att flytta över godstrafik från väg till sjöfart. Utskottet följer utvecklingen.

Regeringen understryker i skrivelse 2017/18:278 Nationell planering för transportinfrastrukturen 2018–2029 behovet av att utveckla godstransport-systemet. Genom satsningar i den nationella planen, tillsammans med regeringens nationella godstransportstrategi, skapas enligt skrivelsen förutsättningar för effektiva, hållbara och kapacitetsstarka godstransporter. Fokus ligger på lösningar som effektiviserar nyttjandet av godstransporter, i synnerhet sådana som tar till vara järnvägens och sjöfartens kapacitet, liksom innovation för att skapa framtidens moderna godstransportsystem. Utskottet är positivt till detta. För att stärka en effektiv och hållbar godstrafik och främja överflyttning behöver investeringarna i sjöfartens infrastruktur öka. Utskottet konstaterar i sammanhanget att i den nationella planen för transportinfrastrukturen avsätts medel bl.a. för farledsfördjupningen in i Göteborgs hamn, för att färdigställa farleden i Mälaren och förbättra farleden mellan Landsort och Södertälje, för att uppgradera slussarna i Trollhättan och utöka kapaciteten i farleden till Luleå.

Alliansregeringen tog fram en ambitiös handlingsplan för att stärka konkurrensförutsättningarna för den svenska sjöfartsnäringsen och påbörjade även arbetet med en maritim strategi som den rödgröna regeringen sedermera presenterade 2015. Utskottet noterar att regeringen i augusti 2018 gav Trafikverket i uppdrag att utse och inrätta en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart med ett tidsbegränsat uppdrag på sex år. Inom ramen för detta uppdrag ingår bl.a. att samordnaren ska analysera hur torrhamnar och omlastningskajer för sjöfart på inre vattenvägar, inklusive kajer i stadsmiljö, kan utvecklas för att bidra till ökad sjöfart, ökad hamncapacitet och produktivitet, minskad trängsel, minskad klimat- och miljöpåverkan samt till regional utveckling, samt vilka aktörer som har ansvar för eventuella åtgärder som föreslås. Utskottet är positivt till detta initiativ och konstaterar att Trafikverket enligt direktiven ska redovisa den del av uppdraget som rör analys av torrhamnar och omlastningskajer för sjöfart på inre vattenvägar till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) senast den 31 december 2019.

Luftfart

Utskottet vill framhålla att flyget har stor betydelse för Sveriges ekonomi och för att tillgodose människors och näringslivets behov av långväga resor och transporter såväl inrikes som utrikes. Flyget är nödvändigt för att Sverige ska behålla sin konkurrenskraft i ett internationellt sammanhang genom att binda ihop vårt avlånga land.

Flyget svarar för en relativt liten men växande andel av de klimatpåverkande utsläppen. Det är därför angeläget att Sverige även i fortsättningen ligger i framkant i den gröna omställningen av flygtrafiken. För att långsiktigt minska utsläppen från flyget behövs enligt utskottet olika typer av kraftfulla åtgärder såsom krav på obligatorisk inblandning av förnybart bränsle i allt flygbränsle, att start- och landningsavgifterna ska vara miljö- och klimatstyrande, att de internationella avtal och konventioner som i nuläget sätter stopp för beskattning av flygbränsle omförhandlas samt att en riktad satsning på forskning och utveckling av biobränslen för flyget genomförs. Utskottet konstaterar samtidigt att den flygskatt som den rödgröna regeringen införde under året har visat sig ha negativa samhällsekonomiska effekter och mycket liten positiv inverkan på klimatet. Mot bakgrund av det förslag att avskaffa flygskatten från den 1 juli 2019 som bereds inom riksdagen i samband med hanteringen av budgetpropositionen föreslår utskottet att den förstärkning av anslaget 1:6 *Ersättning avseende icke statliga flygplatser* som beslutades för att säkerställa att flygskatten inte innebär ökade driftunderskott vid icke-statliga flygplatser i Norrland ska dras tillbaka. Anslaget 1:6 föreslås därmed minska med 42 miljoner kronor för 2019 och 85 miljoner kronor per år för 2020 och 2021.

Vissa säkerhetsfrågor

När det gäller förslaget i motion 2018/19:2734 (KD) om att avsätta medel för ökad säkerhet på järnvägsstationer har Kristdemokraterna under ärendets beredning frånfällt yrkandet i denna del. Utskottet finner därför inte någon anledning att i detta sammanhang fördjupa sig närmare i frågan. Utskottet vill dock betona att frågor om säkerhetsaspekter inom transportsystemet har hög prioritet för utskottet.

Med anledning av förslaget i motion 2018/19:2368 (SD) om ökade medel till säkerhetshöjande åtgärder på flygplatser för bl.a. vissa direktlinjer kan utskottet inledningsvis konstatera att luftfartsskyddet och tillhörande regelverk styrs i hög grad av internationella regler, och som en följd av händelserna i USA i september 2001 tillkom också gemensamma bestämmelser inom EU. Målet för luftfartsskyddet är att skydda passagerare, besättning, markpersonal, allmänhet och egendom från olagliga handlingar. Det gemensamma EU-regelverket återfinns i dag i förordning (EG) nr 300/2008 och förordning (EU) nr 2015/1998. Regeringen har utsett Transportstyrelsen till den myndighet som har till uppgift att utveckla och ansvara för Sveriges nationella säkerhetsprogram (NASP). Myndigheten utövar även den registerkontroll som

genomförs vid en säkerhetsprövning av en person som exempelvis ska arbeta på en flygplats. I NASP finns samtliga styrande krav för luftfartsskyddet samlade.

Utskottet har vid flera tillfällen behandlat frågor om s.k. preclearance, senast i betänkande 2017/18:TU10 Luftfartsfrågor. Utskottet pekade bl.a. på infrastrukturministerns svar på en interpellation den 24 oktober 2017 om åtgärder för att säkerställa Arlandas roll som hubb för luftfarten i norra Europa. Infrastrukturministern uttalade då bl.a. att interkontinentala direktlinjer från Arlanda är viktigt samt att regeringen arbetar vidare med frågan om att införa s.k. preclearance vid Arlanda, vilket skulle ge potential för fler direktförbindelser med USA. Utskottet pekade även på att regeringen har inrättat ett Arlandaråd med ett uttalat syfte att bidra till regeringens arbete med att långsiktigt utveckla Arlanda flygplats ur ett trafikslagsövergripande helhetsperspektiv. Av regeringens flygstrategi som presenterades våren 2017 framgår bl.a. att Sverige ska fortsätta att driva på det internationella flygsäkerhetssamarbetet i EU. Utskottet välkomnar det arbete som pågår när det gäller säkerhet på flygplatser.

Övriga justeringar till följd av de särskilda budgetprinciperna

Utskottet anser att vissa ytterligare justeringar bör göras av de anslagsförändringar som uppstått till följd av de särskilda budgetprinciper som gällt för utformningen av budgetpropositionen. Utskottet föreslår därför att anslaget 1:3 *Trafikverket* minskas med 5 miljoner kronor 2019. Detta innebär att det inte sker någon förlängning av översynen av förutsättningar för fossilfrihet för statligt ägda fartyg. Vidare föreslår utskottet att anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* minskas med 5 miljoner kronor för 2019, vilket innebär att det inte sker någon förlängning av satsningen på regelefterlevnad vid miljözoner.

Politiken för informationssamhället

Det övergripande målet för digitaliseringspolitiken är att Sverige ska vara bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter. I en alltmer digitaliserad värld riskerar dock Sverige i dag att bli omsprunget som it-nation. För att Sverige ska kunna vara ett digitalt föregångsland behövs konkreta och tydliga mål liksom en tydlig strategi.

Tillgång till bredband är i dag en förutsättning för att kunna ta del av grundläggande samhällsservice och att fullt ut vara delaktig i samhället. Visionen är ett helt uppkopplat Sverige eftersom det skapar förutsättningar för att bo och verka i hela landet och att driva tillväxt och innovativ produktion. Det är därför angeläget med fortsatta insatser för att underlätta bredbandsutbyggnaden och förbättra bredbandstäckningen i landet.

Särskilt om pris- och löneomräkning

I budgetpropositionen anges att utgångspunkten för förslagen i propositionen har varit den budget som riksdagen beslutade för 2018 efter förslag i budgetpropositionen för 2018. Vissa generella justeringar har dock gjorts för utgiftsområdena; bl.a. har anslag som används för förvaltnings- och investeringsändamål pris- och löneomräknats på sedvanligt sätt.

Pris- och löneomräkningen baseras enligt budgetpropositionen på utfallsstatistik och avspeglar därför pris- och löneförändringar i övriga samhället med två års eftersläpning. Vid omräkningen av myndigheternas förvaltningsanslag, som utgör huvuddelen av de anslag som pris- och löneomräknas, har separata index använts för att följa utvecklingen av löner, hyreskostnader och övriga förvaltningskostnader. Utskottet har ingen annan uppfattning än regeringen om hur omräkningen ska göras.

Sammanfattande bedömning

Utskottet tillstyrker sammanfattningsvis de förslag till anslag för utgiftsområde 22 kommunikationer som redovisas i utskottets förslag i bilaga 4. Detta innebär att utskottet tillstyrker delvis motionerna 2017/18:2734 (KD) yrkande 1 och 2018/19:2899 (M) yrkandena 1, 4 och 6–8, liksom delvis proposition 2018/19:1 utgiftsområde 22 punkt 11. Utskottet har vidare inte några invändningar mot regeringens förslag till låneramar, ekonomiska förpliktelser, investeringsplaner och ekonomiska mål inom utgiftsområdet. Propositionen tillstyrks därmed i detta avseende medan övriga motionsförslag avstyrks.

Samlat ansvar för transportslagen

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår en motion om att utreda ett samlat ansvar för de statliga trafikverksamheterna i en myndighet förlagd i Västsverige. Utskottet konstaterar bl.a. att planeringen av utvecklingen av transportinfrastruktur är samlat hos Trafikverket och att beslutet om den nuvarande myndighetsstrukturen fattades av en enhällig riksdag 2010.

Motionen

Hampus Hagman (KD) efterfrågar i motion 2018/19:274 en utredning av ett samlat ansvar för de statliga trafikverksamheterna i en myndighet förlagd i Västsverige. Motionären pekar på att Trafikverket bildades 2010 och då tog över de ansvarsområden som Banverket och Vägverket tidigare haft. Till detta ansvar hör vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart, flyg, byggnation och drift av statliga vägar och järnvägar samt de kunskapstester som krävs för bl.a. körkort.

Motionären pekar på att det inom området utöver Trafikverket finns även Trafikanalys, Transportstyrelsen, Luftfartsverket och Sjöfartsverket och Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI). Motionären konstaterar att mängden myndigheter på området har diskuterats flera gånger i många olika sammanhang och att det är dags att utreda vilka konsekvenser det skulle få att samordna Trafikverket med Luftfartsverket och Sjöfartsverket. Motionären pekar även på att det finns flera stora aktörer inom transportsektorn i Västsverige, bl.a. Göteborgs hamn, Volvo och GKN Aerospace och att detta innebär att det finns god tillgång till rätt kompetens inom området. Enligt motionären är det därför naturligt att huvudkontoret för den eventuella nya myndighet som uppstår förläggs till Västsverige.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis peka på att frågan om en sammanslagning av myndigheterna inom transportområdet har behandlats vid ett flertal tillfällen tidigare, senast i samband med budgetberedningen hösten 2017 (bet. 2017/18:TU1). Utskottet framförde då att det var angeläget att statens resurser användes effektivt och konstaterade att verken redan hade ett nära samarbete och att det därför inte fanns skäl att vidta någon åtgärd.

När det gäller frågan om att samla ansvaret för de statliga trafikverksamheterna i en myndighet vill utskottet även påminna om att beslutet om den nuvarande myndighetsstrukturen fattades av en enhällig riksdag våren 2010 (prop. 2009/10:59, bet. 2009/10:TU9, rskr. 2009/10:183). Beslutet innebar att planeringen av utvecklingen av transportinfrastruktur därmed samlades hos den nyinrättade myndigheten Trafikverket. I förslaget till den nya myndighetsstrukturen framhölls att ett samlat trafikverk, med en sammanhållen planerings- och förvaltningsverksamhet, är den lösning som bäst svarar mot den planeringsansats som den tillkallade Trafikverksutredningen hade föreslagit. Enligt förslaget skapas därmed också de bästa förutsättningarna för tillämpningen av fyrstegsprincipen, funktionaliteten i hela transportsystemet, en önskvärd effektivisering av de statliga upphandlings- och beställningsfunktionerna samt en lämplig och enhetlig regional representation (prop. 2009/10:59).

I beredningen av förslaget menade trafikutskottet att det inte kunde uteslutas att en så stor myndighet som Trafikverket riskerade att bli svårstyrd men konstaterade samtidigt att risken skulle kunna bemästras, framför allt genom en ändamålsenlig intern organisation. Utskottet menade även att den nya myndigheten Trafikanalys skulle komma att tillföra regeringens arbete den ytterligare kvalitetsförstärkning och sakkunskap som behövs för en effektiv uppföljning och styrning av Trafikverkets verksamhet.

Utskottet vill peka på att Trafikverket i enlighet med sin instruktion bl.a. ska ha väl fungerande rutiner, arbetssätt och samverkansformer som tar till vara och möjliggör nationellt, regionalt och lokalt inflytande samt att man ska medverka i det regionala tillväxtarbetet (förordning 2010:185). Vidare ska

myndigheten ha en regional organisation och får ha det antal regioner som verket bestämmer.

Utskottet noterar avslutningsvis att Riksrevisionen i granskningsrapporten Fyrstegsprincipen inom planeringen av transportinfrastruktur – tillämpas den på avsett sätt? (RIR 2018:30) som presenterades i november 2018 bl.a. pekar på att regeringens och Trafikverkets styrning inte stödjer ett trafikslagsövergripande arbetssätt och att regeringen i flera avseenden behöver förtydliga hur Trafikverket ska arbeta med fyrstegsprincipen och utveckla arbetssättet med åtgärdsvalsstudierna för att åstadkomma mer kostnads-effektiva investeringar inom transportsektorn. Utskottet kommer att återkomma till ärendet i samband med behandlingen av regeringens aviserade skrivelse till riksdagen våren 2019 med anledning av granskningen.

Mot bakgrund av vad som här anförts finner utskottet inte anledning att ta något initiativ i frågan och avstyrker därmed motion 2018/19:274 (KD).

Trafikverkets underhållsanslag

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om en översyn av möjligheten att Trafikverkets anslag för underhåll ska kunna förskjutas över budgetår. Utskottet konstaterar att Trafikverket har möjlighet att ingå ekonomiska åtaganden som sträcker sig över flera år och att de baskontrakt för drift och underhåll som Trafikverket tecknar i ett flertal fall löper på fem år med option på förlängning.

Jämför reservation 1 (C).

Motionen

I kommittémotion 2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 24 föreslås att Trafikverkets anslag för underhåll ska kunna förskjutas över budgetår. Motionärerna framhåller att det i fråga om Trafikverkets anslag för investeringar är möjligt att förskjuta medel över budgetår för att på så sätt kunna utforma längre och långsiktigare kontrakt med leverantörer. Motionärerna konstaterar att detta inte är möjligt när det gäller Trafikverkets årsvisa underhållsanslag, vilket de menar resulterar i mer kortsiktiga kontrakt och svårigheter att göra en god långsiktig planering över de underhållsarbeten som behöver göras.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att den verksamhet som Trafikverket bedriver förutsätter att myndigheten ingår avtal med externa parter om ekonomiska åtaganden för flera år framåt i tiden. Utskottet har tidigare konstaterat att Trafikverkets investeringsanslag tenderar att generellt sett följa de stora projektens

produktionscykel; det kan således uppstå en del fluktuationer i anslagets omfattning mellan enskilda år. När det gäller förbrukningen av medel för drift och underhåll tenderar detta att ske på ett mer jämnt och förutsägbart sätt, och anslaget för drift och underhåll kan följaktligen fördelas mer jämnt under en planperiod.

I samband med riksdagens beslut med anledning av budgetpropositionen bemyndigas regeringen att för anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* ingå ekonomiska åtaganden för flera år framåt. I budgetpropositionen för 2019 föreslås att regeringen ges ett bemyndigande att ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 29 247 miljoner kronor för perioden 2020–2038. Regeringen överför sitt bemyndigande att ingå ekonomiska åtaganden till Trafikverket via myndighetens regleringsbrev. Det förtydligas här att bemyndigandet innefattar bl.a. anslaget 1:2 och avser all upphandlad verksamhet och bidrag där fleråriga avtal sluts, som inte faller under 6 kap. 2 § budgetlagen (2011:203).

Utskottet konstaterar att Trafikverket genom sitt bemyndigande har möjlighet att ingå ekonomiska åtaganden som sträcker sig över flera år. De baskontrakt för drift och underhåll som Trafikverket tecknar löper i ett flertal fall på fem år med option på förlängning. Om anslagsmedel för ett specifikt budgetår av något skäl inte fullt ut förbrukas gör regeringen, i samband med att regleringsbrevet beslutas, en prövning av om överskjutande medel får överföras till nästkommande år.

Mot denna bakgrund avstyrker utskottet motion 2018/19:2427 (C) yrkande 24.

Reservation

Trafikverkets underhållsanslag, punkt 3 (C)

av Anders Åkesson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion
2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 24.

Ställningstagande

Jag kan konstatera att det i fråga om Trafikverkets anslag för investeringar är möjligt att förskjuta medel över budgetår för att på så sätt kunna utforma längre och långsiktigare kontrakt med leverantörer. För Trafikverkets årsvisa underhållsanslag är detta dessvärre inte möjligt, vilket resulterar i mer kortsiktiga kontrakt och svårigheter att göra en god långsiktig planering av nödvändiga underhållsarbeten. Jag föreslår därför att även underhållsanslaget, i likhet med investeringsanslaget, ska vara möjligt för Trafikverket att flytta över budgetår.

Vad jag nu anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

Särskilda yttranden

1. Anslag inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 1 (S, V, MP)

Jens Holm (V), Anna-Caren Säterberg (S), Jasenko Omanovic (S), Teres Lindberg (S), Johan Büser (S), Elin Gustafsson (S) och Emma Berginger (MP) anför:

Efter valet hösten 2018 röstade fler än hälften av den nyvalda riksdagens ledamöter nej på frågan om statsministern hade tillräckligt stöd i riksdagen, detta trots att de rödgröna partierna utgör det största blocket med 144 mandat mot de borgerliga partiernas 143 mandat. Med anledning av detta entledigades samtliga statsråd och Sverige styrs av en övergångsregering. Eftersom någon ny regering ännu inte har tillträtt uppehåller de entledigade statsråden sina befattningar som en övergångsregering, i enlighet med regeringsformens bestämmelser.

Detta är första gången som en övergångsregering lämnar en budgetproposition till riksdagen. I regeringsformen, riksdagsordningen och budgetlagen finns bestämmelser om budgetpropositionen och dess innehåll. Någon särskild reglering av hur en budgetproposition som lämnas av en övergångsregering ska utformas finns inte.

I en promemoria från Statsrådsberedningen har vissa riktlinjer utfärdats för det praktiska arbetet i Regeringskansliet under en övergångsregeringsperiod. Konstitutionsutskottet har vid granskningar av en övergångsregerings befogenheter hänvisat till dessa riktlinjer. Enligt riktlinjerna bör en övergångsregering endast avgöra löpande eller brådskande ärenden. Vidare anges att en övergångsregering inte bör lägga fram propositioner som är politiskt kontroversiella eller som har en tydlig partipolitisk inriktning.

När det särskilt gäller en budgetproposition som lämnas av en övergångsregering anges att den inte bör innehålla förslag som har en tydlig partipolitisk inriktning. Av regeringsformen följer vidare att den senaste beslutade budgeten ska fortsätta att gälla för det fall riksdagen inte beslutat om en ny budget. Vid framtagandet av denna proposition har regeringen därför bedömt att budgeten för 2019 bör utformas med utgångspunkt i budgeten för 2018, i väntan på att en ny regering tillträder och kan lämna de förslag till ändringar som följer av dess politiska inriktning. Med beaktande av detta har särskilda principer tagits fram för utformningen av denna proposition. Principerna har tagits fram efter kontakter med företrädare för regeringspartierna och Vänsterpartiet samt Moderaterna, Centerpartiet, Kristdemokraterna och Liberalerna.

En övergångsbudget är ingen permanent lösning. Den tar sig inte an de stora samhällsproblemen med nya reformer. Det är den heller inte avsedd att göra. Den finns för att viktiga samhällsfunktioner, välfärden och myndigheter ska

fungera ungefär som tidigare. Den behövs för att skapa stabilitet och är just en övergångsbudget i väntan på att en regering ska tillträda och presentera sin ekonomiska politik. Det är när en sådan proposition läggs fram av en nytillträdd regering som det är rimligt att motionera som oppositionsparti.

Vi anser att regeringen har redogjort för principerna, som tagits fram efter den process som varit, på ett klargörande sätt och tillämpat dem lojalt i arbetet med att ta fram budgetpropositionen för 2019. Men det ska inte tolkas som att övergångsregeringens budgetproposition ger uttryck för våra partiers politiska prioriteringar. Frågan har därför väckts om vi i likhet med oppositionspartierna borde lägga fram budgetmotioner under den allmänna motionstiden. Vi har dock valt att avstå den möjligheten och redogör nedan för våra skäl till det beslutet.

I och med beredningen av övergångsregeringens förslag till statens budget har vi nu nått långt bortom den terräng där befintlig konstitutionell praxis kan ge vägledning. Hur riksdagens partier och ledamöter väljer att agera har inte bara konsekvenser för den ekonomiska politiken 2019 utan lägger också grund för konstitutionell praxis för liknande situationer i framtiden. Våra partier har alla gett uttryck för att riksdagsarbetet i ett läge där landet leds av en övergångsregering måste koncentreras mot att få på plats en handlingskraftig regering som åtminstone kan tolereras av en majoritet av ledamöterna.

Vi förväntade oss en ordnad och ansvarsfull process med övergångsbudgeten och anser alltså att den bör passera genom riksdagen som det var tänkt när lagstiftningen antogs och som de principer den är byggd på avser att säkerställa.

Mot detta har framförts att tillämpningen av principerna för en övergångsbudget får negativa konsekvenser för samhällsviktiga funktioner som riksdagen inte bara kan utan också bör korrigera. Det döljer det faktum att förhållandet mellan riksdag och regering är en delikat kombination av konstitutionella regler och upparbetad praxis. Det är fullt rimligt att vilja ändra på den relationen, men det är knappast vad något parti har gett uttryck för vare sig nu eller i andra sammanhang. Det är inte rimligt att en övergångsregering, som inte kan avgå om den inte får igenom sin budget, ska uppdras att verkställa andra partiers ekonomiska politik.

En nytillträdd regering kommer att behöva lägga fram en extra ändringsbudget med nödvändiga korrigeringar snarast, och det gäller oavsett vilket beslut riksdagen fattar i detta ärende. Det kan dessutom inte uteslutas att försök till sådana korrigeringar i riksdagsbehandlingen riskerar att förvärra problemen genom att skapa ryckighet och oklarhet i myndighetsstyrningen.

I debatten har det också påpekats att det inte är möjligt att i en extra ändringsbudget föreslå skattesänkningar. Detta stämmer när det gäller inkomstskatter, även om det inte är någon hemlighet att vi anser att investeringar i välfärd, klimat, rättsväsen och försvar måste gå före stora skattesänkningar. För oss är ökad jämlikhet centralt.

Vi anser därför att lämpligaste praxis i lägen som detta är att riksdagspartierna bör ägna sig åt att bidra till att en regering kan tillträda och

snarast lägga fram en extra ändringsbudget på riksdagens bord. I enlighet därmed anser vi att det förslag som övergångsregeringen lägger fram också borde bli riksdagens beslut.

När en ny regering kommit på plats får partierna i riksdagen lägga fram sin egen ekonomiska politik: antingen som regeringsbildare, som förhandlingspart eller som opposition.

Eftersom riksdagsmajoriteten i det första steget av budgetprocessen har gett budgetpolitiken en annan inriktning än den som föreslås i den framlagda övergångsbudgeten avstår vi från ställningstagande när det gäller anslagsfördelningen inom utgiftsområde 22. Vi anser dock att anslagen inom utgiftsområdet borde ha fastställts i enlighet med anslagsfördelningen i regeringens övergångsbudget, vilken framgår av bilaga 2. Vi beklagar att utskottet nu föreslår att flera anslag ska minska i förhållande till regeringens förslag. Denna lägre ambition på området försvårar möjligheten att möta de stora utmaningar som transportsektorn står inför, inte minst möjligheten att nå sektorsmålet om att minska växthusgasutsläppen från inrikes transporter med minst 70 procent till 2030.

2. Anslag inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 1 (SD)

Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD) anför:

Eftersom riksdagsmajoriteten i det första steget av budgetprocessen har gett budgetpolitiken en annan inriktning än den vi önskar avstår vi från ställningstagande när det gäller anslagsfördelningen inom utgiftsområde 22. Sverigedemokraternas budgetalternativ bör ses som ett sammanhållet paket där inte någon eller några delar kan brytas ut och behandlas isolerat.

Sverigedemokraternas samlade förslag när det gäller statens budget finns i partimotion 2018/19:1913. I den motionen finns också förslag till ram för utgiftsområde 22. Förslaget om anslag inom utgiftsområde 22 läggs fram i kommittémotion 2018/19:2368.

Sverigedemokraternas budgetalternativ när det gäller utgiftsområde 22 utgår från att vår gemensamma infrastruktur betingar ett enormt värde och är en resurs. För att hålla en hög ambition, och för att ständigt erbjuda bättre och effektivare service för medborgarna, måste infrastrukturen kontinuerligt utvecklas. Det är minst lika viktigt att satsningarna görs samhällsekonomiskt sunt och på de projekt som är mest brådskande och lönsamma och som skapar störst nytta, samtidigt som man tar hänsyn till aspekter som landsbygd, familjeliv och företagande. I ett läge där svensk infrastruktur på många plan står inför en systemkollaps läggs för närvarande stora infrastrukturensatsningar på cykelinfrastruktur och hållbara stadsmiljöer. I det ansträngda läge landet i dag befinner sig i är detta en allvarlig felprioritering, och vi vill därför minska extrasatsningarna på området, för att i stället omfördela medlen till mer direkta investeringar för transportinfrastrukturen.

Järnvägsunderhållet i Sverige är inte tillfredsställande. En alltför stor del av arbetet utgörs av akuta åtgärder i stället för att arbeta förebyggande, mycket på grund av att infrastrukturen under lång tid använts som en budgetregulator. Sverigedemokraterna vill därför satsa kraftigt på järnvägsunderhållet.

För att ytterligare stärka svensk infrastruktur vill Sverigedemokraterna även införa en marknadspott, som snabbt ska kunna nyttjas för att bygga bort uppkomna flaskhalsar som står i vägen för betydande investeringar inom näringslivet. Vi önskar att ett nytt anslag som ska disponeras av Trafikverket inrättas för detta ändamål och att 1 miljard kronor anslås till detta för 2019. I sammanhanget vill vi framhålla att vårt förslag ligger i linje med vad som förts fram av Näringslivets Transportråd.

Underhållet av järnvägens kontaktledningssystem är eftersatt, och detta leder till stora driftsstörningar i infrastrukturen. Vi anser därför att genomgripande åtgärder är nödvändiga i den befintliga infrastrukturen för att säkerställa tågens elförsörjning, och därmed minska driftstoppen. Sverigedemokraterna vill i ett första steg stärka upp kontaktledningssystemet för att förhindra nedrivna kontaktledningar och andra fel på kontaktledningssystemet. Vi önskar anslå 25 miljoner kronor för detta under 2019.

Sverigedemokraterna värnar om sjöfarten som transportmedel och ser vikten av att ha korrekta ekonomiska styrmedel som inte strider mot europeiska konkurrensregler. Vi vill även understryka behovet av långsiktiga konkurrensneutrala villkor som har till uppgift att skapa en god samsyn mellan marknadens olika parter, både nationellt och internationellt. Den svenska sjöfarten konkurrerar på den globala marknaden, och vi behöver därmed även förhålla oss till detta, på både gott och ont. Sverigedemokraternas satsningar och förslag har därför som främsta uppgift att trygga svensk sjöfart genom att minimera utflaggningar, hindra att arbetstillfällen försvinner och minska negativ miljöpåverkan. Vi vill göra en satsning på en s.k. sjöfartsmiljard och menar att ett nytt anslag bör inrättas för detta. Det handlar i ett första skede om att skjuta till extra medel till Sjöfartsverket för att lyfta bort kostnader från den svenska sjöfarten när det gäller bl.a. isbrytning och farledsavgifter.

Sjöfart som trafikerar Sverige betalar s.k. farleds- och lotsavgifter, som i sin tur delvis finansierar Sjöfartsverkets verksamhet, bl.a. isbrytning i farleder. Sverige och Finland är några av de få länder som tillämpar farledsavgifter. Finland halverade sina farledsavgifter när SECA-direktivet infördes, för att inte kostnaden skulle skena iväg ytterligare för den finska sjöfarten. Svenska Sjöfartsverket har i stället infört en ny avgiftsmodell, som slår hårt mot svenska redare. Vissa redare har exempelvis fått en höjning med ca 200 procent av sina redan betungande farledsavgifter. Genom satsningen på en sjöfartsmiljard menar Sverigedemokraterna att sjöfarten skulle få ekonomiska lättnader för att möjliggöra att mer gods transporteras med fartyg. Vi anser att man i ett första skede bör sänka eller ta bort både farledsavgifter och kostnader för isbrytning i svenska vatten.

Vi vill också lyfta fram att farleder och hamnar måste vara tillräckligt djupa för att kunna ta emot de nya och större fartyg som byggs. Detta är nödvändigt

för att kunna nyttja sjöfartens kapacitet maximalt. Större fartyg kan transportera mer gods till ett billigare pris per enhet, men kan även generera större miljönytta. Trenden bland rederierna är att det byggs större fartyg för att klara den hårda konkurrensen. Sverigedemokraterna vill framhålla att bl.a. Göteborgs hamn är i behov av fördjupning för att klara av den kommande direkttrafiken med den nya typen av fraktfartyg. Även Malmporten, som är kopplad till gruvnäringen uppe i norr, är i behov av farledsfördjupning. Utan dessa farledsfördjupningar kan fartygen inte lastas maximalt, vilket är negativt för industrin och sjöfarten i sin helhet. Vi vill därför att 250 miljoner kronor anslås under 2019 för farledsfördjupningar.

För att få mer plats och effektivare flöden i hamnar anser vi att torrhamnar, s.k. dryports, bör användas i större omfattning. Detta innebär att en container som anlöper t.ex. Göteborgs hamn lastas direkt på tåg utan att förtullas. Den transporteras sedan t.ex. till Falköping eller Skövde till en torrhamn, där containern lastas av och förtullas, i stället för i anlöpshamnen. Genom att snabbt flytta containrar i väntan på tull tar dessa inte upp onödigt plats i hamnarna. Ska detta fungera optimalt bör dock torrhamnarna klassas enligt gällande ISPS-regelverk. Denna säkerhetsklassning bygger på ett skalskydd med övervakning och utbildad personal. Sverigedemokraterna vill utöka antalet säkerhetsklassade torrhamnar och önskar att 50 miljoner kronor anslås för detta under 2019.

Sverigedemokraterna ser positivt på uppförandet av alkobommar vid våra hamnar och menar att det förbättrar trafiksäkerheten ute på våra vägar. Genom att placera ut alkobommar sänder man ut proaktiva signaler om vad som inte accepteras när det gäller alkohol och framförande av fordon. Den stora farhågan när det gäller hamnarna ligger dock i trafikflödet och hur införandet av ytterligare alkobommar påverkar exempelvis lossningen av fartyg eller hur köer vid utfarter påverkas. Vi anser att det är viktigt att följa upp detta med avseende på bl.a. placering och hur många bommar som är effektivt att ha, för att införandet av ytterligare alkobommar ska generera största möjliga nytta. Vi vill att ytterligare 25 miljoner kronor anslås på området för 2019.

Det s.k. eko-bonussystemet innebär en tillfällig möjlighet till överflyttning av transporter från väg till sjöfart. Satsningen sträcker sig dock bara till 2020. Systemet kommer enligt vår mening inte att i någon ökad omfattning generera större överflyttningar från väg till sjöfart, eftersom sjöfarten belastas med likvärdiga höjningar i andra änden i form av ökade avgifter. Sverigedemokraterna menar att satsningar ska vara varaktiga över en längre tid, samtidigt som man inte belägger sjöfarten med andra betungande avgifter. Sverigedemokraterna vill genomföra en satsning på en s.k. sjöfartsmiljard som är mer varaktig och mindre administrativt betungande. Det genererar minskade kostnader och är därmed mer konkurrenskraftigt för sjöfarten i sin helhet. Vi anser därför att det tillfälliga eko-bonussystemet kan tas bort.

Det finns många faktorer som påverkar den svenska flygindustrin. Sverige har stora möjligheter att hävda sig internationellt genom goda utbildningsmöjligheter, spetskompetens, forskning och utveckling, men även

inom specifika branscher och industrier. Sverigedemokraterna anser att vi behöver hålla vår position som en kunskapsnation, men även framhålla vårt arbete med arbetsvillkor, koldioxidläckage och säkerhet. För att förhindra s.k. utflaggning av flygindustrin behöver vi även arbeta vidare med upphandlingar och internationella avtal för att goda villkor ska råda. Sverigedemokraterna ser ett behov av att bygga ut kapaciteten för både små och stora flygplatser för att möjliggöra fler avgångar och trafik med större flygplan. Övrig infrastruktur som är kopplad till flygplatser behöver också byggas ut. Detta är av största vikt för att underlätta människors resande överlag men även för att minimera exempelvis negativa miljöeffekter och att binda samman övrig infrastruktur. Sverigedemokraterna vill därför utreda ett införande av ett investeringsstöd som inte strider mot europeiska konkurrensregler och anslå 500 miljoner kronor på området för nästa år.

Vi vill även framhålla frågan om ökad säkerhet inom flyget. Vi ser behovet av att förenkla resandet och öka säkerheten när det gäller exempelvis direktlinjer från Arlanda flygplats. Värt att nämna är säkerhetsrutiner som berör resor till bl.a. USA eller Storbritannien efter ett utträde ur Europeiska unionen. Sverige är en export- och handelsberoende nation, och vi menar att både kapacitet, teknik och anslutande infrastruktur behöver ses över och byggas ut för att säkerställa särskilda direktlinjer. 25 miljoner kronor bör avsättas för detta ändamål.

Sverigedemokraterna satsar på flyget och säger nej till den införda flygskatten. Av den anledningen behöver driftstödet som införts till följd av flygskatten ses över, men även administrativa kostnader och avgifter som är kopplade till stödet.

Eftersom många kommuner har pressade ekonomier skiljer sig skicket på de kommunala vägarna från det statliga vägnätet. Sverigedemokraterna befarar att denna skillnad kommer att öka i och med att kommunernas kostnader ökar. Vi önskar därför att ett riktat stöd på 500 miljoner kronor införs till kommuner för upprustning av vägar.

Vi ser positivt på att kommuner även i fortsättningen kan söka stöd för att stärka kollektivtrafik och exempelvis satsningar på ökat cyklande inom ramen för stadsmiljöavtalen. Vi ställer oss dock frågande till motprestationer i form av bostadsbyggande och menar att avtalen i stället ska riktas mot realistiska trafikåtgärder som förbättrar framkomligheten i städerna. För 2019 bör därför det berörda anslaget minskas med 750 miljoner kronor.

Slutligen vill vi understryka att registrering av cabotagetransporter ska ske vid ankomst till våra gränser. Sverigedemokraterna förespråkar därför införandet av ett elektroniskt system, likt det tyska LKW-Maut-systemet, och att 20 miljoner kronor anslås för ändamålet 2019. Systemet bygger på att transpondrar monteras i de lastbilar som vill utföra transporter i Sverige.

I nedanstående tabell redovisas sammanfattningsvis Sverigedemokraternas förslag till anslagsändringar för 2019 jämfört med regeringens förslag.

Tabell 13 Sverigedemokraternas förslag till ändrade anslag för 2019 för utgiftsområde 22 Kommunikationer*Tusental kronor*

Anslag		Regeringens förslag	Avvikelse från regeringen
1:1	Utveckling av statens transportinfrastruktur	26 014 423	+345 000
	<i>Därav:</i>		
	– Kontaktledningssystem för järnvägen		+25 000
	– Säkerhetsklassade torrhamnar		+50 000
	– Alkobommar		+25 000
	– Avskaffande eko-bonus		–50 000
	– Investeringsstöd till flygplatser		+500 000
	– Säkerhet vad gäller direktlinjer inom flyget		+25 000
	– Stöd för kommunala vägar		+500 000
	– Stadsmiljöavtal		–750 000
	– Maut-system		+20 000
1:6	Ersättning avseende icke statliga flygplatser	168 313	–50 000
1:12	Transportstyrelsen	2 193 567	–10 000
99:1	Marknadspott		+1 000 000
99:2	Farledsfördjupning		+250 000
99:3	Satsning på sjöfart		+1 000 000
Summa			+2 535 000

3. Anslag inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 1 (C)

Anders Åkesson (C) anför:

Eftersom riksdagsmajoriteten i det första steget av budgetprocessen har gett budgetpolitiken en annan inriktning än den jag önskar avstår jag från ställningstagande när det gäller anslagsfördelningen inom utgiftsområde 22. Centerpartiets budgetalternativ bör ses som ett sammanhållet paket där inte någon eller några delar kan brytas ut och behandlas isolerat.

Centerpartiets samlade förslag när det gäller statens budget finns i partimotion 2018/19:2610. I den motionen finns också förslag till ram för utgiftsområde 22. Förslaget om anslag inom utgiftsområde 22 läggs fram i kommittémotion 2018/19:2627.

Centerpartiet har i sin budgetmotion för 2019 inga anslagspåverkande ändringar inom utgiftsområde 22 för nästkommande år jämfört med budgetpropositionens förslag. I vår budgetmotion framhåller vi dock särskilt följande inriktningar för den långsiktiga politik som vi i Centerpartiet ämnar verka för.

Vi konstaterar att en välfungerande och hållbar transport- och it-infrastruktur är en förutsättning för att det ska gå att bo, leva och arbeta i hela landet. Vi inom Centerpartiet anser även att det är mycket viktigt att

näringslivets godstransporter fungerar för att möjliggöra företagsamhet och arbete i hela landet. Centerpartiet vill framhålla vikten av att inte ställa olika transportslag mot varandra. Därmed ska utgångspunkten alltid vara ett transportslagsövergripande synsätt i all trafik- och samhällsplanering. Enligt vår uppfattning gör teknikutveckling, effektivisering, digitalisering, regelförenklingar och en omställning till elektrifierade transporter och biobaserade drivmedel att kommunikationerna även i fortsättningen kan vara goda i hela landet utan att miljö- och klimatpåverkan ökar. En ökad rörlighet och mer transportarbete är därmed inte oförenligt med högt ställda klimatmål. Från Centerpartiet driver vi även på för att Sverige ska nå målet om en fossiloberoende fordonsflotta, och vi anser att de statliga infrastrukturinvesteringarna har en viktig roll att spela i det arbetet.

Vi vill även framhålla att Centerpartiet prioriterar att öka underhållet av järnvägen liksom ökade och tidigarelagda investeringar i transportinfrastruktur med hjälp av alternativa finansieringslösningar och ytterligare investeringar i it- och bredbandsutbyggnad. Likaså måste den lågtrafikerade/perifera delen av järnvägssystemet samt statligt och enskilt förvaltade delar av det mindre vägnätet ägnas uppmärksamhet när det gäller underhåll och bärighet. Inom Centerpartiet värnar vi hela landets utveckling och vi anser därför också att det är av största vikt att de resurser som satsas på infrastruktur fördelas över hela landet.

4. Anslag inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, punkt 1 (L)

Helena Gellerman (L) anför:

Eftersom riksdagsmajoriteten i det första steget av budgetprocessen har gett budgetpolitiken en annan inriktning än den jag önskar, avstår jag från ställningstagande när det gäller anslagsfördelningen inom utgiftsområde 22. Liberalernas budgetalternativ bör ses som ett sammanhållet paket där inte någon eller några delar kan brytas ut och behandlas isolerat.

Liberalernas samlade förslag om statens budget finns i vår partimotion 2018/19:2988. I den motionen finns också förslag till ram för utgiftsområde 22. Förslaget om anslag inom utgiftsområde 22 läggs fram i vår kommittémotion 2018/19:2954 och redovisas i det följande.

Vi i Liberalerna anser att välfungerande kommunikationer och modern infrastruktur utgör en grundläggande förutsättning för individens frihet, ett blomstrande näringsliv och en öppen marknad. Människor måste kunna transportera sig mellan skolan, jobbet och hemmet. Vi anser att flödet av varor och tjänster skapar en hållbar tillväxt för Sverige, och handeln med andra länder stärker dessutom Sveriges position i den globala ekonomin. Transportsystemet är på så sätt en grundbult för landets utveckling, och därför är det viktigt att infrastrukturinvesteringar analyseras långsiktigt och ur ett

helhetsperspektiv. Transportpolitiska beslut kan få stor påverkan på både stad och land men även för den enskilda företagaren.

Transportsektorn är central när det gäller att nå våra ambitiösa miljö- och klimatmål och målet om en fossilfri fordonsflotta. Bilarna står fortfarande för en mycket stor del av utsläppen av växthusgaser även om vi i dag ser en förbättring jämfört med för tio år sedan. Omställningen går dock inte tillräckligt snabbt, anser vi. Bilåkandet måste minska och fler bilar måste bli klimatsmarta. Liberal miljö- och klimatpolitik utgår från försiktighetsprincipen och att förorenaren ska betala. I stället för en bonus-malus för privata bilar vill vi se en omvänd miljöbilsbonus. Liberalernas satsningar på en fossilfri fordonsflotta redovisas närmare under utgiftsområde 20.

Vi reser alltmer, vilket är positivt i en globaliserad värld. Liberalerna vill inte förhindra resandet i sig utan fokusera på att minska utsläppen. Flyget måste i större utsträckning stå för sina klimatkostnader. Den nuvarande flygskatten beskattar alla flygresor lika oavsett utsläppsnivåer eller hur mycket biodrivmedel som finns i tanken. Vi vill att flygskatten avskaffas, och vi avvisar följaktligen kompensationen för ökade driftunderskott till icke-statliga flygplatser i Norrland som infördes till följd av flygskatten. I stället vill vi öka flygbolagens incitament att minska sina utsläpp genom en avgift på flygets koldioxidutsläpp. De flyg som släpper ut mer ska helt enkelt betala mer än de som släpper ut mindre. Teknikutvecklingen går framåt, och ett modernare flygplan släpper ut betydligt mindre än äldre modeller. I väntan på en europeisk skatt på flygets utsläpp vill vi att fler plan ska flyga på biobränsle. Vi vill också införa en obligatorisk klimatdeklaration vid köp av flygresor.

Vi anser att fler måste välja kollektivtrafiken när så är möjligt och att järnvägen måste rustas upp för att möta de nationella och regionala behoven. På området kollektivtrafik föreslår Liberalerna en omläggning av reseavdraget i syfte att öka dess regionala träffsäkerhet och minska risken för att avdraget utnyttjas felaktigt. Tanken är att reseavdraget ska begränsas i de regioner där det finns en fungerande kollektivtrafik. Vi avvisar den förra regeringens satsning på gratis kollektivtrafik under sommarlovet för skolungdomar och prioriterar i stället kollektivtrafik i landsbygd genom differentierade reseavdrag.

Vi tycker att det ska vara enkelt för resenärerna att göra klimatsmarta val och att de som fraktar gods ska kunna använda sig av klimatsmarta lösningar. Bilpooler kan bli en del av framtidens kollektivtrafik liksom delnings-ekonomins nya koncept för taxi. Vi anser också att hyrcyklar och elcyklar ska bli en del av resan. Nya flexibla biljettlösningar behöver utvecklas i syfte att underlätta för resenären. Införandet av en nationell mobilitetsplan skulle kunna länka samman samtliga transportslag genom en digital plattform, och Trafikverket bör ges i uppdrag att genomföra en pilotstudie om hur en nationell mobilitetsplan kan utformas.

Sveriges vägar är viktiga för att hela landet ska fungera, och många sträckor behöver rustas upp och förstärkas. Det blir särskilt tydligt nu när 74-tons lastbilar kommer att trafikera våra vägar. Det är viktigt att värna vägarna i

anslutning till industrier och hamnar så att de håller för de tyngre lastbilarna. Därför prioriterar vi förstärkning av vägar som är viktiga ur näringssynpunkt. Underhållet av vägbanor, för att inte nämna luftkvalitet och bullernivåer, påverkas av vilka däck som används på vägnätet. Möjligheten att välja dubbdäck, när vägförhållandena så kräver, är viktig. Därför är dubbdäcksförbud inte en optimal lösning. En avgift är ett alternativ till att minska dubbdäcksanvändningen i regioner med mindre behov och mildare vintrar. Liberalerna vill därför införa en skatt på dubbdäck för att minska utsläppshalten av partiklar. Systemet ska vara differentierat, och avgifter ska kunna tas ut för olika tidsperioder. De nettointäkter som dubbdäcksavgiften skulle inbringa beräknas uppgå till 130 miljoner kronor för 2019 och ska gå tillbaka till regionerna för lokala förbättringsåtgärder och underhåll. Skatten specificeras närmare under avsnittet för skattefrågor i Liberalernas budgetmotion.

Vi konstaterar att allt fler väljer cykeln framför bilen och att de som cyklar gör en stor insats för miljö och klimat. Andra positiva effekter är minskat buller och bättre folkhälsa. Cyklingen behöver enligt vår mening ges bättre förutsättningar; i dag saknas exempelvis ett regelverk som betraktar cykeln som ett eget transportmedel. I den infrastrukturplan som presenterades föregående mandatperiod ströks flera planerade satsningar på utbyggda regionala cykelstråk. Liberalerna prioriterar cykling och vill därför avsätta ytterligare 25 miljoner kronor 2019 till en nationell satsning på utveckling av regional cykelinfrastruktur. Vidare öppnar Liberalerna upp för möjligheten att använda intäkterna från trängselskatten till medfinansiering av cykelinfrastruktur. Vi avvisar dock budgetpropositionens fortsatta anslag för stadsmiljöavtal eftersom vi anser att satsningen riskerar att endast komma vissa kommuner till del snarare än samtliga.

Liberalerna ser att den största miljömässiga vinsten uppnås genom att det sker en omlastning av gods som transporteras på väg till järnväg och sjöfart. De miljövänliga transportsätten måste vara attraktiva och konkurrenskraftiga för näringslivet, annars kommer mer lönsamma vägtransporter att förbli det självklara valet. Vidare behöver sjöfarten bättre förutsättningar i form av färre avgifter, nya slussar och utökad muddring i hamnarna. Vi vill även understryka vikten av Sveriges inre vattenvägar och specifikt slussarna i Trollhättan. Liberalerna är därför oroade över hur anslagen till slussarna fördelas i Trafikverkets nationella plan.

Vår uppfattning är att bostadsbyggandet kan öka om det går hand i hand med att ny infrastruktur byggs ut. Samplanering av infrastruktur och bostäder är nödvändigt för att skapa förutsättningar för bostadsbyggande. Därför efterlyser vi en bättre samplanering mellan stat, landsting eller regioner, kommuner och andra intressenter. Trafikverket spelar en stor roll för hur samplanering kan utvecklas och bör därmed få i uppdrag att medverka till samplanering av infrastruktur och bostäder. Trafikverket bör således ges ett tydligt uppdrag som handlar om dess roll att bidra till samplaneringsåtgärder för ökat bostadsbyggande.

Liberalernas ståndpunkt är att en fungerande postservice utgör en del av samhällets basservice. De digitala tjänsternas utveckling har lett till en betydande minskning av antalet brevöversändelser. Genom den växande e-handeln ökar samtidigt antalet paketöversändelser kraftigt. Denna utveckling påverkar medborgarna i Sverige olika. Det är dock viktigt att garantera en rimlig service även på landsbygden. Till infrastrukturen hör även möjligheter att kommunicera digitalt. I dag har Sverige en stark position inom it-området, men många som bor på landsbygden har fortfarande inte tillgång till bredband. Det påverkar inte bara möjligheten att kommunicera, umgås och få tillgång till underhållning utan även förutsättningarna för att driva företag. Mot denna bakgrund avsätter Liberalerna årligen 100 miljoner kronor för att påskynda utbyggnaden av bredband i glesbygden. Anslaget redovisas under utgiftsområde 23.

Liberalerna förespråkar slutligen att pris- och löneuppräknningen justeras ned med 20 procent årligen, vilket påverkar anslagen 1:1, 1:2, 1:3, 1:12 och 1:13.

I nedanstående tabell redovisas sammanfattningsvis Liberalernas förslag till anslagsändringar för 2019 jämfört med regeringens förslag.

Tabell 14 Liberalernas förslag till ändrade anslag för 2019 för utgiftsområde 22 Kommunikationer

Tusental kronor

Anslag		Regeringens förslag	Avvikelse från regeringen
1:1	Utveckling av statens transportinfrastruktur	26 014 423	-596 000
	<i>Därav:</i>		
	– Regional cykelinfrastruktur		+25 000
	– Kollektivtrafik för skolungdomar		-350 000
	– Stadsmiljöavtal		-200 000
1:2	Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	23 571 698	-59 000
1:3	Trafikverket	1 401 577	-3 000
1:6	Ersättning avseende icke statliga flygplatser	168 313	-85 000
1:12	Transportstyrelsen	2 193 567	-16 000
Summa			-759 000

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2018/19:1 Budgetpropositionen för 2019 utgiftsområde 22:

1. Riksdagen bemyndigar regeringen att för 2019 ta upp lån i Riksgäldskontoret som inklusive tidigare gjord upplåning uppgår till högst 41 300 000 000 kronor för vissa infrastrukturprojekt (avsnitt 3.6.1).
2. Riksdagen bemyndigar regeringen att inom givna beloppsgränser för investeringar eller åtgärder o den nationella planen respektive länsplaner ta emot bidrag från kommuner, landsting eller företag i enlighet med vad regeringen föreslår (avsnitt 3.6.1).
3. Riksdagen bemyndigar regeringen att inom givna beloppsgränser för investeringar eller åtgärder i den nationella planen respektive länsplaner finansiera dessa genom förskottering (räntefria lån) från kommuner, landsting eller företag i enlighet med vad regeringen föreslå (avsnitt 3.6.1).
4. Riksdagen godkänner de ekonomiska målen för Sjöfartsverket samt bemyndigar regeringen att besluta om utdelning och skattemotsvarighet i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.6.16).
5. Riksdagen bemyndigar regeringen att för 2019 ge Sjöfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.6.16).
6. Riksdagen godkänner investeringsplanen för Sjöfartsverket för 2019-2021 som riktlinje för Sjöfartsverkets investeringar (avsnitt 3.6.16).
7. Riksdagen godkänner de ekonomiska målen för Luftfartsverket samt bemyndigar regeringen att besluta om utdelning och skattemotsvarighet i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.6.17).
8. Riksdagen bemyndigar regeringen att för 2019 ge Luftfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.6.17).
9. Riksdagen godkänner investeringsplanen för flygtrafikledning för 2019–2021 som riktlinje för Luftfartsverkets investeringar (avsnitt 3.6.17).
10. Riksdagen fastställer avgiftsuttaget för finansiering av åtgärder mot allvarliga fredstida hot och påfrestningar som gäller elektronisk kommunikation till högst 100 000 000 kronor under 2019 (avsnitt 4.5.1).

11. Riksdagen anvisar ramanslagen för budgetåret 2019 under utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt tabell 1.1.
12. Riksdagen bemyndigar regeringen att under 2019 ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst de belopp och inom den tidsperiod som anges i tabell 1.2.

Motioner från allmänna motionstiden 2018/19

2018/19:274 av Hampus Hagman (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ett samlat ansvar för de statliga trafikverksamheterna i en myndighet förlagd i Västsverige och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:1121 av Thomas Morell m.fl. (SD):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa ett riktat stöd till kommuner för upprustning av vägar och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2368 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD):

Riksdagen anvisar anslagen för 2019 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt förslaget i tabell 1 i motionen.

2018/19:2427 av Anders Åkesson m.fl. (C):

24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverkets anslag för underhåll ska kunna förskjutas över budgetår och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2627 av Anders Åkesson m.fl. (C):

Riksdagen anvisar anslagen för 2018 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt förslaget i tabell 1 i motionen.

2018/19:2734 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD):

1. Riksdagen anvisar anslagen för 2019 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt förslaget i tabell 1 i motionen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga ut laddinfrastrukturen för publik laddning av elbilar och tillkännager detta för regeringen.
74. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket i uppdrag att i samarbete med kommuner och landsting arbeta fram en åtgärdsplan för att öka tryggheten och säkerheten inom

infrastrukturen och göra den mindre sårbar för sabotage och terror och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2899 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M):

1. Riksdagen anvisar anslagen för 2019 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt förslaget i tabell 1 i motionen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att satsa på drift och underhåll till järnvägen och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att satsa på drift och underhåll av vägnätet och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om minskat anslag till utveckling av statens transportinfrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ökat anslag till vidmakthållande av statens transportinfrastruktur och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om minskat anslag till Trafikverket och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om minskat anslag till ersättning avseende icke-statliga flygplatser och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om minskat anslag till Transportstyrelsen och tillkännager detta för regeringen.

2018/19:2954 av Helena Gellerman m.fl. (L):

Riksdagen anvisar anslagen för 2019 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt förslaget i tabell 1 i motionen.

BILAGA 2

Regeringens och motionärernas anslagsförslag

Anslag för 2019 inom utgiftsområde 22 kommunikationer

Tusental kronor

Anslag	Regeringens			Avvikelse från regeringen		
	förslag	M	SD	C	KD	L
1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	26 014 423	-446 000	+345 000		-559 000	-596 000
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	23 571 698	+400 000				-59 000
1:3 Trafikverket	1 401 577	-5 000				-3 000
1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål	188 308					
1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur	62 284					
1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser	168 313	-42 000	-50 000		-85 000	-85 000
1:7 Trafikavtal	960 000					
1:8 Viss internationell verksamhet	28 757					
1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut	54 181					
1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	150 000					
1:11 Trängselskatt i Stockholm	1 752 609					
1:12 Transportstyrelsen	2 193 567	-5 000	-10 000			-16 000
1:13 Trafikanalys	68 987					

Anslag	Regeringens förslag	Avvikelse från regeringen				
		M	SD	C	KD	L
1:14 Trängselskatt i Göteborg	836 656					
1:15 Sjöfartsstöd	1 563 000					
2:1 Post- och telestyrelsen	50 122					
2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning	140 278					
2:3 Grundläggande betaltjänster	33 037					
2:4 Informationsteknik och telekommunikation	72 844					
2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	146 014					
Nya anslag						
99:1 Marknadspott			+1 000 000			
99:2 Farledsfördjupning			+250 000			
99:3 Satsning på sjöfart			+1 000 000			
99:4 Cykelinfrastruktur					+350 000	
99:5 Laddinfrastruktur					+125 000	
99:6 Ökad säkerhet järnvägsstationer					+10 000	
Summa för utgiftsområdet	59 456 655	-98 000	+2 535 000	±0	-159 000	-759 000

BILAGA 3

Regeringens förslag till beställningsbemyndiganden

Beställningsbemyndiganden för 2019 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

Tusental kronor

Anslag	Regeringens förslag	Tidsperiod
1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	128 439 700	2020–2050
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	29 246 900	2020–2038
1:7 Trafikavtal	4 471 200	2020–2027
1:11 Trängselskatt i Stockholm	38 006 000	2020–2057
1:14 Trängselskatt i Göteborg	6 344 100	2020–2037
2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning	200 000	2020–2022
2:3 Grundläggande betaltjänster	45 000	2020–2023
2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	270 000	2020–2023
Summa beställningsbemyndiganden	207 022 900	

BILAGA 4

Utskottets anslagsförslag

Anslag för 2019 inom utgiftsområde 22
Kommunikationer

Tusental kronor

Anslag		Avvikelse från regeringen	Utskottets förslag
1:1	Utveckling av statens transportinfrastruktur	-437 000	25 577 423
1:2	Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	±0	23 571 698
1:3	Trafikverket	-5 000	1 396 577
1:4	Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål	±0	188 308
1:5	Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur	±0	62 284
1:6	Ersättning avseende icke statliga flygplatser	-42 000	126 313
1:7	Trafikavtal	±0	960 000
1:8	Viss internationell verksamhet	±0	28 757
1:9	Statens väg- och transportforskningsinstitut	±0	54 181
1:10	Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	±0	150 000
1:11	Trängselskatt i Stockholm	±0	1 752 609
1:12	Transportstyrelsen	-5 000	2 188 567
1:13	Trafikanalys	±0	68 987
1:14	Trängselskatt i Göteborg	±0	836 656
1:15	Sjöfartsstöd	±0	1 563 000
2:1	Post- och telestyrelsen	±0	50 122
2:2	Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning	±0	140 278
2:3	Grundläggande betaltjänster	±0	33 037
2:4	Informationsteknik och telekommunikation	±0	72 844
2:5	Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	±0	146 014
Summa för utgiftsområdet		-489 000	58 967 655

BILAGA 5

Uppföljning av regeringens resultatredovisning

Uppföljning av regeringens resultatredovisning inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

Trafikutskottets uppföljningsgrupp har följt upp 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 2019.

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. Utskottets uppföljningsgrupp har i sin granskning tagit i beaktande att särskilda principer har tillämpats vid utformningen av budgetpropositionen för 2019 med anledning av att den har beslutats av en övergångsregering.

Uppföljningen har genomförts av utskottets uppföljningsgrupp. Underlagen till uppföljningen har på gruppens uppdrag tagits fram av Helene Limén och Caroline Karlsson vid utvärderings- och forskningssekretariatet och Anna Blomdahl vid trafikutskottets kansli.

Uppföljningsgruppen överlämnar härmed sin rapport till trafikutskottet.

Stockholm i december 2018

Anders Hansson (M), ordförande

Denis Begic (S)

Patrik Jönsson (SD)

Mikael Larsson (C)

Jessica Thunander (V)

Magnus Jacobsson (KD)

Helena Gellerman (L)

Emma Berginger (MP)

INNEHÅLL:

SAMMANFATTNING	3
1 INLEDNING	6
1.1 RIKSDAGENS ARBETE MED UPPFÖLJNING OCH UTVÄRDERING	6
1.2 TRAFIKUTSKOTTETS ARBETE MED GRANSKNINGEN AV RESULTATREDOVISNINGEN	6
1.3 OMFATTNING, SYFTE OCH INRIKTNING	7
2. UTVECKLINGSARBETET MED MÅL OCH RESULTATSTYRNING	7
2.1 BUDGETLAGENS KRAV PÅ RESULTATREDOVISNING M.M.	7
2.2 SKÅLEN BAKOM MÅL- OCH RESULTATSTYRNING SAMT BUDGETLAGENS KRAV	8
2.3 TIDIGARE UTVECKLINGSARBETET KRING RESULTATREDOVISNING OCH RESULTATANALYS	8
2.4 BUDGETPROPOSITIONEN FÖR 2019	9
3 MÅL, STRUKTUR OCH RESULTAT INOM UTGIFTSOMRÅDE 22	9
3.1 ÅRETS BUDGETFÖRSLAG	9
3.2 TRANSPORTPOLITIKEN	9
3.2.1 <i>Budget och skatteutgifter</i>	10
3.2.2 <i>Mål</i>	11
3.2.3 <i>Resultatindikatorer och resultatredovisningens struktur</i>	12
3.2.4 <i>Redovisade resultat</i>	13
3.2.5 <i>Utskottets tidigare ställningstaganden</i>	24
3.2.6 <i>Uppföljningsgruppens iakttagelser och bedömningar</i>	25
3.3 POLITIKEN FÖR INFORMATIONSSAMHÄLLET	27
3.3.1 <i>Budget och anslag</i>	27
3.3.2 <i>Mål</i>	28
3.3.3 <i>Resultatredovisning – indikatorer och andra bedömningsgrunder</i>	28
3.3.4 <i>Redovisade resultat</i>	29
3.3.5 <i>Utskottets tidigare ställningstaganden</i>	33
3.3.6 <i>Uppföljningsgruppens iakttagelser och bedömningar</i>	33

Sammanfattning

Trafikutskottet har under flera år uppmärksammat mål- och resultatfrågor i beredningen av budgetpropositionen. Utskottet konstaterar att dialogen med regeringen har resulterat i en tydligare och mer ändamålsenlig redovisning av bl.a. mål, indikatorer och resultat.

Årets budgetproposition har beslutats av en övergångsregering och särskilda principer har tillämpats vid utformningen av budgetpropositionen. För årets resultatredovisning innebär det att bl.a. texterna om politikens inriktning har tagits bort. Uppföljningens arbete har inriktats på resultatredovisningens struktur, förekomsten och användningen av resultatindikatorer, redovisade resultat och hur de kopplar till de övergripande riksdagsbundna målen.

Uppföljningsgruppens iakttagelser och bedömningar:

Transportpolitiken

Resultatredovisningens struktur

I årets budgetproposition har regeringen redovisat resultat kopplade till de nya indikatorerna som Trafikanalys har tagit fram. Gruppen ser positivt på de nya indikatorerna och understryker vikten av att dessa indikatorer fortsatt används. Regeringens redovisning av resultaten kopplade till de nya indikatorerna är logisk och välstrukturerad. Årets budgetproposition har beslutats av en övergångsregering, och en mer generell bedömning om utvecklingen av de övergripande riksdagsbundna målen saknas således. Gruppen ser dock gärna att regeringen i kommande budgetpropositioner lyfter fram en sådan sammantagen bedömning så att kopplingen mellan mål, indikatorer och resultat blir tydlig.

I redovisningen blandas insatser och resultat, vilket försvårar möjligheterna till en tydlig bild av hur det har gått för respektive indikator. På vissa ställen redovisas insatser under separata rubriker, vilket gruppen uppskattar – redovisning av insatser och resultat blir på så vis tydligare.

I årets redovisning finns tabeller med tidsserier för vissa av resultaten, något som gruppen ser positivt på. Exempelvis redovisas döda och allvarligt skadade i tabellform, vilket tydliggör utvecklingen över tid. Gruppen ser gärna att fler av resultaten redovisas med tidsserier för att utvecklingen över tid ska bli tydligare.

För vissa indikatorer finns en kort och sammanfattande redovisning för utvecklingen medan detta saknas för andra indikatorer. Gruppen ser gärna att alla indikatorer inleds med en kort sammanfattning.

I årets budgetproposition saknas hänvisning till hur de riksdagsbundna målen för transportpolitiken kopplar till Agenda 2030-målen. Gruppen ser gärna att dessa kopplingar görs framgent.

Redovisning av insatser med anledning av utskottets uppföljningar

Trafikutskottet har genomfört uppföljningar av aktuella frågor inom det transportpolitiska området och återkommande efterlyst att regeringen ska kommentera dessa. Även om det har framkommit att rapporterna och deras innehåll har beaktats på Regeringskansliet skulle uppföljningsgruppen se positivt på om regeringen kunde redovisa på vilket sätt man har tagit hänsyn till resultaten. I sammanhanget kan nämnas att utskottet 2018 tog fram en rapport om fossilfria drivmedel som bl.a. tar upp växthusgasutsläpp och energieffektiviseringar, vilket berör två av regeringens nya indikatorer inom det transportpolitiska området.

Utsläpp av växthusgaser

Uppföljningsgruppen noterar att regeringen redovisar att utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter har minskat jämfört med 2009. Regeringen ställer däremot inte i sin redovisning resultaten för växthusgasutsläppen i relation till etappmålet för 2030 om en minskning om 70 procent. Gruppen efterfrågar en liknande redovisning som görs inom området av omkomna i trafiken. Inom det området redovisas hur stor årlig minskning av antalet omkomna som krävs för att det uppsatta etappmålet ska nås. På motsvarande sätt skulle regeringen kunna uppmärksamma vilken årlig minskning av växthusgasutsläpp som krävs för att nå det uppsatta etappmålet 2030.

Uppföljningsgruppen ser positivt på att regeringen redovisar utsläpp från internationella transporter i årets budgetproposition, något som gruppen har efterfrågat i tidigare resultatredovisningar. Gruppen understryker vikten av att utsläpp från internationella transporter fortsatt redovisas så att utskottet får en tydlig bild av utvecklingen över tid.

Politiken för informationssamhället

Resultatredovisningens struktur

Gruppen konstaterar att det finns indikatorer för digitaliseringspolitiken men att det saknas indikatorer för postsektorn de grundläggande betaltjänsterna. I stället används kvalitativa bedömningar för att mäta utvecklingen inom de politikområdena. För att kunna följa utvecklingen för post och grundläggande betaltjänster efterlyser gruppen indikatorer även inom dessa områden. Sett till de kvantitativa resultat som presenteras i budgetpropositionen menar gruppen att indikatorer för båda dessa områden skulle kunna utvecklas.

Resultaten för indikatorerna finns listade i en tabell med utvecklingen över tid, vilket gruppen ser positivt på. Gruppen noterar däremot att resultaten i löptext inte kopplar till indikatorerna utan redovisas i relation till fem delmål ur regeringens digitaliseringsstrategi. Hur digitaliseringsstrategins delmål kopplar till det riksdagsbundna övergripande målet är otydligt. Gruppen ser gärna att redovisningen av resultaten för digitaliseringspolitiken ses över och att kopplingen mellan mål, indikator och resultat tydliggörs.

Gruppen konstaterar vidare att regeringen även i år lyfter fram att det saknas indikatorer för området robusthet och säkerhet inom området elektronisk kommunikation. Utskottet ser positivt på att regeringen noterar behovet av ett utvecklingsarbete på området.

Gruppen noterar även att det i årets budgetproposition saknas hänvisning till hur riksdagens mål inom politiken för informationssamhället kopplar till Agenda 2030-målen.

Redovisade resultat

I resultaten blandas insatser och resultat, vilket försvårar möjligheterna till en tydlig bild av utvecklingen på området. Gruppen noterar att antalet inkomna klagomål gällande postfrågor fortfarande ligger på en hög nivå. Det är viktigt att postoperatörerna och PTS fortsätter att följa kvalitetsutvecklingen och vidtar lämpliga åtgärder för att förebygga och avhjälpa kvalitetsbrister inom postmarknaden.

Den nya lagen om att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om på vilket sätt den samhällsomfattande posttjänstens krav på utdelning av postförsändelser ska fullgöras trädde i kraft den 1 april 2018. Den innebär även att den som tillhandahåller en posttjänst ska lämna vissa uppgifter om sin ekonomi och verksamhet till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer. Gruppen ser positivt på att möjligheterna till uppföljning av utvecklingen på postområdet förbättras i samband med de nya bestämmelserna.

I de nya bestämmelserna i postförordningen (2010:1049) har kraven på övernattbefordran ändrats till tvådagarsbefordran, och minst 95 procent av de inrikes brev som lämnas in ska ha delats ut inom två arbetsdagar oavsett var i landet breven har lämnats in. Gruppen ser det som angeläget att regeringen i kommande redovisning redovisar resultatet av de nya bestämmelserna.

1 Inledning

1.1 Riksdagens arbete med uppföljning och utvärdering

Enligt 4 kap. 8 § regeringsformen ska varje utskott följa upp och utvärdera riksdagsbeslut inom utskottets ämnesområde. Av förarbetena framgår att denna uppföljning och utvärdering ingår i riksdagens granskning av rikets styrelse och förvaltning. Detta genomförs bl.a. genom utskottens löpande uppföljningar av regeringens resultatredovisning som enligt budgetlagen (2011:203) ska lämnas i budgetpropositionen.

Riksdagen har tidigare – senast juni 2006 – antagit riktlinjer för riksdagens arbete med hur bl.a. regeringens resultatredovisning till riksdagen ska behandlas.¹ Av riktlinjerna framgår att riksdagen är en central länk i den statliga styrkedjan, såväl när det gäller ekonomisk styrning som regelstyrning. För att styrningen ska fungera måste riksdagen få information om resultaten, bl.a. om i vilken mån resurser har fördelats enligt de politiska prioriteringarna, om avsedda resultat har uppnåtts och om de lagar som riksdagen har beslutat om har fått avsedda effekter. Utskottens uppföljning och utvärdering är ett sätt att få en sådan resultatinformation och stärka kopplingen till beslut om lagstiftning och budget. Uppföljningen och arbetet bör enligt förarbetsuttalandena² användas som ett instrument för att bedöma vilka eventuella justeringar som kan behövas i bl.a. budgeten. Utskottens löpande uppföljning av resultatinformationen i budgetpropositionen bör ha en framåtblickande inriktning och användas till att ge underlag för väl underbyggda ställningstaganden i utskottens beredningsarbete.

1.2 Trafikutskottets arbete med granskningen av resultatredovisningen

I trafikutskottets löpande uppföljning 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 se kopplingen mellan genomförda insatser och uppnådda resultat. I dialog med regeringen har trafikutskottet successivt åstadkommit en tydligare och mer ändamålsenlig redovisning av bl.a. mål och resultat.

¹ Se framst. 2005/06:RS3 och bet. 2005/06:KU21 samt även förs. 2000/01:RS1 och bet. 2000/01:KU23.

² Uttalandet/bedömningen i denna del kom från Riksdagskommittén (jfr framst. 2005/06:RS3 s. 132) och mötte inga invändningar under riksdagsbehandlingen (se bet. 2005/06:KU21 s. 67).

Förra årets uppföljning av resultatredovisningen rapporterades av uppföljningsgruppen i en promemoria till utskottet. Uppföljningen behandlades i budgetbetänkandet, där gruppens promemoria ingick som bilaga 4.³

1.3 Omfattning, syfte och inriktning

Trafikutskottets uppföljningsgrupp har följt upp regeringens resultatredovisning inom utgiftsområde 22 i budgetpropositionen för 2019. Uppföljningen omfattar såväl transportpolitiken som politiken för informationssamhället. Syftet med uppföljningen har varit att ge utskottet ett underlag för den fortsatta dialogen med regeringen om utvecklingen av mål- och resultatstyrningen inom trafikutskottets beredningsområde.

Uppföljningen under hösten 2018 har, liksom tidigare år, 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 2019. Uppföljningsgruppen har beaktat att årets budgetproposition är beslutad av en övergångsregering, vilket bl.a. innebär att texterna om politikens inriktning tagits bort.

2 Utvecklingsarbetet med mål- och resultatstyrning

2.1 Budgetlagens krav på resultatredovisning m.m.

Enligt 10 kap. 3 § budgetlagen ska regeringen i budgetpropositionen lämna en redovisning av de resultat som har uppnåtts i verksamheten i förhållande till de mål som riksdagen har antagit. Redovisningen ska vara anpassad till utgiftsområdena. Redan i 2 § dåvarande lagen (1996:1959) om statsbudgeten fanns krav på regeringen att till riksdagen redovisa de mål som åsyftas och de resultat som uppnåtts på olika verksamhetsområden. Formerna för resultatredovisningen har varit och är föremål för utvecklingsarbete (se nedan) i syfte att ge främst riksdagen men även regeringen bättre underlag för prioriteringsdiskussioner och göra det lättare att bedöma värdet av insatta resurser i förhållande till politiskt beslutade mål. Inom riksdagen har utvecklingen av mål- och resultatstyrningen bl.a. behandlats av Riksdagskommittén och varit föremål för insatser inom olika utskott.

³ Bet. 2017/18:TU1.

2.2 Skälen bakom mål- och resultatstyrning samt budgetlagens krav

Att i budgetlagen särskilt beröra frågor om resultatstyrning var enligt förarbetena⁴ till 1996 års budgetlag lämpligt då styrningen av den statliga verksamheten hade fått en så stark anknytning till budgetprocessen. Att ange ett mål (eller ett förväntat resultat) och jämföra detta med det resultat som faktiskt uppnåtts var alltså helt grundläggande i en styrprocess som syftar till en allt effektivare och mer ändamålsenlig verksamhet. Flera skäl angavs för en reglering av resultatstyrningen i budgetlagen. Ett var att klargöra att om regeringen begär statliga medel för ett ändamål måste regeringen också kunna ange vad den vill uppnå samt vidta åtgärder så att resultatet av verksamheten kan följas upp och jämföras med vad som var avsett. Ett annat skäl var att underlätta för riksdagen att i ökad utsträckning ägna sig åt uppföljning och utvärdering av resultat. Av nämnda förarbeten framgår att budgetpropositionen var det naturliga dokumentet för den löpande mål- och resultatredovisningen på områden där ekonomiska styrmedel, särskilt anslag, används i stor utsträckning. Även innan 1990-talets mitt innebar mål- och resultatstyrningen⁵ att riksdagen och regeringen skulle bestämma mål och inriktning för den statliga verksamheten och ställa bestämda resultatkrav och likaledes krav på förbättrad uppföljning.

2.3 Tidigare utvecklingsarbete kring resultatredovisning och resultatanalys

I budgetpropositionen för 2018 redovisades den dåvarande regeringens arbete med att utveckla den ekonomiska styrningen i staten. Arbetet hade bedrivits med utgångspunkt i regeringens behov av att styra olika verksamheter för att genomföra sin politik och nå beslutade mål för olika områden samt regeringens och riksdagens behov av att följa upp genomförandet av och måluppfyllelsen i verksamheten. Vidare angavs i propositionen⁶ att regeringen hade vidtagit flera åtgärder för att utveckla resultatredovisningen av statens insatser, bl.a. vad avsåg regeringens redovisning till riksdagen. I budgetpropositionen hänvisades även till finansutskottets uttalanden⁷ om att det är rimligt att utvecklingsarbetet inriktas mot att koncentrera resultatredovisningen till att beskriva och bedöma resultatet av statliga insatser i förhållande till riksdagens mål. Utskottet har också betonat vikten av att skapa en tydlig uppföljning och analys av måluppfyllelsen som grund för prioriteringar och budgetförslag.

⁴ Prop. 1995/96:220 s. 21 f.

⁵ Jfr bl.a. prop. 1987/88:150 bilaga 1 s. 68–74 och prop. 1990/91:100 bilaga 1 s. 53 f.

⁶ Prop. 2017/18:1 Förslag till statens budget för 2018, finansplan och skattefrågor s. 772 f.

⁷ Se bet. 2015/16:FiU1 s. 165.

2.4 Budgetpropositionen för 2019

I budgetpropositionen för 2019, som övergångsregeringen beslutade om i november 2018, anges bl.a. att regeringen tidigare i juni 2018 beslutade om ändringar i förordningen (2000:605) om årsredovisning och budgetunderlag. Dessa ändringar syftar till att göra myndigheternas resultatredovisningar mer ändamålsenliga för regeringens uppföljning och därmed utgöra ett bättre underlag för resultatredovisningen till riksdagen. Ändringarna – som grundar sig på förslag⁸ från Ekonomistyrningsverket – innebär bl.a. att krav införs på redovisning av analyser och bedömningar av verksamhetens resultat och dess utveckling i förhållande till uppgifter och mål. Reglerna träder i kraft den 1 januari 2019 men tillämpas första gången för årsredovisningen för 2019 (således lämnas redovisningar till regeringen enligt de nya reglerna först i februari 2020).

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

Särskilda principer har tillämpats vid utformningen av budgetpropositionen för 2019 med anledning av att den har beslutats av en övergångsregering. Bakgrunden till principerna redogörs närmare för i finansplanen (Förslag till statens budget för 2019, finansplan och skattefrågor avsnitt 1.1). Utgångspunkten för förslagen i denna proposition har varit den budget som riksdagen har beslutat för 2018 efter förslag i budgetpropositionen för 2018. Vissa generella justeringar har också gjorts.

I budgetpropositionen föreslås att totalt 59 457 miljoner kronor anvisas till utgiftsområdet för 2019, varav 59 014 miljoner kronor till transportpolitiken och 442 miljoner kronor till politiken för informationssamhället.

3.2 Transportpolitiken

I området Transportpolitik ingår infrastruktur och trafikfrågor inom järnvägs-, väg-, sjöfarts och luftfartsområdena samt transportforskning. Myndigheter inklusive affärsverk som verkar inom transportpolitiken är Luftfartsverket, Sjöfartsverket, Statens väg- och transportforskningsinstitut, Trafikanalys, Trafikverket

⁸ Se rapporten Behovsanpassad resultatredovisning (ESV 2017:72).

och Transportstyrelsen. Dessutom berörs ett antal statligt ägda bolag av transportpolitiken.

3.2.1 Budget och skatteutgifter

Tabell 1 Anslag och budget inom transportpolitiken (miljoner kronor)

	Budget 2018	Prognos 2018
1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	25 529	23 885
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	21 347	22 276
1:3 Trafikverket	1 387	1 405
1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål	188	188
1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur	62	62
1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser	167	83
1:7 Trafikavtal	930	946
1:8 Viss internationell verksamhet	29	28
1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut	54	53
1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till transeuropeiska nätverk	150	100
1:11 Trängselskatt i Stockholm	1 529	2 199
1:12 Transportstyrelsen	2 144	2 136
1:13 Trafikanalys	68	69
1:14 Trängselskatt i Göteborg	900	887
1:15 Sjöfartsstöd	1 518	1 518
Summa transportpolitik	56 002	55 834

Samhällets stöd till företag och hushåll inom utgiftsområde 22 redovisas i huvudsak på budgetens utgiftssida. Vid sidan av dessa stöd finns det även stöd på budgetens inkomstsida i form av avvikelser från en enhetlig beskattning, s.k. skatteutgifter. En skatteutgift uppstår om skatteuttaget för en viss grupp eller en viss kategori av skattebetalare är lägre än vad som är förenligt med normen inom ett visst skatteslag. Förutom skatteutgifter redovisas i förekommande fall även skattesanktioner där skatteuttaget är högre än den angivna normen inom skatteslaget.

Tabell 2 Skatteutgifter inom transportpolitiken (miljoner kronor)

	Prognos 2018
Personbefordran	8 170
Energiskatt på diesel i motordrivna fordon	8 380
Energiskattebefrielse för naturgas och gasol som drivmedel	80
Energiskattebefrielse för biodrivmedel	6 980
Energiskattebefrielse för elförbrukning vid bandrift	1 440
Energiskattebefrielse för bränsleförbrukning vid bandrift	30
Energiskattebefrielse på bränsle för inrikes luftfart	900
Koldioxidskattebefrielse på bränsle vid bandrift	20
Lägre koldioxidskatt för fossila drivmedel utanför reduktionsplikten	20
Totalt för transportområdet	26 020

3.2.2 Mål

Transportpolitikens övergripande mål

Riksdagens övergripande mål för transportpolitiken är att säkerställa en samhälls-ekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.⁹

Dessutom har riksdagen beslutat om ett *funktionsmål* – tillgänglighet – och ett *hänsynsmål* – säkerhet, miljö och hälsa.

Funktionsmål

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

Hänsynsmål

Hänsynsmålet innebär 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 miljökvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

⁹ Prop. 2008/09:93, bet. 2008/09:TU14, rskr. 2008/09:257 och prop. 2012/13:1 utg.omr. 22, bet. 2012/13:TU1, rskr. 2012/13:118.

Utöver detta har regeringen i propositionen¹⁰ Ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige fastställt målet att växthusgasutsläppen från inrikes transporter (utom inrikes luftfart som ingår i EU:s system för handel med utsläppsrätter EU ETS) ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. Riksdagen fattade beslut¹¹ om målet den 15 juni 2017.

3.2.3 Resultatindikatorer och resultatredovisningens struktur

Redovisningen av resultaten för transportpolitiken återfinns i propositionens avsnitt 3.5. Trafikutskottet har under flera år uppmärksammat mål- och resultatfrågor vid beredningen av budgetpropositionen och efterfrågat en förbättrad resultatuppföljning. Mot denna bakgrund och för att regeringen behöver utveckla underlag för beslut om styrmedel inom transportområdet har indikatorerna för resultatuppföljningen av de transportpolitiska målen setts över. Regeringen uppdrog i september 2016 åt Trafikanalys att se över de transportpolitiska preciseringarna och lämna förslag till indikatorer för att följa upp de transportpolitiska målen (N2016/05490/TS) respektive föreslå transportpolitiska preciseringar avseende trafiksäkerhet (N2016/05492/TS). Trafikanalys har redovisat de båda uppdragen. Utgångspunkten i Trafikanalys arbete var att indikatorerna skulle beskriva transportsystemets tillstånd, utvecklingsinriktning och utvecklingstakt, vara välmotiverade ur ett helhetsperspektiv, begränsade till antalet, uppföljningsbara samt i den mån det är lämpligt vara trafiköverslagsgripande. Med utgångspunkt i Trafikanalys redovisning använder regeringen följande indikatorer i budgetpropositionen för att beskriva transportsystemet.

Indikator för transportpolitikens övergripande mål

- Samhällsekonomisk effektivitet.

Transportförsörjning i hela landet och långsiktig hållbarhet följs upp med indikatorerna för funktionsmålet och hänsynsmålet. Se nedan.

Indikatorer för funktionsmålet

- Transportsystemets standard och tillförlitlighet.
- Tillgänglighet – persontransporter.
- Användbarhet för alla i transportsystemet.
- Tillgänglighet – godstransporter.
- Transportbranschens villkor.

Indikatorer för hänsynsmålet

- Döda och allvarligt skadade.

¹⁰ Prop. 2016/17:146.

¹¹ Bet. 2016/17: MJU24, rskr. 2017/17:320.

- Växthusgasutsläpp.
- Energieffektivitet.
- Naturmiljö och kulturlandskap.
- Människors hälsa och livsmiljö.

3.2.4 Redovisade resultat

Trafikanalys använder fr.o.m. 2018 en ny modell för uppföljning av de transportpolitiska målen. Uppföljningen tar sin utgångspunkt i det övergripande målets formulering om en långsiktigt hållbar transportförsörjning och baseras på nya indikatorer som ska täcka de olika aspekterna av målet. De resultat som redovisas nedan bygger främst på Trafikanalys senaste redovisning¹².

Transportpolitikens övergripande mål

Samhällsekonomisk effektivitet

För att transportförsörjningen ska vara samhällsekonomiskt effektiv måste det som en transportköpare betalar för en resa eller en transport motsvara alla de kostnader som transporten orsakar. Det gäller även de externa kostnader som uppstår som följd av en transport, t.ex. buller, luftföroreningar och utsläpp av växthusgaser. För att inkludera dessa kostnader i de priser transportköparen får betala används olika typer av internaliserande skatter och avgifter.

Regeringens bedömning är att flera trafikslag inte står för sina egna kostnader. Undantaget är biltrafiken på landsbygden där biltrafiken betalar mer än summan av de kvantifierbara kostnaderna. Det gäller framför allt bensinfordon, men också dieselfordon.

I tätorter står personbiltrafiken inte för sina egna kostnader. Persontågtrafiken motsvarar i stort sett de externa kostnader som kunnat identifieras och kvantifieras. För flygtrafiken är uppgifterna om den samhällsekonomiska effektiviteten osäkra, men tillgängligt underlag pekar på att framför allt utrikes flyg inte står för sina kostnader. Godstransporter står inte för sina kostnader. Det gäller framför allt transporter av gods med lastbil i tätorter där många människor exponeras för luftföroreningar och buller. Godstrafiken på järnväg står inte heller för de kvantifierbara kostnaderna, vilka framför allt utgörs av slitagekostnader på infrastrukturen. Sjöfarten står inte heller för sina kostnader.

Det byggs om och byggs nytt i både väg- och järnvägssystemet. Av de tretton namngivna objekt som öppnade för trafik 2017 var sju objekt eller ca 54 procent

¹² Trafikanalys, 2018. Uppföljning av de trafikpolitiska målen 2018. Rapport 2018:8.

samhällesekonomiskt lönsamma enligt kalkylen. Jämfört med 2016 är det en försämring. Då var 85 procent av de tretton objekt som öppnade för trafik samhällsekonomiskt lönsamma.

Funktionsmålet – tillgänglighet

Transportsystemets standard och tillförlitlighet

Regeringen bedömer att transportsystemets standard och tillförlitlighet sammantaget är oförändrad jämfört med startåret 2009.

Persontågens *punktlighet* vid slutstation har inte förändrats under de senaste åren. Sedan 2013 har ungefär 90 procent av persontågen ankommit i tid, dvs. 5 minuter före eller efter utsatt ankomsttid. Godstågens punktlighet vid slutstationer har förbättrats. 2017 ankom sammanlagt 81 procent av godstågen till slutstationen med 5 minuters marginal, vilket är den högsta punktligheten för godstågstrafiken sedan 2009. År 2016 var siffran 77 procent.

Restidsvariation för tåg kan uttryckas som den extra tid som behövs för att en viss andel av tågen ska vara i tid. Under 2017 hade 95 procent av tågen anlänt till slutstationen efter 9 minuter utöver tiden i tidtabellen. Sammanlagt 95 procent av kortdistanstågen hade anlänt efter 6 minuter och samma andel av långdistanstågen efter 29 minuter utöver tiden i tidtabellen. Restidsvariationen har förbättrats något sedan 2016, men är ändå något lägre än 2009.

Varaktigheten för de *totalstopp* som sker på det statliga vägnätet ökade med 130 procent under 2017 jämfört med året innan. Ökningarna har skett i hela landet, utom i Stockholmsregionen. Den största ökningen avser långa totalstopp på över 120 minuter. Dessa stopp ökade med drygt 170 procent 2017 jämfört med 2016. Jämfört med 2009 har dock totalstoppen minskat med 17 procent under 2017.

Företagens *nöjdhet* med transportsystemet har sammantaget ökat något sedan 2009. Näringslivet i storstadskommuner och tätbefolkade kommuner är mer nöjda med transportsystemet än näringslivet generellt. Företagare i mycket avlägsna landsbygdskommuner är minst nöjda. Samtidigt har företag i storstadskommuner blivit något mindre nöjda under 2017, medan företagare i mycket avlägsna landsbygdskommuner har blivit mer nöjda.

Tillgänglighet persontransporter

Tillgängligheten med persontransporter har förbättrats över tid.

Vad det gäller *god lokal tillgänglighet* har nästan 87 procent av befolkningen hög eller mycket hög tillgänglighet med bil 2017, vilket är en ökning jämfört med 2009. Färre personer har också låg eller mycket låg tillgänglighet med bil 2017. Sammanlagt 2,2 procent av befolkningen, eller 201 324 personer, hade låg eller

mycket låg tillgänglighet 2009, jämfört med 1,9 procent eller 189 973 personer 2017.

I storstadskommuner kan hela befolkningen nå en järnvägsstation inom en 30 minuters bilresa och 99 procent av befolkningen inom 20 minuters bilresa. Tillgängligheten till järnvägsstationer är således förhållandevis hög. Även i tätorter och landsbygdskommuner nära större städer samt avlägset belägna landsbygdskommuner kan mellan 84 och 98 procent av befolkningen nå en järnvägsstation inom 30 minuters bilresa. I mycket avlägsna landsbygdskommuner når dock endast 40 procent en järnvägsstation inom 30 minuters bilresa.

I storstadskommuner kan 63 procent av befolkningen nå en flygplats inom 20 minuters bilresa och alla kan nå en flygplats inom 60 minuters bilresa. Även i tätbefolkade kommuner nära större städer innebär avståndet till närmaste flygplats att 44 procent av befolkningen kan nå en flygplats inom 20 minuter med bil. Tillgängligheten till flygplatser är lägst i avlägset och mycket avlägset belägna landsbygdskommuner där 57 procent respektive 64 procent av befolkningen når en flygplats inom 60 minuters bilresa.

Vad gäller *tillgänglighet till arbetsplatser* har 97 procent av befolkningen i storstadskommuner maximalt 1 000 meters väg till en arbetsplats. I mycket avlägsna landsbygdskommuner är motsvarande siffra 79 procent. En lokal arbetsmarknadsregion är ett område inom vilket arbetspendling äger rum. I takt med att pendlingsmöjligheter förbättras och arbetsmarknader specialiseras har de lokala arbetsmarknadsregionerna växt geografiskt och minskat i antal. Män har haft och har fortfarande färre och större arbetsmarknadsregioner än kvinnor. Sedan de transportpolitiska målen antogs 2009 har arbetsmarknadsregionerna växt för såväl män som kvinnor. Kvinnors arbetsmarknadsregioner har dock växt något mer, vilket innebär att kvinnor i dag pendlar till arbete inom något större områden än de gjorde 2009. Utvecklingen de senaste åren är dock långsam.

Vad gäller *tillgängligheten till grundskola och gymnasium* kan 60 procent av barnen mellan 7 och 15 år i Sverige nå en grundskola på 10 minuters promenad från hemmet, medan 80 procent av barnen i denna åldersgrupp kan nå en grundskola på 20 minuters promenad från hemmet. I mycket avlägsna landsbygdskommuner har 52 procent av barnen en grundskola på 20 minuters gångavstånd från hemmet, medan 95 procent av barnen i en storstadskommun har en grundskola på motsvarande avstånd. För riket som helhet har tillgängligheten till närmaste grundskola ökat med 12 procentenheter sedan 2009, mätt i andel av befolkningen som bor inom 1 000 meter från en grundskola. Ökningen är störst, 16 procentenheter, i förortskommuner till storstäderna och minst, 3 procentenheter, i glesbygdskommuner.

När det gäller *tillgänglighet till gymnasium* når 16 procent av befolkningen i åldersgruppen 16–19 år ett gymnasium inom 10 minuters promenad och 35 procent av befolkningen i åldersgruppen 16–19 år ett gymnasium inom 20 minuters pro-

menad. Tillgängligheten till gymnasium är störst i storstäderna där 46 procent av ungdomarna mellan 16 och 19 år kan ta sig till en gymnasieskola genom en promenad på maximalt 20 minuter. Lägst tillgänglighet till gymnasium har avlägset belägna landsbygdskommuner och landsbygdskommuner nära städer, där endast ungefär en fjärdedel av ungdomarna mellan 16 och 19 år kan nå en gymnasieskola genom en 20 minuters promenad.

Andelen av befolkningen som bor högst 1 000 meter från en vårdcentral är 42 procent. Sedan 2009 har *tillgängligheten till vårdcentraler* ökat med 14 procentenheter. Ökningen är störst i storstäderna och minst i glesbygdskommunerna. Tillgängligheten till vårdcentraler har ökat i olika takt i olika delar av landet, vilket kan leda till ökade skillnader över tid.

Vad gäller *tillgängligheten till livsmedelsbutiker* har 66 procent av befolkningen en livsmedelsbutik på ett avstånd av 1 000 meter eller mindre från hemmet. Sedan 2009 har tillgängligheten till livsmedelsbutiker ökat med 8 procentenheter. Tillgängligheten till livsmedelsbutiker har ökat mest i förortskommuner till storstäderna, och minst, endast 1 procent, i glesbygdskommunerna.

Tillgängligheten utan persontransporter har ökat kraftigt i hela landet. Andelen personer mellan 16 och 75 år som använder internet för att arbeta från hemmet och där utöva sitt yrke minst en gång i veckan var 38 procent 2017, jämfört med 17 procent 2009. Andelen skiljer sig inte mellan könen. Yngre personer och personer på landsbygden arbetar i mindre grad hemma jämfört med personer mellan 25 och 75 år och personer i städer.

Potentialen att arbeta från hemmet har inte utnyttjats för att ersätta resor till eller från arbetet. Särskilt bland äldre och boende på landsbygden är andelen som använder internet för att arbeta från hemmet minst en gång i veckan låg. Av personer mellan 16 och 75 år arbetar 16 procent regelbundet från hemmet, minst en dag i veckan. Under 2009 var motsvarande siffra 17 procent. Det har således inte skett någon förändring vad gäller att ersätta arbete med distansarbete över internet.

Tillgången till uppkoppling har dock möjliggjort en ökad distanshandel. Distanshandelns omsättning har tredubblats sedan 2009, från 22 miljarder kronor till 67 miljarder kronor 2017. Den genomsnittliga tillväxttakten har varit 15 procent per år. Andelen av detaljhandelns omsättning som utgörs av distanshandel var 9 procent 2017.

Vad gäller *interregional tillgänglighet* har tillgängligheten successivt förbättrats sedan målen antogs 2009, och antalet kommuner som uppfyllde alla åtta kriterierna för god tillgänglighet ökade 2017 till 103 kommuner från 95 kommuner 2016. Under 2012 var antalet kommuner 80 stycken. Under 2017 var det 16 kommuner, jämfört med 17 kommuner året innan och 20 kommuner 2012, som inte nådde upp till kraven som ställs för god tillgänglighet i något av kriterierna. För

första gången når dock samtliga kommuner minst ett av kriterierna för god eller acceptabel tillgänglighet. Sammantaget har antalet kriterier som uppfylls för god tillgänglighet ökat med 7 procent mellan 2012 och 2017 och antalet kriterier som uppfylls med god eller acceptabel tillgänglighet har ökat med 3 procent.

Den *internationella tillgängligheten* har förbättrats under 2017 och 9 flygplatser har fått förbättrad åtkomlighet med flyg jämfört med 2016. Jämfört med 2016 har samtidigt 24 flygplatser fått en försämrad åtkomlighet under 2017. Tillgängligheten för 21 flygplatser har förbättrats. Samtidigt har 6 flygplatser fått en försämrad tillgänglighet jämfört med 2016. I de flesta fall var förändringarna små.

Användbarhet för alla i transportsystemet

Transportsystemets användbarhet för personer med funktionsnedsättning har förbättrats något sedan 2009. Skillnaderna mellan användbarheten för män och kvinnor har inte förändrats. Tryggheten i transportsystemet har försämrats sedan 2009.

Andelen bussar som tillgänglighetsanpassats för *personer med funktionsnedsättning* har ökat stadigt och var 2017 nästan 82 procent. Andelen tillgänglighetsanpassade järnvägsfordon var 95 procent och andelen tillgänglighetsanpassade spårvagnar var 58 procent samma år. Andelen tillgänglighetsanpassade fartyg har ökat från en låg nivå och var närmare 21 procent 2017, jämfört med 15 procent 2014. Under 2017 tillgänglighetsanpassades sju järnvägsstationer och 243 busshållplatser. Sammantaget har 86 järnvägsstationer och 1 461 busshållplatser nu åtgärdats.

Transportsystemets *användbarhet för kvinnor respektive män* bedöms vara oförändrat, vilket innebär att transportbehovet inte fullt ut likvärdigt svarar mot kvinnors respektive mäns transportbehov. Kvinnors och mäns resmönster skiljer sig åt, där män kör mer bil än kvinnor, men skillnaderna minskar. Kvinnor reser troligen något mer med kollektivtrafik, men skillnaderna mellan mäns och kvinnors resor med kollektivtrafik är inte statistiskt säkerställda.

Män har körkort för personbil i större utsträckning än kvinnor, men skillnaden har minskat från nästan 11 procentenheter 2009 till 8 procentenheter 2016. I slutet av 2016 hade 78 procent av befolkningen över 18 år, eller 6,2 miljoner personer, körkort för personbil och lätt lastbil. Av körkortsinnehavarna är 48 procent kvinnor. Antalet körkort har sedan 2009 ökat i samma takt som befolkningen (7 procent). Sammanlagt 30 procent av befolkningen över 18 år, 2,4 miljoner personer, har körkort för lätt eller tung motorcykel. Av dessa är 41 procent kvinnor och 59 procent män.

Personbilar som ägs av fysiska personer ägs i betydligt större utsträckning av män än av kvinnor, och personbilar som ägs av män har högre årliga körsträckor

än personbilar som ägs av kvinnor. Skillnaderna minskar dock, men mycket långsamt.

Kvinnor upplever trafiken som mer riskfylld än män, men skillnaden har minskat över tid. Kvinnor använder i högre grad än män bilbälte och cykelhjälm. Skillnaderna minskar när det gäller bältesanvändning, men ökar när det gäller hjälmanvändning. Män kör i högre utsträckning än kvinnor bil efter att ha druckit alkohol. Män uppfattar dessutom i högre grad att det är viktigare att följa trafikrytmen än hastighetsgränserna och andelen män som har den uppfattningen ökar.

När det gäller inflytande i beslutsprocesser som påverkar transportsystemet är andelen kvinnor respektive män ungefär 50 procent i statliga myndigheters och bolags ledningsgrupper och styrelser. På regional och kommunal nivå kvarstår dock numerära skillnader i representationen mellan kvinnor och män. Det finns heller ingen trend som pekar på att kvinnors representation ökar. I de regionala kollektivtrafikmyndigheterna är andelen kvinnor i de politiska ledningarna 37 procent (män 63 procent) och andelen högre chefer som är kvinnor 33 procent (män 67 procent). I kommunala nämnder, styrelser och förvaltningar relaterade till transportsektorn är andelen kvinnor i de politiska ledningarna 31 procent och andelen män 69 procent. Andelen högre chefer som är kvinnor uppgår till 36 procent och andelen män till 64 procent.

Tryggheten i transportsystemet har försämrats. Enligt Brottsförebyggande rådets nationella trygghetsundersökning har antalet personer i åldern 16–79 år som utsatts för olika typer av våldsbrott i kollektivtrafiken ökat kraftigt över tid. År 2009 var antalet personer som utsatts för våldsbrott i kollektivtrafiken nästan 85 000. År 2016 var motsvarande siffra drygt 248 000 personer. Ökningen var särskilt stor under 2016. Även i relation till antalet påstigande i kollektivtrafiken har våldsbrotten i kollektivtrafiken ökat. Samtidigt har också andelen personer som upplever otrygghet i kollektivtrafiken ökat. Den upplevda otryggheten i kollektivtrafiken en sen kväll har ökat med ungefär 5 procentenheter 2017 jämfört med 2012. Ökningen är störst för kvinnor. En större andel av kvinnorna, omkring 20 procentenheter, upplever otrygghet i kollektivtrafiken en sen kväll jämfört med männen. År 2017 upplevde 30 procent av kvinnorna otrygghet i kollektivtrafiken, jämfört med 25 procent 2012. Av männen var det 9 procent som upplevde otrygghet i kollektivtrafiken 2017, jämfört med 7 procent 2012.

Transporternas ekonomiska överkomlighet bedöms sammantaget ha försämrats jämfört med 2009, som en följd av att den samhällsorganiserade kollektivtrafiken har blivit dyrare. Bilanvändning har dock blivit billigare.

Priset för transporter har sammantaget ökat med 4 procent (justerat för inflation) mellan 2009 och 2017. Prisförändringen varierar stort mellan olika trafikslag. Priset för resor med regional linjetrafik har ökat med 23 procent, priset för järnvägsresor har ökat med 15 procent och priset för taxiresor har ökat med 12 procent.

cent. Däremot har priset för resor med långfärdsbuss minskat med 8 procent, priset för inrikes flyg med 18 procent och priset för in- och utrikes båtresor med 22 procent.

Priset för resor med regional linjetrafik varierar kraftigt i landet, liksom utbudet av biljettyper. Priset för en enkelbiljett i en zon (fullt pris) varierar mellan 18 kronor i Örebro län och 43 kronor i Stockholms län. Priset för ett länsomfattande 30-dagars periodkort varierar mellan 740 kronor för Gotlands län och 2 684 kronor för Norrbottens län.

Priset per påstigning i riket var 12,93 kronor 2016, vilket är en ökning med 14 procent sedan 2009. Variationen i landet är dock stor. Priset är lägst i Stockholms län (10,64 kronor per påstigning) och högst i Kalmar län (36,85 kronor per påstigning). Priset per rest kilometer var i riket 1,24 kronor per kilometer 2016, vilket är en ökning med 10 procent sedan 2009. Högst pris per rest kilometer betalar resenärer i Norrbottens län (1,62 kr/km) och lägst pris per kilometer betalar resenärer i Dalarnas län (0,39 kr/km). I 12 av 21 län har priset per rest kilometer minskat sedan 2009. Milkostnaden (samtliga kapitalkostnader och rörliga kostnader) för resor med egen bensinbil i mellanklassen har minskat med 6 procent sedan 2009 (fasta priser), vilket kan förklaras av lägre bränsleförbrukning. Milkostnaden (samtliga kapitalkostnader och rörliga kostnader) för resor med egen dieselbil i mellanklassen har minskat med 8 procent sedan 2009 (fasta priser), vilket kan förklaras av lägre bränslepris, lägre skatter och lägre kostnader för kontrollbesiktning.

Tillgänglighet godstransporter

Godstransporternas tillgänglighet bedöms vara på en lägre nivå 2017 jämfört med när målen antogs 2009, men har utvecklats positivt det senaste året. Sverige rangordnades 2016 som nummer tre enligt det internationella logistikindexet Logistic Performance Index (LPI), som beskriver hur det svenska transportsystemet står sig i konkurrens med andra länders transportsystem. Värdet är det högst uppmätta sedan 2007 då indexet togs fram. Enbart Tysklands och Luxemburgs transportsystem rankas högre. I konkurrenskraftsindexet, The Global Competitiveness Index (GCI), som beskriver hur näringslivet upplever kvaliteten på godstransporterna, bedömdes Sverige 2017 sammantaget vara på en sjunde plats av 137 länder. Infrastrukturens kvalitet i Sverige rangordnades i detta index på plats 19 av 137 länder. I rankingen bedöms kvaliteten på vägar, järnvägar, flyg och hamnar. Över tid har näringslivets bedömning av kvaliteten sjunkit för samtliga dessa index, men mellan 2016 och 2017 märks en klar förbättring när det gäller vägar, järnvägar och flyg. När det gäller näringslivets bedömning av kvaliteten på hamnar i Sverige visar indexet att denna fortsätter att försämrans.

Transportbranschens villkor

Ungefär 530 000 personer har körkortsbehörighet C (tung lastbil), varav nästan 8 procent är kvinnor och 92 procent är män. Cirka 171 000 personer har körkortsbehörighet D (buss), varav drygt 10 procent är kvinnor och 90 procent är män. År 2017 hade ungefär 180 000 personer giltiga yrkeskompetensbevis. Samtidigt var ungefär 57 000 personer anställda som lastbilsförare, varav drygt 6 procent kvinnor och 94 procent män. Ungefär 23 000 personer var anställda som bussförare enligt yrkesregistret, varav drygt 14 procent kvinnor och 86 procent män. Antalet personer med körkortsbehörighet C och D har sammantaget minskat över tid, samtidigt som antalet anställda yrkesförare har ökat något under senare år. Antalet anställda i transportbranschen i sin helhet har varit konstant sedan 2009.

Hänsynsmålet – säkerhet, miljö och hälsa

Döda och allvarligt skadade

Enligt hänsynsmålet ska transportsystemet till sin utformning, funktion och användning anpassas så att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Inom vägtransportområdet är regeringens etappmål för perioden 2007–2020 att antalet omkomna i trafikolyckor ska halveras och att antalet allvarligt skadade ska minska med en fjärdedel. Det motsvarar högst 220 omkomna och högst 4 122 allvarligt skadade i trafikolyckor år 2020.

Under 2017 omkom 253 personer (196 män och 57 kvinnor) i vägtrafikolyckor, mot 270 personer under 2016. Det är det lägsta uppmätta antalet omkomna i vägtrafiken sedan andra världskriget. Tio barn (0–17 år), varav åtta pojkar och två flickor, omkom i vägtrafikolyckor 2017, vilket är det lägsta antalet som någonsin uppmäts. Under den senaste tioårsperioden har antalet barn som har omkommit i vägtrafiken mer än halverats. Bland de omkomna i vägtrafiken 2017 var den största trafikantgruppen personbilister (131 omkomna, varav 98 män och 33 kvinnor), följt av motorcyklister (39 omkomna, varav 37 män och 2 kvinnor), fotgängare (37 omkomna, varav 20 män och 17 kvinnor) och cyklister (26 omkomna, varav 23 män och 3 kvinnor). Endast 45 procent av trafiken höll hastigheten på det statliga vägnätet under 2017, och av alla dödsolyckor bedöms cirka en tredjedel vara alkohol- eller drogrelaterade. Det kommer att krävas en årlig minskning av antalet omkomna med 7,7 procent för att nå etappmålet till 2020. En sådan minskning är snabbare än den genomsnittliga minskningen under det senaste decenniet.

Andelen män som omkommit i vägtrafiken har under en tioårsperiod i genomsnitt varit 75 procent. Männen är överrepresenterade bland de trafikdödade även när färdlängd beaktas. Det systematiska arbete som bedrivits för ökad trafiksäkerhet, såsom förbättringar av fordon, infrastruktur och övervakning, har i något större utsträckning bidragit till färre omkomna kvinnor än omkomna män. Det

beror sannolikt på att kvinnor generellt sett är bättre på att följa trafikregler och betar sig mindre riskfyllt i trafiken än män.

Inom yrkessjöfarten omkom ingen under 2017, vilket också var fallet 2016. Antalet allvarligt skadade i yrkessjöfarten under 2017 var 28 personer, att jämföra med 22 personer året innan. Inom fritidssjöfarten omkom 21 personer (samtliga män) under 2017, att jämföra med 28 personer året innan. Sedan 2011 har 3 barn omkommit i fritidsbåtsolyckor. För allvarligt skadade inom fritidssjöfarten finns i dagsläget ingen rapportering, men en sådan är under utveckling.

Antalet omkomna inom bantrafiken (järnväg, spårväg och tunnelbana) uppgick under 2017 till 79 personer, varav 26 i olyckor och 53 i självmord. Av de 26 omkomna i olyckor var 18 män och 4 kvinnor. Könet på de återstående 4 är inte känt. Över tid står självmord för tre fjärdedelar av alla som omkommer i bantrafik. Av de omkomna dog 23 i olyckor inom järnvägen, en inom spårväg och två i tunnelbanan. En av de omkomna i olyckor i bantrafiken 2017 var ett barn (under 18 år).

Antalet omkomna i bantrafiken har minskat de två senaste åren efter att i flera år ha legat på en jämn nivå och är nu den lägsta nivån sedan 2000. Bedömningen är att denna minskning kan bero på det systematiska arbetet med att stängsla in och övervaka särskilda järnvägssträckor som haft många självmord och omfattande spårspning. Dessutom ger dessa åtgärder god effekt för att öka både punktligheten och trafiksäkerheten inom bantrafiken.

Olyckstalen inom luftfarten är mycket små men varierar en del mellan åren. Sedan 2006 har antalet omkomna legat mellan en och tolv personer per år. Under 2017 omkom fem personer inom luftfarten, dock ingen inom linjefart och ej regelbunden trafik. En person omkom i en helikopterolycka, två i olyckor med skärmflyg och två i olyckor med ultralätta plan. Sett över en tioårsperiod sjunker antalet omkomna något. Sju personer skadades allvarligt inom luftfarten under 2017, att jämföra med fyra under 2016. Ingen av dessa skadade åkte i linjetrafik eller ej regelbunden trafik. Av dem som skadats i luftfarten det senaste årtiondet är över 60 procent olyckor med skärmflyg.

Växthusgasutsläpp

Utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter har minskat jämfört med 2009 då de transportpolitiska målen antogs. Däremot var utsläppen från utrikes transporter och resor där bränslet bunkrats i Sverige högre än någonsin tidigare under 2017.

Utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter utgör cirka en tredjedel av de samlade utsläppen i Sverige. Utsläpp från vägtrafiken dominerar. I juni 2017 beslutade riksdagen om ett etappmål för inrikes transporter som innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom inrikes flyg, ska minska med 70

procent till 2030 jämfört med 2010¹³. Utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter, utom inrikes flyg, har minskat med ca 17 procent under åren 2010–2016 och med ca 0,7 procent under 2017 enligt preliminära siffror från Naturvårdsverket (sedan 2009 då de transportpolitiska målen antogs bedöms växthusgasutsläppen från inrikes transporter exklusive flyg preliminärt ha minskat med ca 20 procent). Huvudförklaringen till de senaste årens utsläppsminskningar är den ökade användningen av biodrivmedel. Under 2017 ökade andelen biodrivmedel inom vägtransportsektorn från 19 till 21 procent. Cirka 25 procent av den diesel som säljs i Sverige utgörs nu av biodiesel. I kollektivtrafiken utfördes 2017 enligt branschens egna uppgifter ca 87 procent av trafikarbetet med förnybara drivmedel. Med förnybarhetsdirektivets beräkningsmetod utgjorde andelen förnybar energi i hela transportsektorn preliminärt 37 procent under 2017.

Utsläppen från internationella transporter ingår inte i de nationella målen. Trafikuskottet har dock pekat på att resultatredovisningen i budgetpropositionen även bör beakta utsläppen från den internationella trafiken (bet. 2017/18:TU1). Utsläppen från utrikes transporter och resor där bränslet bunkrats i Sverige var under 2017 högre än någonsin tidigare. Detta kan dock till viss del förklaras av att fler fartyg väljer att bunkra i Sverige.

Energieffektivitet

Energieffektiviteten i transportsystemet har långsamt förbättrats över tid. Detta gäller tydligast för persontransporter på väg vilken till största delen drivits av en generell effektivisering av alla nya personbilar. År 2017 berodde energieffektiviseringen i bilflottan i huvudsak på en ökad andel elbilar och laddhybrider med utsläpp under 50 g/km, dvs. supermiljöbilar. Antalet nyregistrerade supermiljöbilar var 19 211 under 2017, vilket är en ökning med 6 216 bilar jämfört med 2016. För övriga transport- och trafikslag är förändringarna i energieffektivitet mycket små.

Naturmiljö och kulturlandskap

Transporternas påverkan på naturmiljön och kulturlandskapet har inte förändrats på ett avgörande sätt jämfört med 2009. För att klara berörda miljökvalitetsmål behöver andelen *landskapsanpassad infrastruktur* och biologisk mångfald öka.

Under 2017 åtgärdades 286 artrika vägkanter, 183 milstenar, 39 kulturvägar och 105 alléer. Under 2017 genomförde Trafikverket 53 åtgärder för utter, 32 åtgär-

¹³ Prop. 2016/17:146, bet. 2016/17:MJU24, rskr. 2016/17:320.

der för fisk och 6 åtgärder för groddjur som syftade till att minska barriäreffekterna för vattenlevande djur. Infrastrukturens landskapsanpassning bedöms sammantaget vara fortsatt låg.

Antalet polisrapporterade olyckor med vilt och ren har ökat de två senaste åren jämfört med 2009. Under 2017 dödades 61 282 vilda djur och 2 237 renar i vägtrafiken. Det är det högsta antalen sedan 2009. Under 2017 dödades 16 lodjur, 5 björnar, 1 varg och 65 örnar i järnvägstrafiken.

Vad gäller *invasiva arter* bedömer Naturvårdsverket att 380 invasiva arter har etablerat sig i den svenska naturen samt att antalet främmande arter som finns i Sverige ökar över tid och att internationell handel och resande bidrar till den utvecklingen.

När det gäller *förorenade områden* har Trafikverket identifierat ca 4 730 förorenade områden, varav ca 4 330 är inventerade, 248 detaljerat undersökta, 143 sannerade och 166 friklassade.

Vad gäller *utsläpp av koppar, kväveoxid och svaveldioxid* är trafiken den största källan till utsläpp av koppar. Utsläppen av koppar till luft har kontinuerligt ökat som en följd av ökad trafik. År 2016 släpptes 33,04 ton koppar ut från inrikes transporter, vilket kan jämföras med 30,91 ton 2009. Utsläppen av kväveoxider från internationellt flyg och internationell sjöfart har minskat sedan 2009, men ökade något under 2016. Även utsläppen av svaveldioxid har minskat sedan 2009 men ökat igen under 2016. Detta kan förklaras av ändrade bunkringsmönster. De verkliga utsläppen av svaveldioxid i Sveriges närområde har i stället minskat kraftigt till följd av det s.k. SECA-direktivet (kravet på svavelhalten i marint bränsle) för Östersjön och Nordsjön.

Oljeutsläpp från fartyg i Östersjön, både mätt i antal observerade utsläpp och; uppskattad sammantagen volym, har minskat under lång tid och fortsätter att minska.

Människors hälsa och livsmiljö

Transportsystemets påverkan på människors hälsa och livsmiljö har inte förändrats på ett avgörande sätt sedan 2009.

Totalt uppskattas antalet förtida dödsfall som orsakas av *luftföroreningar* från trafik till omkring 3 000 per år. En samlad bedömning är att den negativa hälso-påverkan på grund av luftföroreningar sannolikt har minskat sedan 2000-talets början.

Vad gäller *partikelhalter* är både avgaser och slitage av däck, bromsar och väg-bana en stor källa till förekomsten av partiklar i tätortsluften. Halterna av små partiklar (PM_{2,5}) påverkas dock i stor utsträckning av vindar som för upp partiklar från övriga Europa. Halterna är därför högst i södra Sverige. Antalet dygn då

miljökvalitetsnormen för PM10 överskrids minskar över tid, men variationerna är stora. År 2016 och 2017 överskreds miljökvalitetsnormen och EU:s gränsvärde för PM10 i Visby. Även Uppsala överskred miljökvalitetsnormen för PM10 under 2017.

Halterna av kvävedioxid i stadsmiljö har minskat sett över en längre tid, men under de senaste åren har den positiva utvecklingen stannat av, främst som en följd av att trafiken ökar och av ökningen av dieselmotorer i städerna. De svenska tätorterna klarar miljökvalitetsnormen för årsmedelvärdet av kvävedioxid i urban bakgrund (t.ex. parker och torg) på $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$, men under 2016 överskreds miljökvalitetsmålet på $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ i Göteborg. Halterna av kvävedioxid i gaturum är högre än i urban bakgrund. Även dessa halter har sjunkit sett över en längre tid, men de minskar inte längre i samma takt. Under 2017 klarade både Stockholm och Göteborg EU:s gränsvärde och den svenska miljökvalitetsnormen för årsmedelvärdet i gaturum. Dock överskreds den svenska miljökvalitetsnormen för halten kvävedioxid mätt som dygnsmedelvärde i Stockholm, Göteborg, Uppsala, Umeå, Sollentuna, Södertälje, Mölndal och Örnsköldsvik.

Vad det gäller *buller* genomfördes 2 247 åtgärder på statliga vägar och 381 åtgärder på statliga järnvägar under 2017. Under 2017 genomförde Trafikverket bullerskrämmande åtgärder för ca 2 600 personer längs de statliga vägarna och bidrog till bullerskydd för ca 1 000 personer längs de kommunala vägarna. Antalet åtgärder och antalet personer som berörts av bullersänkande åtgärder har successivt minskat de senaste åren. Mycket av det mest störande trafikbullret uppstår inom det kommunala vägnätet.

Andelen vuxna som uppfyller den rekommenderade aktivitetsnivån via transporter har minskat de senaste åren. Andelen vuxna (18–64 år) som använder *aktiva färdssätt* minst 30 minuter per dag har minskat från 22 procent 2006 till 16 procent 2016. Andelen av befolkningen som gör minst en 20-minuters resa stillasittande har minskat något under samma period, från 31,8 procent till 30,1 procent av befolkningen mellan 6 och 84 år.

Möjligheterna till fysiskt aktiva resor har förbättrats något. På det statliga vägnätet ökade gång- och cykelvägarna under 2017 med 6 procent, och i slutet av 2017 fanns det 2 732 mil cykelväg i landet inrapporterade i nationella vägdatabasen (NVDB).

3.2.5 Utskottets tidigare ställningstaganden

De senaste årens dialog mellan trafikutskottet och Näringsdepartementet, som har förts på tjänstemannanivå, har resulterat i en successiv utveckling och förbättring av resultatredovisningen. Utskottet har tidigare pekat på att det är viktigt att regeringens redovisning och bedömning har en klar och tydlig struktur som knyter samman mål, statliga insatser och uppnådda resultat.

Trafikutskottet har låtit göra flera fördjupade uppföljningar av angelägna frågor inom det transportpolitiska området. Utskottet har återkommande efterlyst regeringens kommentarer med anledning av uppföljningsrapporterna. Utskottet har noterat att regeringen i budgetpropositionen inte särskilt har kommenterat de fördjupade uppföljningar som trafikutskottet låtit göra. Utskottet skulle därför gärna se att regeringen kommande år återkommer med en sådan redovisning.

Trafikutskottet påpekade i förra årets budgetbetänkande¹⁴ att det är positivt att flera transportmyndigheter utvecklar indikatorer inom transportområdet. Utskottet lyfte även fram i betänkandet att det är viktigt att resultatindikatorer utvecklas för alla relevanta delar av regeringens resultatredovisning och att indikatorerna i första hand bör beskriva uppnådda resultat, inte insatser eller omvärldsförändringar.

Resultatredovisning av transportpolitiken

Utskottet har tidigare efterfrågat att regeringens redovisning av den långsiktiga måluppfyllelsen ska innehålla mer kvantitativa uppgifter över åren för att påvisa transportpolitikens utveckling. I förra årets proposition konstaterar regeringen att den långsiktiga måluppfyllelsen har förbättrats i vissa delar, medan det är längre till måluppfyllelse i andra delar.

Utskottet har tidigare efterfrågat ett tydliggörande av kopplingen mellan hänsyns-målet och funktionsmålet. En mer detaljerad redovisning av väg- och järnvägsnätets kvalitet med jämförelser över flera år har också efterfrågats.

I samband med regeringens redovisning av utsläpp av växthusgaser har utskottet efterfrågat en redovisning av utsläppen från internationell trafik och deras konsekvenser.

3.2.6 Uppföljningsgruppens iakttagelser och bedömningar

Resultatredovisningens struktur

I årets budgetproposition har regeringen redovisat resultat kopplade till de nya indikatorerna som Trafikanalys har tagit fram. Gruppen ser positivt på de nya indikatorerna och understryker vikten av att dessa indikatorer fortsatt används. Regeringens redovisning av resultaten kopplade till de nya indikatorerna är logisk och välstrukturerad. Årets budgetproposition har beslutats av en övergångsregering, och en mer generell bedömning om utvecklingen av de övergripande riksdagsbundna målen saknas. Gruppen ser gärna att regeringen i kommande budgetpropositioner lyfter fram en sådan sammantagen bedömning så att kopplingen mellan mål, indikatorer och resultat blir tydlig.

¹⁴ Bet. 2017/18:TU1 s. 17 f.

I redovisningen blandas insatser och resultat, vilket försvårar möjligheterna till en tydlig bild av hur det har gått för respektive indikator. På vissa ställen redovisas insatser under separata rubriker, vilket gruppen uppskattar – redovisning av insatser och resultat blir på så vis tydligare.

I årets redovisning finns tabeller med tidsserier för vissa av resultaten, något som gruppen ser positivt på. Exempelvis redovisas döda och allvarligt skadade i tabellform, vilket tydliggör utvecklingen över tid. Gruppen ser gärna att fler av resultaten redovisas med tidsserier för att utvecklingen över tid ska bli tydligare.

För vissa indikatorer finns en kort och sammanfattande redovisning för utvecklingen medan detta saknas för andra indikatorer. Gruppen ser gärna att alla indikatorer inleds med en kort sammanfattning.

I årets budgetproposition saknas hänvisning till hur de riksdagsbundna målen för transportpolitiken kopplar till Agenda 2030-målen. Gruppen ser gärna att dessa kopplingar görs framgent.

Redovisning av insatser med anledning av utskottets uppföljningar

Trafikutskottet har genomfört uppföljningar av aktuella frågor inom det transportpolitiska området och återkommande efterlyst att regeringen ska kommentera dessa. Även om det har framkommit att rapporterna och deras innehåll har beaktats på Regeringskansliet skulle gruppen se positivt på om regeringen kunde redovisa på vilket sätt man har tagit hänsyn till resultaten. Utskottet tog 2018 fram en rapport om fossilfria drivmedel som bl.a. tar upp växthusgasutsläpp och energieffektiviseringar som berör två av regeringens nya indikatorer inom det transportpolitiska området.

Utsläpp av växthusgaser

Uppföljningsgruppen noterar att regeringen redovisar att utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter har minskat jämfört med 2009. Regeringen konstaterar vidare att utsläppen har minskat med 17 procent under perioden 2010–2016 och 0,7 procent under 2017. Regeringen ställer i sin redovisning inre resultaten för växthusgasutsläppen i relation till etappmålet för 2030 om en minskning om 70 procent. Gruppen efterfrågar en liknande redovisning som görs inom området omkomna i trafiken. Inom det området redovisas hur stor årlig minskning av omkomna som krävs för att det uppsatta etappmålet ska nås. På motsvarande sätt skulle regeringen kunna uppmärksamma vilken årlig minskning av växthusgasutsläpp som krävs för att nå det uppsatta etappmålet 2030.

Uppföljningsgruppen ser positivt på att regeringen redovisar utsläpp från internationella transporter i årets budgetproposition, något som gruppen har efterfrågat i tidigare resultatredovisningar. Gruppen understryker vikten av att utsläpp

från internationella transporter fortsatt redovisas så att utskottet får en tydlig bild av utvecklingen över tid.

3.3 Politiken för informationssamhället

Politiken för informationssamhället omfattar områdena allmänna frågor om digitalisering och användningen av informationsteknik (digitaliseringspolitik), elektronisk kommunikation, post samt grundläggande betaltjänster. Post- och telestyrelsen (PTS) är sektors- och tillsynsmyndighet inom områdena elektronisk kommunikation och post. Inom politiken för informationssamhället finns även Bredbandsforum och Digitaliseringsrådet.

3.3.1 Budget och anslag

Tabell 5 Anslag och budget inom politiken för informationssamhället (miljoner kronor)

	Budget 2018	Prognos utfall 2018
2:1 Post- och telestyrelsen	49	48
2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning	140	143
2:3 Grundläggande betaltjänster	36	31
2:4 Informationsteknik och telekommunikation	73	72
2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	146	187
2:6 Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse ¹⁵	–	–
Summa för politiken för informationssamhället	443	482

År 2017 uppgick de totala utgifterna inom politiken för informationssamhället till 289 miljoner kronor. För 2020 och 2021 beräknas anslagen till sammanlagt 437 miljoner kronor respektive 427 miljoner kronor.

¹⁵ Från och med budgetåret 2018 redovisas anslaget 2:6 Gemensamma e-förvaltningsprojekt av strategisk betydelse under utgiftsområde 2 Samhällsekonomi och finansförvaltning på anslaget 1:18 Myndigheten för digital förvaltning.

3.3.2 Mål

Mål för digitaliseringspolitiken

Målet för digitaliseringspolitiken är att Sverige ska vara bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter.¹⁶

Under målet för digitaliseringspolitiken finns två delmål:

- Elektroniska kommunikationer ska vara effektiva, säkra och robusta samt tillgodose användarnas behov. Elektroniska kommunikationer 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 enbart av marknaden.¹⁷
- Sverige ska ha bredband i världsklass. Alla hushåll och företag bör ha goda möjligheter att använda sig av elektroniska samhällstjänster och service via bredband.¹⁸

Mål för posten

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).¹⁹

Mål för grundläggande betaltjänster

Målet för politiken för de grundläggande betaltjänsterna är att alla i samhället ska ha tillgång till grundläggande betaltjänster till rimliga priser.²⁰

3.3.3 Resultatredovisning – indikatorer och andra bedömningsgrunder

Regeringen redovisar resultaten inom politiken för informationssamhället i propositionens avsnitt 4.4. Inledningsvis redogör man 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 att avgränsa från effekterna av andra offentliga och privata insatser.

De viktigaste indikatorerna för att redovisa resultaten inom digitaliseringspolitiken är följande:

¹⁶ Prop. 2011/12:1 utg.omr. 22, bet. 2011/12:TU1, rskr. 2011/12:87.

¹⁷ Prop. 2014/15:1 utg.omr. 22, bet. 2014/15:TU1, rskr. 2014/15:86.

¹⁸ Prop. 2009/10:193, bet. 2009/10:TU18, rskr. 2009/10:297.

¹⁹ Prop. 2014/15:1 utg.omr. 22, bet. 2014/15:TU1, rskr. 2014/15:86.

²⁰ Prop. 2006/07:55 utg.omr. 22, bet. 2006/07:TU16, rskr. 2006/07:205.

- Andel kvinnor, män, flickor och pojkar som använt internet i stort sett varje dag respektive de som aldrig använt internet.
- Andel företag med minst tio anställda respektive företag med en till nio anställda som tagit emot beställningar via webbplats eller app.
- Täckning i hela landet av tal och data via mobilnäten (yttäckning och befolkningstäckning) på 1 Mbit/s, 10 Mbit/s och 30 Mbit/s.
- Årsutveckling av pris per abonnemang för fast bredband om minst 100 Mbit/s, 1 Gbit/s samt årsutveckling av lägstapris för mobilabonnemang med 5, 10 och 20 gigabyte (GB) dataanvändning.
- Andel hushåll och företag som har tillgång till bredband om minst 100 Mbit/s respektive 30 Mbit/s samt antal hushåll och företag som saknar tillgång till bredband om minst 1 Mbit/s.

Resultaten kopplade till indikatorerna redovisas i en matris där utvecklingen över tid kan utläsas.

Resultaten för digitaliseringspolitiken redovisas även i internationella index och rankingar. För området robusthet och säkerhet har lämpliga indikatorer enligt regeringen ännu inte kunnat identifieras, och därför behöver sådana utvecklas. Inom områdena post och grundläggande betaltjänster följs utvecklingen upp genom kvalitativa bedömningar.

3.3.4 Redovisade resultat

Digitaliseringspolitiken

Regeringens bedömning är att användningen av digitaliseringens möjligheter är hög i Sverige, och Sverige rankas ofta högt, bland de fem bästa, i internationella jämförelser. I World Economic Forums (WEF) Global Competitive Index 2017–2018, området Technological readiness ligger Sverige på femte plats av 137 länder. Sett till medlemsländerna i EU ligger Sverige på fjärde plats i samma ranking.

Individer

Det har även blivit vanligare att använda internet varje dag för både kvinnor, män, flickor och pojkar. Däremot visar de flesta indikatorer för användning av datorer och internet att mäns användning är något större än kvinnors användning. Större könsskillnader återfinns i it-sektorn där andelen kvinnor fortfarande är relativt låg.

Företag

SCB:s statistik visar att företag med 1–9 anställda och företag med 10 eller fler anställda fortsätter att i allt högre utsträckning ha abonnemang med snabba internetanslutningar.

När det gäller digital innovation ligger Sverige bra till i den internationella jämförelsen Bloomberg Innovation Index och Global Innovation Index.

Elektronisk kommunikation

Sverige har en väl utbyggd digital infrastruktur i jämförelse med andra europeiska länder. I DESI 2018 går Sverige totalt sett framåt jämfört med föregående år och rankas på fjärde plats på området Connectivity (uppkoppling). Enligt PTS mobiltäcknings- och bredbandskartläggning 2017 hade 77 procent av alla hushåll och företag i Sverige tillgång till bredband om minst 100 Mbit/s i oktober 2017. Det är en ökning med ca 6 procentenheter från föregående år. Andelen hushåll och företag som har tillgång till minst 30 Mbit/s har under samma period ökat från 91 till 95 procent.

Bredband

Tillgången till bredband med de högsta överföringshastigheterna är fortfarande ojämnt fördelad mellan tätort/småort och mer glesbefolkade områden. Tillgången till 100 Mbit/s var 33 procent utanför tätort och småort i oktober 2017. Det är en ökning med 9 procentenheter från förra årets mätning. Den största ökningen i områdena utanför tätort och småort har skett när det gäller tillgång till bredband med hastigheten 30 Mbit/s. Enligt PTS kartläggning har 68 procent av hushållen och arbetsställena i dessa områden tillgång till 30 Mbit/s, vilket är en ökning med ca 20 procentenheter från året innan. Tillgången till bredband via mobilnäten (4G) är fortsatt mycket god. I oktober 2017 hade 99,99 procent av alla hushåll och företag i Sverige sådan tillgång, både i städer och i lands- och glesbygd. Antalet hushåll och företag som helt saknar tillgång till bredband har minskat. Cirka 60 hushåll och företag saknar sådan tillgång, en minskning med ca 30 från föregående år.

Täckning

I oktober 2017 var yttäckningen, dvs. den geografiska täckningen, för mobilt bredband i områden där man normalt befinner sig 85 procent för hastigheter upp till 10 Mbit/s och 12 procent för hastigheter upp till 30 Mbit/s. Vid samma tidpunkt hade 86 procent av hushållen och företagen tillgång till 1 Gbit/s, dvs. hade infrastruktur med möjlighet att leverera denna hastighet i sin absoluta närhet.

Telefoni

I december 2016 var 58 procent av alla privata abonnemang på fast telefoni ip-baserade. Det går även att få fast telefoni hemma eller på arbetet via mobilnätet. Enligt PTS mobiltäcknings- och bredbandskartläggning 2017 hade över 99,99 procent av alla hushåll och företag i Sverige tillgång till fast telefoni via mobilnätet i oktober 2017.

Prisutveckling

De allra flesta fasta bredbandsabonnemang som säljs i Sverige i dag har en nedladdningshastighet på 100 Mbit/s eller mer. Priset sjönk under 2017 med 6 procent för det billigaste abonnemanget på 100 Mbit/s som erbjöds på nationell basis. Det finns dock stor variation i slutkundpriserna.

Gruppanslutningar för bredband, ett kollektivt avtal för bredband för alla hushåll i en fastighet som väljer att ansluta sig, uppgick i juni 2017 till 652 000 stycken. Detta är en ökning med 162 000 sedan juni 2016. Gruppanslutningar utgör därmed nu över en femtedel av de privata bredbandsabonnemangen via fiber och kabel-tv. Medianpriset för villaanslutning ökade samtidigt mellan 2015 (den senaste tidigare mätningen) och 2017 med 16 procent till 17 445 kronor.

När det gäller mobila tjänster har operatörernas priser sänkts, särskilt för abonnemang som inkluderar större mängder data. Priset per GB minskar också kraftigt ju mer data som ingår. I en jämförelse med ett urval av OECD-länder avseende erbjudanden med 2 GB data eller mer per månad var Sverige enligt PTS billigast av 20 länder såväl 2016 som 2017.

Datatrafik

Den dominerande trenden är kraftigt ökad datatrafik i mobilnäten. Mellan 2016 och 2017 ökade trafikvolymen i de mobila näten med 30 procent, vilket är en något lägre tillväxttakt än mellan 2015 och 2016. Den ökade efterfrågan på datatrafik skapar också högre efterfrågan på frekvenser (radiospektrum).

Robusthet

De operatörer som tillhandahåller ett s.k. allmänt kommunikationsnät eller allmänt tillgängliga elektroniska kommunikationstjänster är skyldiga att rapportera avbrott och störningar av betydande omfattning till PTS. Under 2017 rapporterades 40 betydande avbrott och störningar, vilket är en ökning från föregående år då 33 avbrott rapporterades. Även om det är en ökning, är antalet avbrott under 2017 färre än vad som rapporterats tidigare år. Under 2017 var det en större andel mindre tillhandahållare som rapporterat incidenter än tidigare, vilket kan vara resultatet av PTS informationsspridning om rapporteringsskyldigheten.

Post

I februari 2018 fanns det 30 postoperatörer på den svenska postmarknaden med tillstånd att bedriva postverksamhet. Postnord Group AB (Postnord) är genom PTS beslut om tillståndsvillkor utsedd att vara den postoperatör som tillhandahåller den samhälls omfattande posttjänsten, dvs. postservice till alla hushåll, företag och organisationer i hela Sverige.

Postnords marknadsandel mätt i antalet brevfrändelser var 79,1 procent 2017, jämfört med 80,7 procent 2016. Bring Citymail Sweden AB:s marknadsandel var

17,9 procent 2017, jämfört med 17,5 procent 2016. Övriga postoperatörer hade tillsammans en marknadsandel på 2,9 procent 2017, jämfört med 1,8 procent 2016. Nedgången i brevvoly m mellan 2016 och 2017 var 3,1 procent. Sedan 2000 har brevvoly men minskat med 35,7 procent.

I mars 2018 var det ca 1 300 hushåll som hade utdelning färre än fem dagar i veckan, vilket är en ökning från ca 1 000 hushåll vid utgången av 2016. Kartläggningen för 2017 är dock mer omfattande än tidigare och gjordes delvis utifrån andra utgångspunkter jämfört med tidigare uppföljningar av undantagen. De ändrade metoderna har medfört att flera undantag redovisas för 2017 än 2016.

Under 2017 låg antalet inkomna klagomål gällande postfrågor till PTS kvar på en hög nivå. Likt föregående år gäller klagomålen ofta utdelningen (felutdelade, saknade och/eller försenade brev). Av de inkomna klagomål som kan kopplas till en specifik operatör rör ca 59 procent av klagomålen Postnord och 11 procent avser Bring Citymail Sweden AB.

Kravet på övernattbefordran av brev har ändrats så att Postnord får ta två dagar på sig att dela ut breven. Samtidigt skärptes kvalitetskravet till att gälla 95 procent av breven i stället för 85 procent. Ändringen i postförordningen (2010:1049) trädde i kraft den 1 januari 2018.

Grundläggande betaltjänster

Statens ansvar för de grundläggande betaltjänsterna omfattar de orter och den landsbygd där behovet av grundläggande betaltjänster inte tillgodoses av marknaden.²¹

Varje länsstyrelse ska enligt förordningen (2017:869) om bevakning av grundläggande betaltjänster årligen bedöma om samhällets behov av grundläggande betaltjänster är tillgodosett. Av sammanställningen som lämnades för 2017 (N2017/07322/D) framgår att en majoritet av länsstyrelserna (18 av 21) bedömer att tillgången till grundläggande betaltjänster är tillfredsställande för privatpersoner i allmänhet som använder digital teknik. Det är fortfarande främst de som inte är digitalt delaktiga som upplever problem med tillgången till grundläggande betaltjänster, vilket gäller både privatpersoner, småföretagare och föreningar.

15 av de 21 länsstyrelserna gör bedömningen att betaltjänstsituationen inte är tillfredsställande för föreningar. Samtliga länsstyrelser bedömer att det finns geografiska områden eller orter i länen med bristande tillgång till grundläggande betaltjänster. Antalet sådana områden har inte minskat; de finns främst i vissa gles och landsbygder. Antalet länsstyrelsefinansierade betaltjänstombud var 36 i april 2018, varav fem nya etablerades under 2017. PTS uppskattar att ca 50 000 personer har fått det närmare till kontantuttag till följd av statligt finansierade ombud. I

²¹ Prop. 2006/07:55, bet. 2006/07:TU16, rskr. 2006/07:205.

genomsnitt bidrar ombuden till att dessa personer får drygt en och en halv mil kortare till närmaste uttagsmöjlighet.

3.3.5 Utskottets tidigare ställningstaganden

Trafikutskottet betonade i sitt budgetbetänkande²² att det är viktigt att regeringens redovisning renodlas och så långt som möjligt innehåller resultat och effekter av de statliga insatserna inom digitaliseringsområdet. Vidare konstaterade utskottet att ett utvecklingsarbete har skett inom området vad gäller framtagande av indikatorer.

Utskottet framhöll att det är viktigt att postoperatörerna och Post- och telestyrelsen (PTS) fortsätter att följa kvalitetsutvecklingen och vidtar lämpliga åtgärder för att förebygga och avhjälpa kvalitetsbrister inom postmarknaden.

3.3.6 Uppföljningsgruppens iakttagelser och bedömningar

Resultatredovisningens struktur

Gruppen konstaterar att det finns indikatorer för digitaliseringspolitiken men att det saknas indikatorer för postsektorn de grundläggande betaltjänsterna. I stället används kvalitativa bedömningar för att mäta utvecklingen inom de politikområdena. För att kunna följa utvecklingen för post och grundläggande betaltjänster efterfrågar gruppen indikatorer. Sett till de kvantitativa resultat som presenteras i budgetpropositionen menar gruppen att indikatorer för båda dessa områden skulle kunna utvecklas.

Resultaten för indikatorerna finns listade i en tabell med utvecklingen över tid, vilket gruppen ser positivt på. Gruppen noterar däremot att resultaten i löptext inte kopplar till indikatorerna utan redovisas i relation till fem delmål ur regeringens digitaliseringsstrategi. Hur digitaliseringsstrategins delmål kopplar till det riksdagsbundna övergripande målet är otydligt. Gruppen ser gärna att redovisningen av resultaten för digitaliseringspolitiken ses över och att kopplingen mellan mål, indikator och resultat tydliggörs.

Gruppen konstaterar vidare att regeringen även i år lyfter fram att det saknas indikatorer för området robusthet och säkerhet inom området elektronisk kommunikation. Utskottet ser positivt på att regeringen noterar behovet av ett utvecklingsarbete på det området.

Gruppen noterar även att det i årets budgetproposition saknas hänvisning till hur riksdagens mål inom politiken för informationssamhället kopplar till Agenda 2030-målen.

²² Bet. 2017/18:TU1 s. 20 f.

Redovisade resultat

I resultaten blandas insatser och resultat, vilket försvårar möjligheterna till en tydlig bild av utvecklingen på området. Gruppen noterar att antalet inkomna klagomål gällande postfrågor fortfarande ligger på en hög nivå. Det är viktigt att postoperatörerna och PTS fortsätter att följa kvalitetsutvecklingen och vidtar lämpliga åtgärder för att förebygga och avhjälpa kvalitetsbrister inom postmarknaden.

Den nya lagen om att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om på vilket sätt den samhällsomfattande posttjänstens krav på utdelning av postförsändelser ska fullgöras trädde i kraft den 1 april 2018. Den innebär även att den som tillhandahåller en posttjänst ska lämna vissa uppgifter om sin ekonomi och verksamhet till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer. Gruppen ser positivt på att möjligheterna till uppföljning av utvecklingen på postområdet förbättras i samband med de nya bestämmelserna.

I de nya bestämmelserna i postförordningen (2010:1049) har kraven på övernattbefordran ändrats till tvådagarsbefordran, och minst 95 procent av de inrikes brev som lämnas in ska ha delats ut inom två arbetsdagar oavsett var i landet breven har lämnats in. Gruppen ser det som angeläget att regeringen i kommande redovisning redovisar resultatet av de nya bestämmelserna.