

Trafikutskottets betänkande 2019/20:TU1

Utgiftsområde 22 Kommunikationer

Sammanfattning

Utskottet tillstyrker regeringens förslag om anslag för 2020 inom utgiftsområde 22 kommunikationer, som uppgår till ca 61,3 miljarder kronor. Därmed avstyrker utskottet de alternativa budgetförslag som förts fram i motioner. Utskottet tillstyrker också regeringens förslag om vissa bemyndiganden om ekonomiska åtaganden, låneramar, investeringsplaner och ekonomiska mål.

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

I betänkandet finns fyra särskilda yttranden (M, SD, V och KD). Ledamöterna från Moderaterna, Sverigedemokraterna, Vänsterpartiet och Kristdemokraterna avstår från ställningstagande när det gäller anslagsbeslutet och redovisar i stället sina överväganden i särskilda yttranden.

Behandlade förslag

Proposition 2019/20:1 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer.

10 yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2019/20.

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	12
Statens budget inom utgiftsområde 22 Kommunikationer	15
Särskilda yttranden	62
1. Statens budget inom utgiftsområde 22 Kommunikationer (M)	62
2. Statens budget inom utgiftsområde 22 Kommunikationer (SD)	64
3. Statens budget inom utgiftsområde 22 Kommunikationer (V)	68
4. Statens budget inom utgiftsområde 22 Kommunikationer (KD)	72
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag.....	77
Propositionen	77
Motioner från allmänna motionstiden 2019/20	78
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens och oppositionens anslagsförslag	79
<i>Bilaga 3</i>	
Regeringens förslag till beställningsbemyndiganden.....	81
<i>Bilaga 4</i>	
Uppföljning av regeringens resultatredovisning	82
<i>Tabeller</i>	
Tabell 1 Budgetförslag för 2020 för utveckling av statens transportinfrastruktur m.m.	18
Tabell 2 Anslaget 1:1 – fördelning på anslagsposter	18
Tabell 3 Investeringsplan för Trafikverket	20
Tabell 4 Beräknad låneskuld 2019–2021 för projekt som med riksdagens godkännande finansieras med lån	22
Tabell 5 Budgetförslag för 2019 för vidmakthållande av statens transportinfrastruktur m.m.	24
Tabell 6 Anslaget 1:2 – fördelning på anslagsposter	24
Tabell 7 Budgetförslag för 2020 för trafikslagsövergripande frågor	26
Tabell 8 Budgetförslag för 2020 för sjöfartsområdet.....	28
Tabell 9 Investeringsplan för Sjöfartsverket 2020–2022	30
Tabell 10 Budgetförslag för luftfartsområdet	31
Tabell 11 investeringsplan för Luftfartsverket 2020–2022.....	36
Tabell 12 Budgetförslag för internationell tågtrafik	37
Tabell 13 Budgetförslag för 2020 för informationssamhället	38
Tabell 14 Moderaternas förslag till ändrade anslag för 2020 för utgiftsområde 22 Kommunikationer	64
Tabell 15 Sverigedemokraternas förslag till ändrade anslag för 2020 för utgiftsområde 22 Kommunikationer	67

Tabell 16 Vänsterpartiets förslag till ändrade anslag för 2020 för utgiftsområde 22 Kommunikationer	71
Tabell 17 Kristdemokraternas förslag till ändrade anslag för 2020 för utgiftsområde 22 Kommunikationer	76

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

Statens budget inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

a) Anslagen för 2020

Riksdagen anvisar anslagen för 2020 inom utgiftsområde 22 enligt regeringens förslag.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2019/20:1 utgiftsområde 22 punkt 9 och avslår motionerna

2019/20:2625 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD),

2019/20:2697 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V),

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 1, 4, 79 och 86 samt

2019/20:3295 av Jessica Roswall m.fl. (M) yrkandena 1 och 5–7.

b) Bemyndiganden om ekonomiska åtaganden

Riksdagen bemyndigar regeringen att

1. för 2020 ta upp lån i Riksgäldskontoret för vissa infrastrukturprojekt som inklusive tidigare upplåning uppgår till högst 45 500 000 000 kronor,

2. under 2020 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 2019/20:1 utgiftsområde 22 punkterna 1 och 10.

c) Godkännande av investeringsplaner

Riksdagen godkänner investeringsplanen för Sjöfartsverket för 2020–2022 som en riktlinje för Sjöfartsverkets investeringar och investeringsplanen för flygtrafikledning för 2020–2022 som en riktlinje för Luftfartsverkets investeringar.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2019/20:1 utgiftsområde 22 punkterna 4 och 7.

d) Övriga bemyndiganden och godkännande av ekonomiska mål

Riksdagen

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

2. bemyndigar regeringen att för 2020 ge Sjöfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar,

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

4. bemyndigar regeringen att för 2020 ge Luftfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar,

5. fastställer avgiftsuttaget för finansiering av åtgärder mot allvarliga fredstida hot och påfrestningar som gäller elektronisk kommunikation till högst 100 000 000 kronor under 2020.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2019/20:1 utgiftsområde 22 punkterna 2, 3, 5, 6 och 8.

Stockholm den 3 december 2019

På trafikutskottets vägnar

Jens Holm

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

* Avstår från ställningstagande, se särskilda yttranden.

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I detta ärende behandlas regeringens budgetproposition 2019/20:1 i de delar som gäller utgiftsområde 22 Kommunikationer och ett tiotal motionsyrkanden från allmänna motionstiden 2019/20. Regeringens förslag till riksdagsbeslut och motionsförslagen finns i bilaga 1.

I bilagorna 2 och 3 finns en sammanställning av regeringens förslag till anslag för 2020 och beställningsbemyndiganden samt de avvikelser från dessa som M, SD, V och KD föreslår i sina anslagsmotioner.

Utskottet har även gjort en uppföljning av regeringens resultatredovisning för utgiftsområde 22 som redovisas i bilaga 4 i detta betänkande.

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 § tredje stycket riksdagsordningen).

Riksdagen har bifallit regeringens förslag och bestämt utgiftsramen för 2020 för utgiftsområde 22 Kommunikationer till 61 295 946 kronor (prop. 2019/20:1, bet. 2019/20:FiU1, rskr. 2019/20:59). 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 § fjärde stycket riksdagsordningen).

Uppföljning av regeringens resultatredovisning

Enligt 10 kap. 3 § budgetlagen (2011:203) ska regeringen i budgetpropositionen lämna en redovisning av de resultat som har uppnåtts i verksamheten i förhållande till de mål som riksdagen har beslutat.

I utskottens 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, rskr. 2005/06:333–335). Av riktlinjerna framgår att riksdagen beställer och tar emot information om resultatet av statens verksamhet.

Utskottet har mot den bakgrunden analyserat regeringens resultatredovisning för utgiftsområde 22 i budgetpropositionen. Analysen är ett

underlag för utskottets behandling av budgetpropositionen och för den fortsatta mål- och resultatdialogen med regeringen.

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.

Utskottets överväganden

Regeringens resultatredovisning för utgiftsområde 22 Kommunikationer

Propositionen

Övergripande

Utgiftsområde 22 Kommunikationer omfattar transportpolitik och politiken för informationssamhället. Transportpolitiken omfattar drygt 99 procent av budgetmedlen inom utgiftsområdet. I området transportpolitik ingår infrastruktur och trafikfrågor inom järnvägs-, väg-, sjöfarts- och luftfartsområdena samt transportforskning. I området politiken för informationssamhället ingår allmänna frågor om digitalisering och användningen av informationsteknik, elektronisk kommunikation, post samt grundläggande betaltjänster.

Mål och redovisning av resultat för transportpolitiken

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 om 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.

Övergripande mål för transportpolitiken

Det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig 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:MJU24, rskr. 2016/17:320). I budgetpropositionen för 2020 har

regeringen meddelat att detta mål ska användas som ett etappmål till hänsynsmålet.

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. Transportförsörjning i hela landet och långsiktig hållbarhet följs upp med indikatorerna för funktionsmålet och hänsynsmålet. Regeringens bedömning är att transportförsörjningen ännu inte är samhällsekonomiskt effektiv. I propositionen framhåller regeringen att flera trafikslag inte står för sina kostnader, men att ett undantag är biltrafiken på landsbygden som betalar mer än summan av de kvantifierbara kostnaderna.

Funktionsmålet – tillgänglighet

I propositionen gör regeringen bedömningen att transportsystemets standard och tillförlitlighet sammantaget har försämrats jämfört med startåret 2009. Regeringen pekar bl.a. på att persontågens punktlighet sjönk under 2018. Även godstågens punktlighet vid slutstationer har försämrats. Företagens nöjdhet med transportsystemet har sammantaget ökat något sedan 2009. När det gäller användbarhet för alla i transportsystemet pekar många mått i en positiv riktning men några mått pekar åt fel håll. Regeringen framför att det gäller kvinnors inflytande i beslutsprocessen och objektiv trygghet. I propositionen bedömer regeringen att när det gäller godstransporternas tillgänglighet är de lägre 2018 jämfört med när målen antogs 2009, men har utvecklats positivt de senaste åren.

Hänsynsmålet – säkerhet, miljö och hälsa

Av propositionen framgår att två av de indikatorer som regeringen valt för att beskriva utvecklingen av hänsynsmålet, Omkomna och allvarligt skadade samt Växthusgasutsläpp, visar en positiv utveckling sedan 2009. Regeringen framhåller dock att utvecklingen är sådan att det inte för något av de två målen är sannolikt att uppsatta delmål uppnås på utsatt tid. I propositionen konstateras att männen är överrepresenterade bland de trafikdödade även när färdlängd beaktas. Det beror sannolikt på att kvinnor generellt sätt är bättre på att följa trafikregler och betar sig mindre riskfyllt i trafiken än män. Regeringen pekar också på att utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter har minskat jämfört med 2009 då de transportpolitiska målen antogs. Det saknas dock i nuläget tillförlitlig officiell statistik för användningen av drivmedel under 2018 på grund av att den statistiska undersökning som tas fram för den officiella statistiken gjordes om för 2018, vilket gav oförutsedda problem. I propositionen framhålls vidare att

energieffektiviteten i transportsystemet långsamt har förbättrats över tid. Detta gäller tydligast för persontransporter på väg. Regeringen pekar även på att transporternas påverkan på naturmiljön och kulturlandskapet är omfattande och inte har förändrats på ett avgörande sätt sedan 2009. Transportsystemets påverkan på människors hälsa och livsmiljö är också omfattande och har inte förändrats på ett avgörande sätt sedan 2009.

Mål och redovisning av resultat för politiken för informationssamhället

Övergripande mål för politiken för informationssamhället

Målet för digitaliseringspolitiken är att Sverige ska vara bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter. Under målet för digitaliseringspolitiken finns två delmål. Elektroniska kommunikationer ska vara effektiva, säkra och robusta samt tillgodose användarnas behov. De ska i första hand tillhandahållas genom en väl fungerande marknad, men staten ska ha ett ansvar på områden där allmänna intressen inte enbart kan tillgodoses av marknaden. Vidare ska Sverige ha bredband i världsklass. Alla hushåll och företag bör ha goda möjligheter att använda sig av elektroniska samhälstjänster och service via bredband.

Målet för postsektorn är att det ska finnas en posttjänst av god kvalitet i hela landet som uppfyller de krav som anges i postlagen. Målet för politiken för de grundläggande betaltjänsterna är att alla i samhället ska ha tillgång till grundläggande betaltjänster till rimliga priser.

Resultatbedömning av målen för informationssamhället

I propositionen framför regeringen att målet för digitaliseringspolitiken delvis kan mätas genom internationella index och rankningar. För att ytterligare mäta måluppfyllelsen har regeringen beslutat om en digitaliseringsstrategi med fem delområden; digital kompetens, digital trygghet, digital innovation, digital ledning och digital infrastruktur.

Regeringens bedömning är att användningen av digitaliseringens möjligheter är hög i Sverige, och Sverige rankas ofta högt, bland de fem bästa, i internationella jämförelser.

Regeringen framhåller att under 2018 minskade antalet inkomna klagomål gällande postfrågor till PTS. Vidare konstaterar regeringen 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

Utskottet har under flera år uppmärksammat mål- och resultatfrågor i beredningen av budgetpropositionen. Utskottets arbetsgrupp för uppföljning

och utvärdering har därför i samband med beredningen av budgetpropositionen för 2020 följt upp regeringens resultatredovisning inom utgiftsområde 22 Kommunikationer. Gruppens rapport återfinns i bilaga 4. Utskottet instämmer i samtliga de iakttagelser och bedömningar som gruppen har gjort och väljer att i det följande särskilt lyfta fram vissa av dessa.

Utskottet vill inleda med att framhålla att dialogen med regeringen successivt har resulterat i en tydligare och mer ändamålsenlig redovisning av bl.a. mål, indikatorer och resultat, vilket utskottet välkomnar. Utskottet anser att utvecklingen av resultatredovisningen stärks av en dialog där regeringen motiverar förändringar utifrån utskottets ställningstaganden och uppföljningar.

Utskottet kan konstatera att det inledande avsnittet för utgiftsområdet ger en översikt över området men kan konstatera att det inte innehåller några resultat eller områdesövergripande resonemang. Utskottet kan vidare konstatera att i resultaten blandas insatser och resultat med beskrivningar av tillstånd, vilket försvårar möjligheterna till en tydlig bild av vad som är resultatet av beslutade insatser och utvecklingen på respektive område.

Utskottet noterar att det även i årets budgetproposition saknas hänvisning till hur de riksdagsbundna målen kopplar till Agenda 2030-målen. Utskottet vill understryka betydelsen av att dessa kopplingar görs.

Transportpolitiken

Utskottet välkomnar att regeringen har förtydligat kopplingen mellan funktions- och hänsynsmålen. Utskottet kan vidare konstatera att regeringen har tagit in ett nytt etappmål för hänsynsmålet. Detta etappmål är även likalydande med ett sektorsmål som riksdagen har beslutat om växthusgasutsläpp från inrikes transporter. Utskottet vill därför påminna om att användningen av samma mål på flera områden ställer höga krav på att redovisning och bedömningar på de olika områdena hänvisar till varandra på ett konsekvent sätt.

Utskottet anser att avsnittet om den nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportsystemet för perioden 2018–2029 ger en tydlig bild av investeringar och planer för den aktuella perioden. Utskottet anser dock att det vore positivt om avsnittet integreras ytterligare med den övriga resultatredovisningen och kopplas till de indikatorer som de redovisade och planerade insatserna bedöms påverka.

Utskottet ser vidare positivt på att regeringen redovisar utsläpp från internationella transporter i årets budgetproposition. Utskottet vill understryka vikten av en fortsatt sådan redovisning och att utsläppen redovisas på ett sådant sätt att det ger en tydlig bild av utvecklingen över tid.

Politiken för informationssamhället

Utskottet konstaterar att det finns indikatorer för digitaliseringspolitiken men att det saknas indikatorer för postsektorn och de grundläggande

betaltjänsterna. Utskottet anser att det vore positivt med indikatorer även när det gäller postsektorn och de grundläggande betaltjänsterna.

Utskottet ser även gärna att redovisningen av resultaten för digitaliseringspolitiken fortsätter och att kopplingen mellan de riksdagsbundna målen, regeringens delmål, indikatorer och resultat tydliggörs ytterligare.

Utskottet noterar i sammanhanget att antalet inkomna klagomål om postfrågor har sjunkit men att klagomål på paketdistribution har ökat; volymen och utvecklingen är dock inte tydlig i avsnittet.

Regeringens hantering av riksdagens tillkännagivanden

Bakgrund

I budgetpropositionen för 2020 redovisar regeringen när det gäller utgiftsområde 22 behandlingen av åtta slutbehandlade tillkännagivanden som har föreslagits av trafikutskottet och två tillkännagivanden som har föreslagits av näringsutskottet respektive konstitutionsutskottet. 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 det berörda utskottet 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 2020 redovisar regeringen när det gäller utgiftsområde 22 behandlingen av åtta slutbehandlade tillkännagivanden som har föreslagits av trafikutskottet och två tillkännagivanden som har föreslagits av näringsutskottet respektive konstitutionsutskottet.

I riksdagsskrivelse 2013/14:374 tillkännagavs att regeringen ska se till att sjöfarten binds samman mer effektivt med järnvägs- och vägtransporter, att regeringen ska arbeta för att genomförandet av de nya svavelreglerna blir så kostnadseffektivt som möjligt och att regeringen inom en snar framtid bör återkomma till riksdagen med förslag på införande av ett system med tonnageskatt (bet. 2013/14:TU20 punkt 9). I riksdagsskrivelse 2015/16:296 tillkännagavs att regeringen bör se över utformningen av sanktionssystemet för efterlevnad av svaveldirektivet (bet. 2015/16:TU17 punkt 3). När det gäller dessa tillkännagivanden inom sjöfartsområdet framhåller regeringen i budgetpropositionen att den 20 oktober 2016 började nya regler för

tonnagebeskattning att gälla (bet. 2016/17:SkU6, rskr. 2016/17:6). Vidare beslutade regeringen den 31 maj 2018 om ändring i förordningen (2012:259) om miljöstraffavgifter och om ändring i svavelförordningen (2014:509). Förordningsändringarna, som trädde i kraft den 3 september 2018, innebär bl.a. att det införs en miljöstraffavgift för överträdelser av vissa förbud om marint bränsle i svavelförordningen. Regeringen konstaterar även att regeringen fastställde den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 den 31 maj 2018. Regeringen framhåller att den nationella planen innehåller åtgärder som syftar till att binda samman sjöfartstransporter mer effektivt med järnvägs- och vägtransporter. Vidare pekar regeringen på att den 27 augusti 2015 beslutade regeringen En svensk maritim strategi – för människor, jobb och miljö. Den syftar till att ta ett helhetsgrepp om maritima näringar och bidra till att skapa konkurrenskraftiga, innovativa och hållbara maritima näringar som kan bidra till ökad sysselsättning, minskad miljöbelastning och en attraktiv livsmiljö. I budgetpropositionen framhåller regeringen även att den 8 juni 2017 beslutades propositionen Regelförenkling för sjöfarten (prop. 2016/17:205). De nya reglerna i lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m.m. och sjölagen (1994:1009) trädde i kraft den 1 februari 2018. Vissa lagändringar syftar till att underlätta för sjöfartsnäringen, men även för privatpersoner. Regeringen uppger att den med detta anser att tillkännagivandena är slutbehandlade.

I riksdagsskrivelse 2013/14:375 tillkännagavs att den nuvarande möjligheten att bevilja taxameterundantag bör upphävas (bet. 2013/14:TU18 punkt 1). I riksdagsskrivelse 2014/15:24 tillkännagavs att regeringen bör se över det nuvarande beställaransvaret (bet. 2014/15:TU2 punkt 3). Regeringen framför i budgetpropositionen bl.a. att regeringen den 12 april 2018 beslutade om propositionen En ny kategori av taxitrafik (prop. 2017/18:239). I propositionen föreslogs att en ny kategori av taxitrafik införs, och regeringen anför i propositionen att det på så sätt finns förutsättningar för att genomföra de ändringar i taxitrafikförordningen (2012:238) som krävs med anledning av riksdagens tillkännagivande. Den 11 april 2019 beslutade regeringen om ändring i taxitrafikförordningen (2012:238) som innebär att det från den 1 januari 2021 inte längre kommer att vara möjligt för innehavare av taxitrafiktillstånd att få undantag från kravet på taxameter. Regeringen uppger att den med detta att tillkännagivandet är slutbehandlat. I budgetpropositionen redogör regeringen även för att den fattade beslut den 22 mars 2018 om propositionen Beställaransvar för ordning och reda på vägarna (prop. 2017/18:209) med förslag till ändringar i reglerna om beställaransvar i yrkestrafiklagen (2012:210) och taxitrafiklagen (2012:211). Förslagen syftar till att öka regelefterlevnaden på yrkestrafikområdet och taxitrafikområdet och därigenom skapa ordning och reda på vägarna. Vidare beslutade regeringen den 24 maj 2018 om ändring i förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) för att införa motsvarande regler för internationell trafik och för cabotagetrafik. De

skärpta reglerna om beställaransvar trädde ikraft den 1 juli 2018. Regeringen uppger att den med detta anser att tillkännagivandet är slutbehandlat.

I riksdagsskrivelserna 2013/14:217 och 2013/14:218 tillkännagavs att regeringen behöver påskynda arbetet med att skapa fler säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken (bet. 2013/14:TU14 punkt 8). I budgetpropositionen framför regeringen bl.a. att regeringen den 18 februari 2016 uppdrog åt Trafikanalys att genomföra en utredning om trygga och säkra uppställningsplatser. Trafikanalys redovisade uppdraget den 3 oktober 2016 i rapporten Trygga och säkra uppställningsplatser. I budgetpropositionen framhåller regeringen även att Trafikverket den 5 juli 2018 fick i uppdrag att göra en översyn av hur bristen på säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken längs större vägar kan avhjälpas. I uppdraget ingår att bedöma hur behovet av säkra uppställningsplatser längs större vägar utvecklas, analysera vilka nyttor, kostnader och andra konsekvenser som en utbyggnad av säkra uppställningsplatser längs större vägar är förknippad med samt möjliga affärsmodeller som kan främja en tillräcklig utbyggnad. Av uppdraget framgår även att Trafikverket i samband med planering av ny- och ombyggnationer eller i samband med trimningsåtgärder i vägnätet ska planera åtgärder som underlättar för en privat etablering av trygga och säkra uppställningsplatser i anslutning till vägnätet. Vidare ingår i uppdraget att Trafikverket ska se över och kostnadsuppskatta åtgärder som bidrar till att höja säkerheten på övriga rast- och uppställningsplatser efter vägnätet. I denna del ska Trafikverket redogöra för hur detta påverkar övriga prioriteringar i den nationella planen för utveckling av transportinfrastrukturen. Uppdraget sträcker sig fram till utgången av den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029, och Trafikverket kommer att årligen redovisa till Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) hur utvecklingen fortskrider. Regeringen uppger att den med detta anser att tillkännagivandet är slutbehandlat.

I riksdagsskrivelse 2014/15:123 tillkännagavs att regeringen bör återkomma till riksdagen med en redogörelse för regeländringar för att främja cykeltrafik i städer och inom ramen för detta pröva möjligheten till regeländringar för att göra det möjligt för cyklister över 15 år att använda körbanan även i de fall där cykelbana finns (bet. 2014/15:TU5 punkt 2). I budgetpropositionen framför regeringen bl.a. att den beslutade den 20 juni 2018 om förändringar i trafikförordningen (1998:1276) på så sätt att det införs en möjlighet för cyklande från 15 år (och förare av mopedklass II) att färdas på körbanan även om det finns en cykelbana om den högsta tillåtna hastigheten på körbanan är högst 50 kilometer i timmen. Vidare fattade regeringen beslut den 30 augusti 2018 om ytterligare fem regeländringar som syftar till att främja en ökad och säker cykling. Regeringen uppger att den med detta anser att tillkännagivandet är slutbehandlat.

I vissa fall redovisas i budgetpropositionen tillkännagivanden inom ett utgiftsområde som inte hör till det utskott som föreslog tillkännagivandet. På så vis redovisas inom utgiftsområde 22 Kommunikationer ett tillkännagivande

som föreslagits av näringsutskottet och ett av konstitutionsutskottet. I riksdagsskrivelse 2017/18:360 tillkännagavs att regeringen bör se över hur ansvariga aktörer ska kunna erbjuda ett likvärdigt alternativ till det kopparbaserade accessnätet (kopparnätet) innan det kopplas bort (bet. 2017/18:NU19 punkt 8). I riksdagsskrivelse 2014/15:195 tillkännagavs att det, för att kunna pröva samdistributionens möjligheter, är angeläget och nödvändigt att nya och mer omfattande försök till en samordnad utdelning av tidningar och post görs och att det är viktigt att även aktörer som är fristående från Postnord AB ges möjlighet att delta i en sådan försöksverksamhet. (bet. 2014/15:KU12 punkt 4).

Utskottets ställningstagande

Utskottet har inget att invända mot regeringens bedömning av ovan redovisade slutbehandlade tillkännagivanden. Utskottet kommer dock senare under riksmötet att återkomma till frågor om järnvägstrafik, sjöfart, yrkestrafik och cykel i samband med behandlingen av motioner från bl.a. den allmänna motionstiden 2019.

Statens budget inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen anvisar anslagen för 2020 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt regeringens förslag, lämnar de ekonomiska bemyndiganden som regeringen har begärt och godkänner låneramar, investeringsplaner och ekonomiska mål. Motionärernas alternativa förslag till statens budget för 2020 inom utgiftsområde 22 avslås.

Jämför särskilt yttrande 1 (M), 2 (SD), 3 (V) och 4 (KD).

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 övergripande frågor om digitalisering och informationsteknik (digitaliseringspolitik), elektronisk kommunikation, post samt grundläggande betaltjänster.

I budgetpropositionen föreslår regeringen att 61 296 miljoner kronor anvisas till utgiftsområdet för 2020. För 2021 beräknas anslagsnivån till 68 192 miljoner kronor och för 2022 till 69 500 miljoner kronor.

Budgetpropositionen bygger på en politisk överenskommelse mellan Socialdemokraterna, Centerpartiet, Liberalerna och Miljöpartiet de gröna.

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 som avser körkort med villkor om alkoholås och försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse
- eventuella böter till följd av försenat genomförande av EU-direktiv
- administration av vägavgifter som inte är systemutgifter
- bidrag till Inlandsbanan enligt avtalet mellan staten och Inlandsbanan AB
- Trafikverkets avgifter enligt avtalet om Öresundsbroförbindelsen
- eventuellt infriande av betalningsutfästelser som avser villkorade aktieägartillskott till Svensk-Danska Broförbindelsen Svedab AB
- eventuellt infriande av kapitaltäckningsgarantin till Arlandabanan Infrastructure AB

- eventuella kreditförluster som avser 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
- förvaltningskostnader och andra åtgärder för beredskap och civilt försvar inom transportområdet
- investeringar i viss infrastruktur för flygtrafiktjänst
- att utbilda eller ge bidrag till utbildning i syfte att avhjälpa brister i den långsiktiga kompetensförsörjningen inom infrastruktur- och transportsektorn.

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 tunnelbaneutbyggnaden 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 2020 enligt följande tabell:

Tabell 1 Budgetförslag för 2020 för utveckling av statens transportinfrastruktur m.m.

Miljoner kronor

Anslag		2019 Anslag	2020 Förslag
1:1	Utveckling av statens transportinfrastruktur	25 577	25 784
1:10	Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	150	150
1:11	Trängselskatt i Stockholm	1 753	2 215
1:14	Trängselskatt i Göteborg	837	930

Källa: Prop. 2019/20:1 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

	2019 Prognos	2020 Förslag
Större investeringar i nationell plan		
– Väginvesteringar	3 747	3 102
– Järnvägsinvesteringar	9 854	10 671
– Sjöfartsinvesteringar	775	997
– Luftfartsinvesteringar	51	0
Övriga investeringar		
– Trimning och effektivisering samt miljöinvesteringar	2 620	2 605
– Stadsmiljöavtal	654	1 000
Investeringar i regional plan	2 893	2 895
Övrig verksamhet	2 071	2 148
Räntor och återbetalning av lån	1 970	2 294
Kammarkollegiets disposition	27	27
Totalförsvärsöverenskommelse	120	41
Summa	24 782	25 784

Källa: Prop. 2019/20:1 utg.omr. 22.

Förklaring 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

1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* beräkningsmässigt i budgetpropositionen för 2017 (prop. 2016/17:1 utg.omr. 22, bet. 2016/17:TU1, rskr. 2016/17:100) med 1 000 miljoner kronor 2020.

Under anslaget 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur budgeterades i budgetpropositionen för 2019 (prop. 2018/19:1) medel för åtgärder och investeringar i viss infrastruktur för flygtrafiktjänst. Regeringen bedömer att det är lämpligt att åtagandet budgeteras under ett separat anslag, bl.a. mot bakgrund av att utgifterna för investeringar avser räntor och avskrivning, till skillnad från vad som är fallet i övrigt under anslaget 1:1. Anslaget minskas därför med 157 000 000 kronor 2020.

Regeringen framför att den ser ett behov av åtgärder inom infrastruktur- och transportsektorn som kan avhjälpa brister i den långsiktiga kompetensförsörjningen, framför allt utbildningsinsatser med inriktning mot järnvägssektorn. Regeringen föreslår därför att anslaget även bör få användas till att utbilda eller ge bidrag till utbildning i syfte att avhjälpa brister i den långsiktiga kompetensförsörjningen inom infrastruktur- och transportsektorn.

Regeringen föreslår att en elektrifieringskommission tillsätts för att påskynda arbetet med elektrifieringen av transportsektorn. Elektrifieringskommissionen ska bidra till att påskynda investeringar i elvägar, laddinfrastruktur för ellastbilar och andra effektiva tillämpningar. Kommissionen ska vidare belysa finansieringsfrågor, hur el snabbt kan dras fram till väg samt effekter på elförsörjningen av att godstrafiken ställer om. Den ska tillsammans med näringslivet och berörda aktörer skyndsamt ta fram en handlingsplan för elektrifiering av de mest trafikerade vägarna i Sverige samt i övrigt genomlysna andra möjligheter till elektrifiering. För detta ändamål avsätts 5 000 000 kronor 2020.

Investeringar

Trafikverkets samhällsinvesteringar omfattar investeringar och reinvesteringar-åtgärder som ingår i den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 och i länsplanerna för regional transportinfrastruktur för perioden 2018–2029. 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 investeringsvolymen ett visst år men inte den totala investeringsvolymen över tid. De trängselskatteinkomster som används för investeringar ingår i anvisade anslag. Trafikverket beräknar att de sammanlagda samhällsinvesteringarna i form av nyansaffning och vidmakthållande kommer att uppgå till 33 268 miljoner kronor under 2020.

Tabell 3 Investeringsplan för Trafikverket*Miljoner kronor*

	2019	2020	2021	2022
	Prognos	Budget	Budget	Budget
<i>Anskaffning och utveckling av nya investeringar</i>				
Järnväg – nationell plan	10 048	13 148	16 064	15 627
Järnväg – regional plan	397	450	216	329
Väg – nationell plan	8 822	11 651	13 413	11 477
Väg – regional plan	1 806	2 018	2 300	2 303
<i>Vidmakthållande av befintliga investeringar</i>				
Reinvesteringar i järnväg	3 449	3 316	4 641	4 968
Reinvesteringar i vägar	2 231	2 685	2 788	1 847
Summa utgifter	26 753	33 268	39 422	36 551
<i>Finansiering av anskaffning och utveckling</i>				
Anslag 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	16 139	17 107	21 237	21 005
Anslag 1:10 EU-stöd TEN	43	0	0	0
Anslag 1:11 Trängselskatt i Stockholm	1 987	1 109	1 076	1 259
Anslag 1:14 Trängselskatt i Göteborg	2	1 502	863	894
Övrig kreditram (lån i Riksgäldskontoret)	1 516	5 446	6 444	4 493
Förskotteringslån	-337	-353	0	-23
Medfinansiering	1 723	2 456	2 373	2 108
<i>Finansiering av vidmakthållande</i>				
Anslag 1:2 Vidmakthållande av statens infrastruktur	5 672	5 995	7 423	6 809
Medfinansiering	8	6	6	6
Summa finansiering	26 753	33 268	39 422	36 551

Källa: Prop. 2019/20:1 utg.omr. 22.

Bemyndiganden om ekonomiska åtaganden*Utveckling av statens transportinfrastruktur*

Regeringen påpekar 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 2020 för anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 112 482 000 000 kronor under perioden 2021–2050.

Regeringen redovisar att det i aktuella planer ingår ett stort antal medelstora och stora byggprojekt, såsom Västlänken i Göteborg, Mälarbanan 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 kontrakts- eller avtalstecknandet i de enskilda fallen kan vara svåra att förutse. Därför 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 i Stockholm ska i enlighet med den s.k. Stockholmsöverenskommelsen finansiera Förbifart Stockholm och andra väganknutna projekt i Stockholmsregionen samt utbyggnaden av tunnelbanan. De investeringar i väginfrastrukturen 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 2020 för anslaget 1:11 *Trängselskatt i Stockholm* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 28 500 000 000 kronor under perioden 2021–2057.

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 2020 för anslaget 1:14 *Trängselskatt i Göteborg* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 4 180 000 000 kronor under perioden 2021–2037.

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 och beviljats medfinansiering i de s.k. blending-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 och 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 2020 ta upp lån i Riksgäldskontoret för vissa infrastrukturprojekt som inklusive tidigare upp-låning uppgår till högst 45 500 000 000 kronor.

I tabellen nedan redovisas den ackumulerade skulden under perioden 2019–2021.

Tabell 4 Beräknad låneskuld 2019–2021 för projekt som med riksdagens godkännande finansieras med lån

Miljoner kronor

Objekt	2019	2020	2021
Broinvesteringar	19	17	15
El- och teleanläggningar	5 219	5 033	4 847
E6 Svinesundsförbindelsen	206	0	0
Prioriterade vägprojekt	3 643	3 403	3 163
Prioriterade järnvägsprojekt	12 776	12 159	11 542
Botniabanan	12 806	12 377	11 948
CEF-finansiering av Göteborgs hamn	40	360	360
Delsumma investeringar som lånefinansieras	34 709	33 349	31 875
E4 Sundsvall	1 143	1 106	1 071

Riksväg 50 Motala–Mjölby	415	408	402
Västsvenska infrastrukturpaketet (vägar)	0	7	15
Västsvenska infrastrukturpaketet (bana)	0	390	1 295
Skurubron	0	458	712
Investeringar i Stockholmsregionen	1 516	6 107	11 384
Delsumma investeringar vars kapitalkostnader täcks av avgifter eller trängselskatt	3 074	8 476	14 879
Summa	37 783	41 825	46 754

Källa: Prop. 2019/20:1 utg.omr. 22.

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
- kompensation till godstransportörer på spår för icke internaliserade kostnader som avser 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
- ersättning som betalas ut av Trafikverket i egenskap av infrastrukturförvaltare med stöd av gällande lagstiftning för järnvägstrafik.

Regeringen föreslår att riksdagen anvisar anslaget för 2020 enligt följande tabell:

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

Miljoner kronor

Anslag	2019	2020
	Anslag	Förslag
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	23 618	24 655

Källa: Prop. 2019/20:1 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

	2019	2020	2021
	Prognos	Förslag	Förslag
<i>Vidmakthållande väg</i>	13 266 151	14 192 210	14 475 378
Drift och underhåll	11 038 022	11 677 527	11 683 359
Bärlighet och tjälsäkring	1 084 206	1 241 967	1 484 467
Bidrag för drift av enskild väg	1 143 923	1 272 716	1 307 552
<i>Vidmakthållande järnväg</i>	10 052 071	10 152 114	11 966 289
Drift, underhåll och trafikledning	10 052 071	10 152 114	11 966 289
<i>Forskning och innovation</i>	237 106	310 691	317 293
Summa	23 555 328	24 655 015	26 758 960

Källa: Prop. 2019/20:1 utg.omr. 22.

Förklaringar av ändringar

Regeringen föreslog i propositionen Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling en ny långsiktig ekonomisk ram på 622 500 miljoner kronor för perioden 2018–2029. Riksdagen biföll regeringens förslag (prop. 2016/17:21, 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 med 4 000 miljoner kronor 2020 avser 900 miljoner kronor vägunderhåll och 3 100 miljoner kronor järnvägsunderhåll.

Regeringen framhåller att fortsatta satsningar på t.ex. särskilda driftåtgärder för att förbättra de enskilda vägarnas funktion och bärlighet är angelägna för utvecklingen av landsbygden. Vidare betonar regeringen att en väl fungerande järnvägsinfrastruktur är viktig för landsbygdens konkurrenskraft. Det handlar bl.a. om att främja spårbundna godstransporter. Inom ramen för landsbygdspropositionen (prop. 2017/18:179) görs därför en särskild satsning för att förbättra de enskilda vägarnas funktion och bärlighet med 354 miljoner

kronor och underhåll av järnvägar med 300 miljoner kronor under perioden 2020–2022. Anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* ökas därför med 218 miljoner kronor per år under perioden 2020–2022.

Regeringen föreslår vidare en satsning på anslaget 1:7 *Trafikavtal*. De föreslagna åtgärderna säkerställer tillgängligheten och transportförsörjningen i lands- och glesbygd. Regeringen understryker att en god tillgänglighet i hela Sverige är nödvändig för att det ska vara möjligt att bo, leva och verka i alla delar av landet och för att få ett Sverige som håller ihop. Anslaget 1:7 *Trafikavtal* ökas därför med 92 miljoner kronor per år under perioden 2020–2023. Anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* minskas med motsvarande belopp.

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

I propositionen föreslår regeringen att den bemyndigas att under 2020 för anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 28 000 000 000 kronor under perioden 2021–2038. 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 en viss buffert i systemet. Utan en sådan buffert försämras möjligheterna 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 får även användas till utgifter för att samordna med branschaktörer och utbildningsanordnare när det gäller åtgärder som syftar till att avhjälpa brister i den långsiktiga kompetensförsörjningen inom infrastruktur- och transportsektorn. 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 för 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 får även användas till uppföljning av särskilda överenskommelser om transportinfrastrukturinvesteringar.

Anslaget 1:7 *Trafikavtal* får användas till utgifter för statens trafikavtal om transportpolitiskt motiverad interregional kollektivtrafik. Anslaget får

användas till utgifter för tillfällig juridisk, ekonomisk eller annan expertis vid ingående av nya avtal och 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 och till att betala svenskt medlemskap i internationella organisationer inom transportområdet. Anslaget får även användas till system- och administrationsutgifter förknippade med Transportstyrelsens uppörd av andra skatter än trängselskatt, administration av bonus till klimatbonusbilar samt för utbetalning av statsbidrag till vårdgivare för inrapportering av uppgifter till Transportstyrelsens olycksdatabas, Strada.

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

Regeringen föreslår att riksdagen anvisar anslagen för 2020 i enlighet med sammanställningen i tabellen nedan.

Tabell 7 Budgetförslag för 2020 för trafikslagsövergripande frågor

Miljoner kronor

Anslag		2019	2020
		Anslag	Förslag
1:3	Trafikverket	1 397	1 422
1:7	Trafikavtal	1 036	1 050
1:8	Viss internationell verksamhet	29	29
1:9	Statens väg- och transportforskningsinstitut	54	53
1:12	Transportstyrelsen	2 189	2 215
1:13	Trafikanalys	69	70

Källa: Prop. 2019/20:1 utg.omr. 22.

Förklaringar av ändringar

Regeringen ser ett behov av åtgärder inom infrastruktur- och transportsektorn som kan avhjälpa brister i den långsiktiga kompetensförsörjningen. Regeringen framhåller att de verksamhetsökningar som följer av de mycket

stora resurstillskotten inom ramen för den nationella planen för utveckling av transportinfrastrukturen tillsammans med stora pensionsavgångar de närmaste åren kräver effektiva insatser och mer riktade åtgärder med inriktning mot framför allt järnvägssektorn. Regeringen anser därför att anslaget 1:3 *Trafikverket* även bör få användas till utgifter för att samordna med branschaktörer och utbildningsanordnare när det gäller åtgärder som syftar till att avhjälpa brister i den långsiktiga kompetensförsörjningen inom infrastruktur- och transportsektorn.

Regeringen föreslår en förstärkning av anslaget 1:7 *Trafikavtal* med totalt 713 miljoner kronor under perioden 2020–2023. Förstärkningen omfattar även en fortsatt satsning på nattåg till och från Jämtland under perioden 2021–2023. Anslaget ökas därför med 92 miljoner kronor 2020, 207 miljoner kronor 2021, 207 miljoner kronor 2022, 207 miljoner kronor 2023 samt 40 miljoner kronor under 2024 och 2025. Satsningen finansieras delvis genom att anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* minskas med 92 miljoner kronor per år under perioden 2020–2023. Regeringen framhåller att de föreslagna åtgärderna säkerställer tillgängligheten och transportförsörjningen i lands- och glesbygd. En god tillgänglighet i hela Sverige är nödvändig för att det ska vara möjligt att bo, leva och verka i alla delar av landet och för att få ett Sverige som håller ihop.

Regeringen föreslår att medel för drift av det nationella transportforskningsbiblioteket (BIC) dras ned. Regeringen föreslår därför att anslaget 1:9 *Statens väg- och transportforskningsinstitut* minskas med 2 000 000 kronor 2020, 4 000 000 kronor 2021 samt 4 000 000 kronor 2022 och framåt.

Transportstyrelsen utbetalar ersättning till vårdgivare för inrapportering av uppgifter till Strada. Regeringens bedömning är att ändamålet behöver förtydligas i detta avseende. Regeringen föreslår därför att ändamålet för anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* utvidgas så att det även får användas till utbetalning av statsbidrag till vårdgivare för inrapportering av uppgifter till Transportstyrelsens olycksdatabas, Strada.

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

I propositionen föreslår regeringen att den bemyndigas att under 2020 för anslaget 1:7 *Trafikavtal* ingå ekonomiska åtaganden i samband med tjänstekoncessioner, avtal om trafik tjänst baserat på allmän trafikplikt, samverkansavtal och upphandling av transportpolitiskt motiverad trafik som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 5 700 000 000 kronor under perioden 2021–2027. Bemyndigandet föreslås vara något högre än beräknade utestående åtaganden för att ge utrymme 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 partrederier som har eller har haft sjömän anställda för arbete ombord på svenskregistrerade fartyg.

Regeringen föreslår att riksdagen anvisar anslagen för 2020 i enlighet med sammanställningen i tabellen nedan.

Tabell 8 Budgetförslag för 2020 för sjöfartsområdet

Miljoner kronor

Anslag	2019 Anslag	2020 Anslag
1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål	188	188
1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur	62	62
1:15 Sjöfartsstöd	1 563	1 588

Källa: Prop. 2019/20:1 utg.omr. 22.

Förklaringar av ändringar

Enligt förordningen (2001:770) om sjöfartsstöd kan stöd lämnas till arbetsgivare för skatt på sjöinkomst samt arbetsgivarens kostnader för arbetsgivaravgifter och allmän löneavgift. I samband med att tonnagebeskattningssystemet infördes 2016 beslutades att minskningen av statens intäkter delvis skulle finansieras genom en sänkning av anslaget för sjöfartsstöd (prop. 2015/16:1, bet. 2015/16:TU1, rskr. 2015/16:98). I praktiken innebär detta att efter att förordningsändringen har trätt i kraft kommer en arbetsgivare att få tillbaka 99 procent (i stället för 100 procent) av skatteavdrag och sociala avgifter.

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 genom sjöfartsavgifter i form av farledsavgifter och lotsavgifter, anslag och övriga externa intäkter.

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 och 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 har försämrats kraftigt.

Den 1 januari 2018 började Sjöfartsverket att tillämpa en reviderad avgiftsmodell, bl.a. med syftet att få en ekonomi i långsiktig balans, minska sjöfartens miljöpåverkan och öka transparensen i avgiftssystemet. Farledsavgifter tas ut av fartyg som anlöper svensk hamn. Vid fastställelse av farledsavgiften tas hänsyn till fartygets storlek, last, passagerare och miljöpåverkan. Lotsavgifter tas ut vid anlåtande av lots efter fartygens storlek och lotsad tid. Det reviderade avgiftssystemet tillsammans med ett kontinuerligt effektiviserings- och förändringsarbete för att minska kostnaderna i verksamheten förväntas enligt regeringen bidra till att långsiktigt få en ekonomi i balans. Sjöfartsverkets rörelseintäkter för 2018 uppgick till 2 404 miljoner kronor (jämfört med 2 189 miljoner kronor året innan) medan rörelsekostnaderna uppgick till 2 331 miljoner kronor (2 296 miljoner kronor 2017). Resultatet efter finansiella intäkter och kostnader uppgick för 2018 till ca 48 miljoner kronor (–120 miljoner kronor 2017), varav 33 miljoner kronor satts av till resultatutjämningsfonden. Det redovisade resultatet för räkenskapsåret uppgår till 15 miljoner kronor. Resultatförbättringen beror enligt regeringen främst på ökade sjöfartsavgifter men även på minskade kostnader på grund av ändrade beräkningsgrunder i pensionsskulden. Vid utgången av 2018 uppgick det egna kapitalet till 442 miljoner kronor (395 miljoner kronor 2017). För 2016 var motsvarande belopp 514 miljoner kronor.

Sjöfartsverkets ekonomiska mål för 2018 var att resultatet efter skattemotsvarighet ska uppgå till 3,5 procent av justerat eget kapital under en konjunkturcykel samt att soliditeten långsiktigt ska uppgå till minst 25 procent. För 2018 uppgick räntabiliteten på eget kapital efter skattemotsvarighet till 3,5 procent. Regeringen påpekar att Sjöfartsverket dessförinnan inte på många år har uppfyllt sina ekonomiska mål. Huvudorsaken är ökade kostnader för pensionsskulden men även att intäkterna 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 8,9 procent, vilket är något bättre jämfört med året innan men 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. När det gäller utdelningskravet anser regeringen att detta på sikt

bör vara en tredjedel av vinsten, räknat som resultatet efter skattemotsvarighet. Regeringen fastställde utdelningen för 2018 till ca 4,9 miljoner kronor. Inom ramen för uppföljning 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 och med lån. Regeringen föreslår att den bemyndigas att under 2020 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 2020 låta Sjöfartsverket placera likvida medel på räntebärande konto i och utanför Riksgäldskontoret.

Sjöfartsverkets investeringsplan för perioden 2020–2022 uppgår till totalt 3 575 miljoner kronor. Anskaffning och utveckling av nya investeringar utgör ca 96 procent och vidmakthållande av befintliga investeringar utgör ca 4 procent. Investeringarna avser främst farledsinvesteringar och olika insatser för att förnya isbrytarresurserna. Investeringar görs även bl.a. i lotsbåtar, arbets- och sjömättningsfartyg, sjötrafikinformationscentraler, utrustning till räddningshelikoptrar m.m. samt it-system.

Regeringen delar Sjöfartsverkets bedömning när det gäller vilka investeringar som bör göras de närmaste åren. Regeringen föreslår därför att investeringsplanen för Sjöfartsverket för perioden 2020–2022 godkänns som en riktlinje för myndighetens investeringar.

Tabell 9 Investeringsplan för Sjöfartsverket 2020–2022

Miljoner kronor

	2019	2020	2021	2022
	Prognos	Budget	Beräknat	Beräknat
<i>Anskaffning och utveckling av nya investeringar</i>				
Farleder/utmärkning	1 028	1 115	1 061	828
Isbrytning	3	44	0	0
Sjötrafikinformation (VTS)	8	19	12	11
Sjögeografisk information	0	6	45	25
Lotsning	33	42	26	19
Flyg- och sjöräddning	9	30	30	40
Gemensamma funktioner	40	14	0	2
<i>Vidmakthållande av befintliga investeringar</i>				
Farleder/utmärkning	16	9	5	13

Isbrytning	4	6	6	5
Sjötrafikinformation (VTS)	60	9	8	8
Sjögeografisk information	5	8	9	3
Lotsning	10	7	3	13
Sjö- och flygräddning	13	22	22	22
Gemensamma funktioner	11	10	9	9
Summa utgifter	1 240	1 341	1 236	998
<i>Finansiering av anskaffning och utveckling</i>				
Anslag	738	1 077	979	784
Egna medel	382	193	195	141
<i>Finansiering av vidmakthållande</i>				
Egna medel	119	71	62	73
Summa finansiering	1 240	1 341	1 236	998

Källa: Prop. 2019/20:1 utg.omr. 22.

Luftfart

Anslagen

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 till ersättning till utförare av flygtrafiktjänst för flygningar där avgift inte får tas ut.

Anslaget 1:17 *Viss infrastruktur för flygtrafiktjänst m.m.* får användas till kapitalkostnader för investeringar samt övriga utgifter, drift och underhåll som avser statliga åtaganden för flygtrafiktjänst.

Regeringen föreslår att riksdagen anvisar anslagen för 2020 i enlighet med sammanställningen i tabellen nedan.

Tabell 10 Budgetförslag för luftfartsområdet

Miljoner kronor

Anslag		2019	2020
		Anslag	Förslag
1:6	Ersättning avseende icke statliga flygplatser	183	88
1:17	Viss infrastruktur för flygtrafiktjänst m.m.	–	157

Källa: Prop. 2019/20:1 utg.omr. 22.

Förklaring av ändringar

Från anslaget 1:6 *Ersättning avseende icke statliga flygplatser* får Trafikverket använda 68 513 000 kronor för utgifter för att finansiera delar av

driftsunderskott vid kommunala och privata flygplatser som trafikeras av flyglinjer som upphandlas av staten. Av anslaget får Trafikverket använda 10 000 000 kronor för att täcka kostnader för sådana flygningar som är undantagna från avgift för flygtrafiktjänster inom ramen för tillämpningen av kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 391/2013 av den 3 maj 2013 om inrättande av ett gemensamt avgiftssystem för flygtrafiktjänster. Vidare får Trafikverket använda 9 500 000 kronor för utgifter för att upprätthålla beredskap för samhällsviktiga transporter på vissa flygplatser. Regeringen anför i propositionen att den för perioden 2020–2022 inte har avsatt medel för kompensation till flygplatser i Norrland med anledning av flygskatten.

Regeringen föreslår att ett nytt anslag skapas för viss infrastruktur för flygtrafiktjänst m.m. Till anslaget 1:17 *Viss infrastruktur för flygtrafiktjänst m.m.* förs medel som under 2019 budgeterats under anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* för åtgärder och investeringar i viss infrastruktur för flygtrafiktjänst. Enligt regeringens bedömning är det lämpligt att åtagandet budgeteras under ett separat anslag, bl.a. mot bakgrund av att utgifterna för investeringar avser räntor och avskrivning, till skillnad från vad som är fallet i övrigt under anslag 1:1. Anslaget 1:17 *Viss infrastruktur för flygtrafiktjänst m.m.* avser utgifter för sådana investeringar, drift och åtgärder som behövs för att förstärka kontinuiteten och tillgängligheten inom flygtrafiktjänstområdet och skapa ytterligare robusthet och redundans. Anslaget omfattar inte kommersiella investeringar. Anslaget ökas därför med 157 000 000 kronor 2020 och fr.o.m. 2021 med 231 000 000 kronor. Finansiering föreslås genom att anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* minskas med motsvarande belopp. Vidare tillförs anslaget ytterligare 68 miljoner kronor fr.o.m. 2022.

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 2019/317 av den 11 februari 2019 om inrättande av ett prestations- och avgiftssystem i det gemensamma europeiska luftrummet. Intäkterna från en route-verksamheten, vilka svarar för större delen av Luftfartsverkets intäkter, regleras inom ramen för EU:s prestationsplaner. Beslut om regelverket för perioden 2020 och framåt fattades den 11 februari 2019 och arbetet med framtagande av en ny svensk prestationsplan pågår. Det innebär att den nya prestationsplanen inte finns tillgänglig som underlag för regeringens förslag till riksdagen. Regeringen påtalar att den därför kan komma att behöva återkomma till riksdagen med anledning av de nya förutsättningarna. Förutsättningarna från 2020 och framåt är således ännu inte fastlagda. Regeringen påpekar att om inte den nya planen i tillräcklig grad

tillgodoser verksamhets- och investeringsbehoven kan kapacitetsneddragningar behöva göras för att myndigheten ska kunna uppfylla de ekonomiska mål som satts för myndigheten. Regeringen följer noga utvecklingen men bedömer att det i nuläget inte finns underlag för en ändrad inriktning.

Luftfartsverket bedriver civil och militär flygtrafikledningstjänst en route och för flygplats, luftrumstjänster, 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. Intäkterna är alltså i denna del reglerade, med viss möjlighet till korrigering i efterhand av vissa ingående parametrar. 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 Försvarmaktens flygplatser. I övrigt bedrivs lokal flygtrafiktjänst på en konkurrensutsatt marknad. I propositionen konstateras att utvecklingen av tjänsten flygledning på distans, s.k. 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 fortsätter att vara 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. För perioden 2019–2023 prognostiserar Luftfartsverket att resultatet före skattemotsvarighet under perioden är negativ samtliga år. Soliditeten förväntas också fortsätta sjunka. Regeringen anser dock inte att det är rimligt att minska målen för räntabilitet och soliditet, även om det innebär att målen enligt nuvarande prognoser inte nås 2023. När det gäller 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 sammanfattningsvis att Luftfartsverket, räknat på resultatet efter skattemotsvarighet, ska ha en räntabilitet om lägst 4 procent över en konjunkturcykel. Luftfartsverket ska, på lång sikt, ha en soliditet om lägst 15 procent. Regeringen föreslår vidare att den bemyndigas att besluta om utdelning och skattemotsvarighet när det gäller Luftfartsverkets ekonomiska resultat.

Luftfartsverkets finansiella befogenheter

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.

Luftfartsverkets investeringar finansierades under 2018 med internt tillförda medel. Verket har under 2019 ett bemyndigande att ta upp lån inom en total ram av 3 850 miljoner kronor. Regeringen föreslår att detta bemyndigande ökas med 700 miljoner kronor. Det innebär att bemyndigandet att ta upp lån i Riksgälden ska ligga på 4 550 miljoner kronor. Bemyndigandet för derivatinstrument anges också särskilt men är oförändrat. Beloppet för bemyndigandet att teckna borgensförbindelser föreslås öka med 200 miljoner kronor till följd av ökad verksamhet inom LFV Holding AB. Även bemyndigandet för att låta Luftfartsverket teckna aktier eller ge aktieägartillskott till LFV Holding AB föreslås av samma skäl ökas med 500 miljoner kronor till totalt 650 miljoner kronor för 2020. Förändringarna syftar alltså dels till att öka transparensen i Luftfartsverkets finansiella befogenheter, dels till att möta behov av ökade befogenheter till följd av verksamhetsförändringar som bl.a. följer av säkerhetsskyddslagen (2018:585).

Luftfartsverkets verksamhet utomlands och den kommersiella verksamheten bedrivs huvudsakligen 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 inom ramen för sin affärsverksamhet teckna ansvarsförsäkringar hos enskilda försäkringsbolag. Regeringen har tidigare gett Luftfartsverket tillstånd att försäkra sig hos enskilda försäkringsbolag för att täcka ansvarsrisker i verksamheten.

Luftfartsverket väntas 2020 återigen 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 när det gäller bl.a. kreditvärdighet hos motparten enligt regeringens beslut.

Regeringen föreslår sammanfattningsvis att den bemyndigas att under 2020 låta Luftfartsverket ta upp lån i och utanför Riksgäldskontoret som inklusive tidigare upplåning uppgår till högst 4 550 000 000 kronor. Regeringen föreslår även att den bemyndigas att låta Luftfartsverket placera likvida medel på räntebärande konto i och utanför Riksgäldskontoret. Vidare föreslår regeringen att den bemyndigas att låta Luftfartsverket använda derivatinstrument för att skydda sig mot ränte- och valutaväxlingar i enlighet med den finanspolicy som verket har fastställt. Regeringen bemyndigas härvid att låta Luftfartsverket lämna likvid säkerhet vid utställandet av derivatinstrument inom en total ram på 2 000 000 000 kronor. Regeringen föreslår att den bemyndigas att låta Luftfartsverket teckna borgensförbindelser för krediter till förmån för LFV Holding AB inom en ram om högst 400 000 000 kronor och bemyndigas att låta Luftfartsverket teckna aktier eller ge aktieägartillskott till LFV Holding AB inom en ram om högst 650 000 000 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 2020–2022 uppgår till totalt 1 713 miljoner kronor. Anskaffning och utveckling av nya investeringar svarar för den större delen, ca 92 procent. Vidmakthållande av befintliga investeringar utgör ca 8 procent. Prioriteringarna styrs 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. Luftfartsverkets investeringsplan har ökat väsentligt under senare år. Förklaringen till detta är dels behov av att ersätta tidigare utrustning, dels teknikutveckling och lagkrav från EU och svensk lagstiftning som ställer andra krav på utrustningen.

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 i flygledning på distans (tidigare kallat 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 påtalar 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 behovet 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 perioden 2020–2022 godkänns som en riktlinje för Luftfartsverkets investeringar.

Tabell 11 investeringsplan för Luftfartsverket 2020–2022

Miljoner kronor

	2019 Prognos	2020 Budget	2021 Beräknat	2022 Beräknat
<i>Anskaffning och utveckling av nya investeringar</i>				
Flygtrafiktjänst	633	534	525	513
<i>Vidmakthållande av befintliga investeringar</i>				
Flygtrafiktjänst	75	65	46	31
Summa utgifter	708	599	571	544
<i>Finansiering av anskaffning och utveckling</i>				
Egna medel	633	534	525	513
<i>Finansiering av vidmakthållande</i>				
Egna medel	75	65	46	31
Summa finansiering	708	599	571	544

Källa: Prop. 2019/20:1 utg.omr. 22.

Internationell tågtrafik

Anslaget

Anslaget 1:16 *Internationell tågtrafik* får användas till utgifter för sådan tågtrafik från Sverige till destinationer i andra länder som staten har upphandlat. Anslaget får även användas till utgifter för tillfällig juridisk, ekonomisk eller annan expertis vid ingående av nya avtal och för förvaltningsutgifter som är direkt hänförliga till sådana avtal. Regeringen föreslår att riksdagen anvisar anslaget för 2019 i enlighet med sammanställningen i tabellen nedan.

Tabell 12 Budgetförslag för internationell tågtrafik*Miljoner kronor*

Anslag		2019	2020
		Anslag	Förslag
1:16	Internationell tågtrafik	42	50

Källa: Prop. 2019/20:1 utg.omr. 22.

Förklaring av ändringar

Det nya ramanslaget 1:16 *Internationell tågtrafik* fördes upp på statens budget genom propositionen Vårändringsbudget för 2019 (prop. 2018/19:99, bet. 2018/19:FiU21, rskr. 2018/19:288). Trafikverket har regeringens uppdrag att utreda förutsättningarna för att upphandla nattågstrafik med dagliga avgångar till flera europeiska städer.

*Informationssamhället***Anslagen**

Anslaget 2:1 *Post- och telestyrelsen* får användas till Post- och telestyrelsens (PTS) förvaltningsutgifter i den mån dessa inte finansieras av 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 och i syfte att trygga behovet av effektiva elektroniska kommunikationer och posttjänster. Anslaget får användas till utgifter för 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 tillhandahållande av grundläggande betaltjänster för äldre personer och personer med funktionsnedsättning som bor på landsbygden. Detta inbegriper upphandling av dessa tjänster. Anslaget får 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 samt samordningsinsatser för driftssäkra och tillgängliga elektroniska kommunikationer. Detta inbegriper stöd till utbyggnad av elektroniska kommunikationer i områden där utbyggnad inte genomförs på marknadsmässig grund. Anslaget får även användas till utgifter för åtgärder för driftssäkra och robusta elektroniska kommunikationer för att

skydda kommunikationerna mot allvarliga hot och påfrestningar i fredstid och vid höjd beredskap samt för samhällsomfattande tjänster inom området elektronisk kommunikation. Anslaget får också användas till utgifter för administration av åtgärderna.

Regeringen föreslår att riksdagen anvisar anslagen för 2020 i enlighet med sammanställningen i tabellen nedan.

Tabell 13 Budgetförslag för 2020 för informationssamhället

Miljoner kronor

Anslag		2019	2020
		Anslag	Förslag
2:1	Post- och telestyrelsen	55	63
2:2	Ersättning för särskilda tjänster för personal med funktionsnedsättning	138	136
2:3	Grundläggande betaltjänster	33	28
2:4	Informationsteknik och telekommunikation	73	65
2:5	Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	146	296

Källa: Prop. 2019/20:1 utg.omr. 22.

Förklaringar av ändringar

Regeringen föreslår att anslaget 2:1 *Post- och telestyrelsen* ökas med 15 000 000 kronor för att möjliggöra PTS nya uppgift som tillsynsmyndighet för kraven att tillhandahålla kontanttjänster.

Anslaget 2:2 *Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning* minskas med 2 000 000 kronor med anledning av att Myndigheten för digital förvaltning har tagit över arbetet med webbriktlinjer för den offentliga sektorn från PTS. Anslaget minskas även med 2 000 000 kronor för att finansiera en förstärkning av anslaget 1:18 *Myndigheten för digital förvaltning* under utgiftsområde 2 Samhällsekonomi och finansförvaltning.

För att finansiera en del av ökningen av anslaget 2:1 *Post- och telestyrelsen* minskas anslaget 2:3 *Grundläggande betaltjänster* med 7 500 000 kronor.

Anslaget 2:4 *Informationsteknik och telekommunikation* minskas med 8 000 000 kronor för att finansiera en del av ökningen av anslaget 1:18 *Myndigheten för digital förvaltning* under utgiftsområde 2 Samhällsekonomi och finansförvaltning.

För att stärka PTS arbete med utbyggnad av elektroniska kommunikationer föreslår regeringen att anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* ökas med 150 000 000 kronor 2020, 200 000 000 kronor 2021 och 300 000 000 kronor 2022. Anslaget ökas med ytterligare 6 000 000 kronor per år under perioden 2020–2022 för att stärka bredbandskoordinatorernas verksamhet.

Avgifter för skydd av elektronisk kommunikation

Åtgärder mot allvarliga fredstida hot och påfrestningar som gäller elektronisk kommunikation finansieras genom att den som bedriver verksamhet som är anmäld enligt lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation betalar en avgift.

Regeringen föreslår att avgiftsuttaget under 2020 för att finansiera åtgärder mot allvarlig fredstida hot och påfrestningar som gäller elektronisk kommunikation fastställs till högst 100 000 000 kronor.

Bemyndiganden om ekonomiska åtaganden

Regeringen föreslår att den bemyndigas att under 2020 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 300 000 000 kronor under perioden 2021–2024. Regeringen anger i propositionen att bemyndigandet behövs för att göra det möjligt att för verksamheten göra ekonomiska åtaganden som främst avser flerårigt avtalstecknande vid upphandling.

Vidare föreslår regeringen av samma skäl att den bemyndigas att under 2020 för anslaget 2:3 *Grundläggande betaltjänster* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 45 000 000 kronor under perioden 2021–2024.

Regeringen föreslår också av samma orsak att den bemyndigas att under 2020 för anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 745 000 000 kronor under perioden 2021–2024.

Motionerna

Moderaterna

I kommittémotion 2019/20:3295 av Jessika Roswall m.fl. (M) framhålls 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 betonar 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 2020.

När det gäller anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* föreslår motionärerna en ökning av anslaget med 300 miljoner kronor. Motionärerna vill göra en ytterligare satsning på elvägar (yrkande 6). Detta ger bl.a. möjlighet att utöka antalet pilotsträckor. Vidare förespråkas en elektrifieringskommission med ansvar för att se över elektrifieringen av det svenska vägnätet i dess helhet. Motionärerna pekar på att det pågår forskning och utveckling av elmotorer över hela världen. Staten bör möta upp detta med att säkerställa en utbyggd och fungerande elinfrastruktur. Sammantaget ger dessa satsningar möjlighet att intensifiera arbetet med elektrifiering av hela det

svenska vägnätet, vilket skapar långsiktiga förutsättningar för jobb, tillväxt och miljö.

Motionärerna uppmärksammar vidare att antalet viltolyckor i trafiken ökar och är fler än någonsin tidigare. Detta beror framför allt på en kraftigt växande population av vildsvin och dov- och kronhjort. Det ökande antalet trafikolyckor med vilt inblandat ökar behovet av eftersök. Motionärerna framhåller att det jobb som landets eftersöksjägare gör utmed våra vägar är oerhört viktigt. Det förkortar inte bara viltets lidande utan avlastar dessutom polisen. Motionärerna föreslår därför en ökning av anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* för eftersök av trafikskadat vilt med 20 miljoner kronor (yrkande 5).

Motionärerna framhåller att de icke-statliga flygplatserna i Norrland är centrala för tillväxt och för att hela Sverige ska leva. Flygskatten slår hårt mot dessa flygplatser och hotar jobb och tillväxt. Flygplatsernas fortsatta överlevnad bör enligt motionärerna säkerställas, särskilt med tanke på att man i framtiden kan komma att elektrifiera inrikesflyget. Motionärerna föreslår därför en ökning av anslaget 1:6 *Ersättning avseende icke statliga flygplatser* med 57 miljoner kronor för att kompensera icke-statliga flygplatser i Norrland för flygskatten (yrkande 7).

Motionärerna föreslår slutligen att anslagen 1:3 *Trafikverket*, 1:9 *Statens väg- och transportforskningsinstitut*, 1:12 *Transportstyrelsen*, 1:13 *Trafikanalys* och 2:1 *Post- och telestyrelsen* minskas till följd av att pris- och löneomräkningen reduceras med 50 procent för att finansiera andra prioriterade reformer i budgetmotionen.

Sammantaget föreslår motionärerna en ökning av anslagen för 2020 med totalt 345,2 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag.

Sverigedemokraterna

I kommittémotion 2019/20:2625 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 och lönsamma och skapar störst nytta.

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 har använts som en budgetregulator. Motionärerna anser därför att en kraftig satsning på järnvägsunderhållet behövs och föreslår att 500 miljoner kronor anslås till detta inom anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur*.

Motionärerna framhåller samtidigt att Sverige har ett större behov av att rusta upp den svenska järnvägen än att upphandla nattåg till Europa. Det är därför i dagsläget fel att satsa på nattåg till Europa enligt motionärerna och de föreslår därför en minskning av anslaget 1:16 *Internationell tågtrafik* med 50 miljoner kronor.

Motionärerna betonar att ett flertal prioriterade järnvägssträckningar behöver byggas och utökas till dubbelspår eller fyrspår. Det finns även behov av att se över hastigheterna och att flytta över större mängder gods från väg till järnväg, särskilt för den tunga basindustrin. Motionärerna föreslår därför att 500 miljoner kronor anslås till investeringar i järnvägsinfrastruktur inom anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur*.

Motionärerna föreslår vidare att en s.k. marknadspott införs. Marknadspotten, som Trafikverket bör ges mandat att använda, ska snabbt kunna nyttjas för att bygga bort uppkomna flaskhalsar som står i vägen för betydande investeringar inom näringslivet. Förslaget ligger enligt motionärerna i linje med vad som lyfts fram av Näringslivets Transportråd. Motionärerna föreslår att 50 miljoner kronor anslås till detta inom anslaget 1:1.

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 förstärka kontaktledningssystemet föreslår motionärerna en ökning av anslaget 1:2 med 25 miljoner kronor.

Motionärerna ser ett behov av att bygga ut kapaciteten för både små och stora flygplatser. Fler avgångar och trafik med större flygplan bör möjliggöras. Man bör också bygga ut infrastruktur som är kopplad till flygplatser. Motionärerna vill därför, utöver ett borttagande av flygskatten, utreda om man kan införa ett investeringsstöd som inte strider mot europeiska konkurrensregler. Motionärerna föreslår en satsning på 100 miljoner kronor på detta inom anslaget 1:1.

Motionärerna ser även ett behov av att förenkla resandet och öka säkerheten när det gäller exempelvis direktlinjer från Arlanda flygplats. Motionärerna framhåller att Sverige är en export- och handelsberoende nation och menar att både kapacitet, teknik och anslutande infrastruktur behöver ses över och byggas ut för att säkerställa särskilda direktlinjer. Motionärerna föreslår att 25 miljoner kronor anslås till ökad säkerhet på direktlinjer inom anslaget 1:1.

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 och minska antalet förlorade arbetstillfällen och negativ miljöpåverkan. De föreslår ett nytt anslag *Sjöfartsverket*, omfattande 500 miljoner kronor, och vill på detta sätt stärka den svenska sjöfartens konkurrens genom att minska kostnaderna när det gäller farledsavgifter och lotsavgifter.

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. Motionärerna föreslår därför att 150 miljoner kronor anslås till farledsfördjupningar inom anslaget 1:1. 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 också enligt motionärerna viktigt att följa upp hur införandet av alkobommar påverkar exempelvis lossningen av fartyg eller hur köer vid utfarter 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 därför att 25 miljoner anslås till alkobommar inom anslaget 1:2.

Motionärerna framhåller att många kommuner har pressad ekonomi och därför skiljer sig skicket på de kommunala vägarna i förhållande till det statliga vägnätet. De framför att de medel som regeringen har avsatt till stadsmiljöavtal inom anslaget 1:1 i stället bör användas till upprustning av vägar i kommuner med särskilda behov. Motionärerna föreslår ett riktat stöd till kommuner för upprustning av vägar och anser att 1 000 miljoner kronor bör anslås till detta inom anslaget 1:1.

När det gäller den registrering av cabotagetransporter som ska ske vid ankomsten till våra gränser förespråkar motionärerna att det införs ett elektroniskt system, likt det tyska LKW-Mautsystemet. Systemet bygger på att transpondrar monteras i de lastbilar som vill utföra transporter i Sverige. Motionärerna föreslår att 20 miljoner kronor anslås till detta inom anslaget 1:1.

Motionärerna vill vidare premiera det nationella och lokala kulturarvet vid byggnation av vägar och övrig infrastruktur. Motionärerna föreslår att 10 miljoner kronor anslås till detta inom anslaget 1:1.

Motionärerna framhåller att konsekvenserna av det s.k. bonus–malus-systemet kan bli att äldre fordon behålls längre i trafik för att vanligt folk inte har råd att byta till ny bil. De anser att bonus–malus-systemet behöver omarbetas för att nå verkliga och reella miljömål. Till följd av detta föreslår motionärerna att anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* minskas med 10 miljoner kronor.

För att påskynda och underlätta utbyggnaden av bredband bör enligt motionärerna större samordning ske vid dragningen av fiber. Detta kan ske vid exempelvis åtgärder i mark såsom dragningskablar eller tomma rör. Dessutom kan kulvertar och kabelrännor utmed väg- och järnvägsnätet med fördel utnyttjas om kapacitetsutrymme finns. Motionärerna vill anslå 50 miljoner kronor till utökat bredband inom anslaget 1:1.

Sammantaget föreslår motionärerna således en ökning av anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* med 1 455 miljoner kronor och en ökning av anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* med 550 miljoner kronor.

Motionärerna vill vidare införa en ny specialutbildad styrka på 500 bilinspektörer med tillhörande utbildningsplatser, motsvarande 50 personer om året. De framhåller att det finns ett akut behov av att öka kontrollerna av den tunga trafiken på vägarna. Motionärerna föreslår därför ett nytt anslag, *Bilinspektörer*, omfattande 150 miljoner kronor.

Motionärerna framhåller också att den nya 5G-tekniken kommer att integreras i stora delar av samhället och att upphandlingsförfarandet därför behöver ses över för att säkerställa att informationsflöden och funktioner inte faller i orätta händer. De vill även möjliggöra att viss svensk digital infrastruktur ska vara säkerhetskrypterad, att hårdvaran och mjukvaran ska placeras på rätt ställen och att tillgång till särskilt känslig information ska ske genom särskild behörighet. Motionärerna föreslår därför att anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* ökas med 50 miljoner kronor för att säkra samhällsviktig infrastruktur.

Sammantaget föreslår motionärerna en ökning av anslagen för 2020 med totalt 2 645 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag.

Vänsterpartiet

I partimotion 2019/20:2697 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) framförs att investeringsnivåerna för hållbara person- och godstransporter på järnväg måste öka för att uppnå ett transportsystem med låga klimatutsläpp.

Motionärerna anser att ökade investeringar och resurser behövs för planeringskostnader för att Norrbotniabanan ska färdigställas tidigare än vad som föreslås i den nationella planen. De anser att Norrbotniabanan ska färdigställas till 2030 och föreslår därför en ökning av anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* för järnvägsinvesteringar med 200 miljoner kronor.

Motionärerna anser att staten måste ta ett större ansvar för att öka andelen kollektivtrafikresenärer. Ökningen bör ske för att minska klimatpåverkan från transporter och för att stärka tillgängligheten för dem med låga inkomster. En utbyggd kollektivtrafik i lands- och glesbygd skapar förutsättningar för minskade klimatutsläpp och stärkta förutsättningarna att bo och leva även i glesbygd. Motionärerna föreslår därför ett generellt statligt stöd om 2 miljarder kronor till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna (RKM) för att möjliggöra billigare och utbyggd kollektivtrafik i regionerna, med syftet att öka andelen kollektivtrafikresenärer. Motionärerna föreslår även ett statligt stöd om 500 miljoner kronor för drift av kollektivtrafik i gles- och landsbygd i form av t.ex. anropsstyrd kollektivtrafik, byabussar och, där så är lämpligt, även linjetrafik. Stödet bör utbetalas av Trafikverket till RKM genom ansökan om etablering av kollektivtrafik i lands- och glesbygd där den i dag är bristfällig eller saknas.

Motionärerna föreslår vidare en ökning av anslaget 1:1 för stärkt kompetensförsörjning inom järnvägsbranschen med 50 miljoner kronor. Motionärerna framhåller att Sverige har ett stort behov av järnvägssatsningar de närmaste decennierna. Det behövs därför ett riktat anslag till Trafikverket för att i samverkan med järnvägsbranschen vidta åtgärder för att stärka kompetensförsörjningen när det gäller bl.a. bantekniker, eltekniker, signaltekniker och spårspetsare.

För att uppnå en fossilfri transportsektor till 2030 behöver enligt motionärerna en ökad andel av persontransporterna ske med kollektivtrafik, cykel och gång. Cykeln som transportmedel har en rad fördelar såsom minskad miljö- och klimatpåverkan, förbättrad folkhälsa och minskad trängselproblematik i storstäder. Motionärerna vill därför införa ett statligt anslag för medfinansiering till cykelinfrastrukturprojekt på kommun- och regionnivå. De föreslår att en s.k. kommunal cykelpott införs och att 300 miljoner kronor anslås för detta ändamål inom anslaget 1:1.

Sammantaget föreslår motionärerna en ökning av anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* med 3 050 miljoner kronor.

Motionärerna framhåller att nuvarande anslagsnivåer för järnvägsunderhåll i den nationella planen för perioden 2018–2029 endast är dimensionerade för att bibehålla dagens funktionalitet i järnvägssystemet. För att även åtgärda eftersläpningen av underhållet behövs enligt motionärerna ytterligare satsningar under planperioden. På det sättet skulle utrymme ges för kraftigt ökade reinvesteringar för underhållet. Det bristande underhållet på järnvägen är en viktig faktor när det gäller det tågkaos som ofta uppstår i vårt järnvägssystem. Mot den bakgrunden föreslår motionärerna en ökning av anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* för drift och underhåll av järnväg med 1 500 miljoner kronor.

Motionärerna vill återinföra miljökompensationen för godstransporter på järnväg som den var 2018 och öka kompensationen med motsvarande medel som banavgifterna höjs under den kommande treårsperioden. Motionärerna föreslår därför en ökning av anslaget 1:2 för miljökompensation för godstransporter på järnväg med 500 miljoner kronor.

Motionärerna uppmärksammar att underhållet har lagts ned helt på ett antal lågtrafikerade järnvägsbanor och att många lågtrafikerade banor inte heller får något investeringsstöd i den nationella planen. Förutom att ett bristfälligt underhåll av dessa banor är ekonomiskt oförsvarbart medför detta enligt motionärerna även negativa effekter för landsbygden i form av otillräcklig kapacitet för hållbara person- och godstransporter. Motionärerna föreslår därför en ökning med 400 miljoner kronor av anslaget 1:2 för underhåll av lågtrafikerade järnvägsbanor.

Sammantaget föreslår motionärerna en ökning av anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* med 2 400 miljoner kronor.

Vidare pekar motionärerna på att Sjöfartsverket är ett affärsverk som huvudsakligen finansieras genom farleds- och lotsavgifter. Motionärerna vill göra en satsning för att stärka sjöfartens konkurrenskraft. De föreslår att 300 miljoner kronor anslås dels för kapitalkostnader till isbrytare, dels för en miljödifferentering av farledsavgifterna inom ett nytt anslag, *Sjöfartsverket*.

Motionärerna föreslår även en statlig premie för att ställa om den befintliga fordonsparken. Motionärerna föreslår därmed ett nytt anslag *Konverteringsstöd personbilar* omfattande 50 miljoner kronor för att minska begagnade bilars klimatpåverkan. Premien ska gå till konvertering av bilar med fossil drift till drift med förnybart eller el.

Sammantaget föreslår motionärerna en ökning av anslagen för 2020 med totalt 5 800 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag.

Kristdemokraterna

I kommittémotion 2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) betonas att bra kommunikationer är en förutsättning för att Sverige ska kunna utveckla sitt välbefinnande, öka sysselsättningen och stärka sin konkurrenskraft. I yrkande 1 föreslår motionärerna anvisade anslag för 2020.

Motionärerna föreslår inledningsvis att anslaget för stadsmiljöavtal ska minskas med 300 miljoner kronor, eftersom den anslagna summan tidigare inte blivit fullt ianspråktagen av åtgärder. Motionärerna föreslår att ytterligare 200 miljoner kronor anslås för att stärka infrastrukturen för cykling. Motionärerna anser vidare att Trafikverket bör få ett 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 (yrkande 86). Motionärerna föreslår därför att 10 miljoner kronor anslås för att öka säkerheten vid järnvägsstationer. Åtgärderna bör enligt motionärerna inriktas på övervakningskameror och andra åtgärder som syftar till att stärka säkerheten på gator och järnvägsstationer. Sammantaget innebär dessa förändringar en minskning av anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* med 90 miljoner kronor.

Motionärerna föreslår att anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* ökas med 100 miljoner kronor för att finansiera en utökning av stödet till enskilda vägar. På landsbygden är det av den allra största betydelse att underhållet av de enskilda vägarna fungerar. Staten bör enligt motionärerna därför utöka sin medfinansiering av de enskilda vägarna.

Vidare föreslår motionärerna en ökning av anslaget 1:3 *Trafikverket* med 10 miljoner kronor för att finansiera ett intensifierat arbete med att godkänna BK4-vägar. Trafikverket bör kunna genomföra riktade personalförstärkningar för att påskynda dessa utvärderingar. Det är enligt motionärerna av yttersta vikt att detta går snabbare än i dag eftersom BK4-vägar förstärker den svenska konkurrenskraften genom att tyngre och längre lastbilar får möjlighet att använda dessa vägar.

Motionärerna avvisar regeringens neddragning med 20 miljoner kronor av sjöfartsstödet. De framför att en sänkning av sjöfartsstödet skadar branschens tilltro till Sverige och riskerar att hämma den positiva inflaggning som skett de senaste åren. Sänkningen sker också i en tid med kraftiga avgiftsökningar för handelssjöfarten. Därmed hämmas möjligheterna till överflyttning av gods till sjöfart, vilket står i strid med miljömålen. Motionärerna föreslår även att miljörabatterna inom sjöfarten ökas med 30 miljoner kronor eftersom incitamenten för redare att göra miljöinvesteringar måste stärkas. Sammantaget föreslås anslaget 1:15 *Sjöfartsstöd* öka med 50 miljoner kronor jämfört med vad regeringen föreslår.

Motionärerna avvisar också regeringens satsning på internationell tågtrafik och föreslår därför en minskning av anslaget 1:16 *Internationell tågtrafik* med 50 miljoner kronor.

För att påskynda omställningen av lastbilsflottan vill motionärerna satsa på en utbyggnation av laddstolpar för lastbilar (yrkande 4). Ett nytt anslag, *Laddstolpar för lastbilar*, föreslås och tilldelas 150 miljoner kronor.

Motionärerna föreslår ytterligare ett nytt anslag, *Forskning om miljövänligt flyg*, omfattande 100 miljoner kronor för att genomföra en riktad satsning på forskning och utveckling av biobränslen för flyget (yrkande 79).

Motionärerna påtalar att regeringen föreslår en minskning av anslaget 2:2 *Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning* med 4 miljoner kronor och att ändringen innebär att medlen till tjänster för personer med funktionsnedsättning minskas med 2 miljoner kronor. Motionärerna motsätter sig denna minskning och vill därför anslå 2 miljoner kronor mer till anslaget än regeringen.

Motionärerna föreslår vidare att anslaget 2:3 *Grundläggande betaltjänster* tillförs 7,5 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag. Motionärerna anför att regeringen föreslår att kravet på tillhandahållande av kontanttjänster ska avskaffas på de orter och den landsbygd där behovet av tjänsterna inte tillgodoses av marknaden. Motionärerna avvisar den besparingen. Enligt deras uppfattning bör kontanthantering även fortsättningsvis ingå i grundläggande betaltjänster.

Motionärerna föreslår också att anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* tillförs 50 miljoner kronor för att finansiera en ökad satsning på bredband.

Sammantaget föreslår motionärerna en ökning av anslagen för 2020 med totalt 329,5 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag.

Utskottets ställningstagande

Inledande kommentarer

Av bestämmelserna i budgetlagen (2011:203) följer att beslut om anslag eller andra utgifter i staten fastställs för varje utgiftsområde genom ett särskilt beslut. Det innebär att samtliga anslag inom ett utgiftsområde behandlas i en punkt i utskottets förslag till riksdagsbeslut och måste inrymmas i den ram som riksdagen lagt fast för utgiftsområdet. Utöver själva anslagen ska även andra förslag som påverkar anslagsnivån behandlas under samma punkt i förslaget till riksdagsbeslut.

Regeringens förslag till anslag för 2020 innebär att sammanlagt ca 61 296 miljoner kronor anvisas för utgiftsområde 22, varav 60 707 miljoner kronor till transportpolitiken och 589 miljoner kronor till politiken för informationssamhället.

Genom ett yttrande till finansutskottet den 22 oktober 2019 har trafikutskottet ställt sig bakom regeringens förslag till ram för utgiftsområde

22 Kommunikationer (ytr. 2019/20:TU1y). Avvikande meningar lämnades av Moderaterna, Sverigedemokraterna, Vänsterpartiet och Kristdemokraterna.

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

Utveckling av statens transportinfrastruktur

Utskottet vill inledningsvis framhålla vikten av en välfungerande infrastruktur som bidrar till att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Välriktade investeringar i transportinfrastrukturen är en grundläggande del av samhällsbygget som skapar framtidstro och förbättrar tillgängligheten för kvinnor och män till bostäder, arbete, service och kultur. Samtidigt är transportsystemets utveckling central för att Sveriges klimatmål ska nås.

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 och 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). Detta är en kraftigt ökad ram i förhållande till tidigare riksdagsbeslut. Utöver planeringsramen tillkommer även medel från trängselskatter, lån, infrastrukturavgifter, banavgifter och olika former av medfinansiering – totalt ca 90 miljarder kronor. Sammantaget innebär detta att satsningar på en historiskt hög nivå kommer att kunna genomföras under den innevarande planperioden för att komma till rätta med de stora behov som finns inom transportsektorn.

I skrivelse 2017/18:278 Nationell planering för transportinfrastrukturen 2018–2029 redogör regeringen för planeringsarbetet och beslutet om att fastställa den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 samt att fastställa ekonomiska ramar för trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur för samma period (bet. 2018/19:TU5, rskr. 2018/19:176). 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. 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. Mot bakgrund av motionsförslaget om att införa en marknadspott vill utskottet i sammanhanget 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.

Vidare vill utskottet påminna om att det under 2018 inleddes en tvåårig satsning på miljökompensation till godsoperatörer på järnväg för att stärka järnvägens konkurrenskraft och för att bidra till en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg. Miljökompensationen uppgick till 389 miljoner kronor 2018 och 174 miljoner kronor 2019.

I budgetpropositionen för 2020 understryker regeringen att den beslutade nationella planen för infrastruktur för perioden 2018–2029 med satsningar på vägar och järnvägar i hela landet på 700 miljarder kronor ska fullföljas. Planen omfattar satsningar på bl.a. nybyggnation, upprustning och modernisering av befintlig infrastruktur. Regeringen framhåller att den nationella planen bidrar till att bygga Sverige starkt och hållbart för nuvarande och kommande generationer. Sverige ska enligt regeringen ha en robust, miljöanpassad och pålitlig transportinfrastruktur som ligger i framkant när det kommer till innovativa och effektiva lösningar. Utbyggnaden av järnvägen i norra Sverige ska fortsätta och planeringen för att bygga Norrbotniabanan i sin helhet ska intensifieras. Utskottet är positivt till detta.

Utskottet delar vidare regeringens bedömning att åtgärder behövs på många plan för att ställa om till fossilfria transporter. För såväl medborgare som näringsliv behöver det vara enkelt och fördelaktigt att vara klimatsmart. Samhället behöver också planeras för god tillgänglighet utan onödigt många eller långa transporter. Som regeringen understryker ska transportsystemet bidra till att de nationella miljökvalitetsmålen nås. Klimatanpassningsåtgärder kompletterar insatser för minskad klimatpåverkan. Dessa båda insatsområden är beroende av varandra och bör samordnas och vara ömsesidigt stödjande i så hög grad som möjligt.

När det gäller frågan om kompetensförsörjningen inom infrastruktur- och transportsektorn framhåller regeringen i budgetpropositionen att det krävs fler personer med rätt kompetens för att genomföra arbetet med att realisera kraftsamlingen för framtida investerings- och underhållsprojekt inom framför allt järnvägsområdet. Samtidigt står infrastruktur- och transportsektorn inför ett omfattande tekniskifte som ställer nya krav på både medarbetare och tekniken. Utmaningen är enligt regeringen en fråga för hela branschen där det krävs en god planering och en samordning inom infrastruktur- och transportsektorn för att skapa en långsiktigt hållbar kompetensförsörjning. Branschens aktörer samt berörda myndigheter och utbildningsanordnare behöver aktivt arbeta tillsammans med olika insatser och lösningar för att klara kompetensförsörjningen. Utskottet delar regeringens bedömning att det krävs ny kompetens för att genomföra satsningen inom infrastruktur- och transportsektorn och för att klara omställningen till ett modernt och hållbart transportsystem. Utskottet välkomnar därför att ändamålen under anslagen 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* och 1:3 *Trafikverket* utvidgas i syfte att ge Trafikverket möjlighet att avhjälpa brister i den långsiktiga kompetensförsörjningen inom infrastruktur- och transportsektorn.

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 gör det möjligt att kontrollera och stoppa 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 vill dock samtidigt lyfta fram vikten av konkurrensneutralitet; det är enligt utskottet viktigt att inte snedvrیدا hamnarnas och rederiernas konkurrensvillkor i samband med det stegvisa införandet. Regeringen har anslagit 78 miljoner kronor under perioden 2018–2020 till Trafikverket för att införa alkobommar i svenska hamnar. Utskottet välkomnar detta och noterar med tillfredsställelse att infrastrukturminister Tomas Eneroth i augusti 2019 invigde den första alkobommen i Göteborgs hamn.

Om stadsmiljöavtalen

Mot bakgrund av motionsförslagen om att minska medlen för stadsmiljöavtal vill utskottet påminna om att regeringen 2015 införde ett särskilt stöd för att främja hållbara stadsmiljöer. Stödet är avsett för kommuner och landsting. Åtgärderna ska leda till energieffektiva lösningar med låga utsläpp av växthusgaser och bidra till att nå miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö. Stödet innebär möjligheter för kommuner och landsting att få upp till 50 procent i statlig medfinansiering till infrastruktur för kollektivtrafik. Kommuner och landsting som har beviljats stöd ska genomföra motprestationer som bidrar till en ökad andel hållbara transporter eller ökat bostadsbyggande.

Utskottet kan konstatera att stadsmiljöavtalen fr.o.m. 2018 är en del av den ekonomiska ramen för utvecklingen av transportsystemet och beräknas omfatta 1 miljard kronor per år under perioden 2018–2029, dvs. sammanlagt 12 miljarder kronor. Utskottet välkomnar detta och vill betona att stadsmiljöavtalen fyller en viktig funktion när det gäller att skapa en sådan kollektivtrafik som medborgarna efterfrågar. Satsningen på stadsmiljöavtal innebär att större fokus kan läggas på arbetet med hållbara stadsmiljöer och på att möjliggöra ökade investeringar i anläggningar för kollektivtrafiken såväl lokalt som regionalt samt i anläggningar för nya transportlösningar.

Utskottet har vid flera tidigare tillfällen framfört att cykeln är ett transportmedel med många fördelar, bl.a. för stadsplanering, för miljö- och klimathänsyn och för folkhälsan. Utskottet ser därför positivt på att de medel som avsätts för stadsavtalen numera också kan användas för att främja ökat cyklande. Vidare välkomnar utskottet att regeringen i april 2019 beslutade att bredda stadsmiljöavtalen till att även omfatta åtgärder för godstransportlösningar. Utskottet konstaterar att transporter av varor och annat gods står för en betydande del av transportbehovet i städerna och att det därför finns stora potentiella miljövinster i åtgärder för hållbara godstransportlösningar.

Transporter och elektrifiering

Regeringen överlämnade i april 2018 skrivelsen En klimatstrategi för Sverige (2017/18:238) till riksdagen. Skrivelsen innehåller bl.a. en handlingsplan för fossilfria transporter och elektrifiering. Regeringen avser även att under 2019 besluta om en klimathandlingsplan, där inriktningen för arbetet med att nå transportsektorns klimatmål till 2030 och det långsiktiga klimatmålet till 2045 utvecklas. Av budgetpropositionen framgår vidare att regeringen också avser att ta fram en nationell strategi för elektrifiering där elektrifieringens betydelse för att nå ett fossiloberoende i transportsystemet kommer att vara en viktig del. Utskottet ser positivt på detta.

Utskottet vill påminna om att regeringen 2015 införde det s.k. Klimatklivet som ger stöd till konkreta klimatinvesteringar på lokal och regional nivå. Anslaget 1:16 *Klimatinvesteringar* inom utgiftsområde 20 används för detta. Stödet har förstärkts och förlängts och fr.o.m. med den 1 januari 2018 har även ett ladda-hemma-stöd införts för privatpersoner som installerar en laddpunkt för sin elbil i anslutning till sin fastighet. I budgetpropositionen, under utgiftsområde 20, anför regeringen att infrastrukturen för laddning av elbilar för närvarande är under utbyggnad i Sverige. Klimatklivet bidrar till detta genom investeringsstöd till laddinfrastruktur. Vid slutet av 2018 hade stöd beviljats för över 30 000 nya laddpunkter för elbilar. Det kvarstår dock enligt regeringen områden i Sverige där den publika laddinfrastrukturen är bristfällig. Trafikverket gjorde under 2018 en översyn av hur bristen på laddinfrastruktur längs större vägar kan avhjälpas. Under 2018 beslutades även ändringar i EU:s direktiv om byggnaders energiprestanda som innebär att krav ställs på installation av laddningspunkter eller laddinfrastruktur för bostads- och lokalbyggnader med mer än 10 parkeringsplatser vid nyproduktion och större renoveringar. Direktivet ska genomföras i svensk lagstiftning senast den 10 mars 2020 och bedöms främja utbyggnaden av laddinfrastruktur för elbilar.

Utskottet vill i sammanhanget också uppmärksamma att regeringen föreslår att ett nytt stöd införs för laddinfrastruktur längs större vägar för att täcka de vita fläckar där laddinfrastruktur annars inte kommer till stånd och föreslår att 50 miljoner kronor anvisas för detta 2020 inom utgiftsområde 21 Energi.

Med anledning av motionsförslaget om elvägar vill utskottet påminna om att den första s.k. demonstratorn för elväg invigdes den 22 juni 2016 på E16 i Sandviken och att Sverige därigenom blev ett av de första länderna i världen att genomföra tester med elkraft för tunga transporter på allmän väg. Landets andra demonstrator är belägen vid Arlanda. I budgetpropositionen anför regeringen att Sverige är ledande i arbetet med att utveckla elvägar. Genom innovationspartnerskapen med Tyskland och Frankrike kommer arbetet med teknikutveckling och standardisering att utvecklas och stärkas. En långsiktig plan för uppförande och utbyggnad av elvägar ska tas fram. Utskottet välkomnar detta.

När det gäller motionsförslaget om en elektrifieringskommission vill utskottet peka på att regeringen i budgetpropositionen föreslår att en sådan kommission tillsätts för att påskynda arbetet med elektrifieringen av

transportsektorn. Regeringen vill satsa 5 miljoner kronor per år t.o.m. 2022 på detta. Elektrifieringskommissionen ska bidra till att påskynda investeringar i elvägar, laddinfrastruktur för ellastbilar och andra effektiva tillämpningar. Elektrifieringskommissionen ska vidare belysa finansieringsfrågor, hur el snabbt kan dras fram till väg samt effekter på elförsörjningen av att godstrafiken ställer om. Den ska tillsammans med näringslivet och berörda aktörer skyndsamt ta fram en handlingsplan för elektrifiering av de mest trafikerade vägarna i Sverige och i övrigt genomlysna andra möjligheter till elektrifiering. Utskottet vill i detta sammanhang även uppmärksamma att regeringen den 24 oktober 2019 gav Energimarknadsinspektionen i uppdrag att undersöka omfattningen av kapacitetsbrist i elnäten, utreda hur problematiken sett ut över tid och analysera förutsättningar och åtgärder kopplat till de problem som identifieras. Regeringen beslutade även att ge länsstyrelserna i Skåne, Stockholms, Västra Götalands och Uppsala län i uppdrag att, utifrån ett lokalt och regionalt perspektiv, analysera förutsättningarna för en trygg elförsörjning i respektive region. Syftet är att finna möjligheter till bättre samordning mellan regionala och lokala aktörer som kan bidra till en mer effektiv nätförsörjning. Utskottet anser att detta arbete är viktigt och understryker att transportsektorns behov av elförsörjning är en angelägen fråga.

Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur

Drift och underhåll av landets vägar och järnvägar är en förutsättning för att säkra transportsystemets funktionalitet och tillgänglighet. Utskottet påminner om att riksdagen i samband med behandlingen av den senaste infrastrukturpropositionen beslutade att öka den ekonomiska ramen för vidmakthållande av vägar och järnvägar under perioden 2018–2029 med ca 50 miljarder kronor jämfört med föregående planperiod (skr. 2017/18:278, bet. 2018/19:TU5, rskr. 2018/19:176). Detta innebär en angelägen ambitionshöjning på området.

Ett väl fungerande järnvägsunderhåll är en viktig del i att åstadkomma ett effektivt järnvägssystem. Utskottet erinrar om att den ekonomiska ramen för drift, underhåll och trafikledning på järnväg i den nationella planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 uppgår till 125 miljarder kronor under planperioden, vilket är en mycket välkommen ökning av medlen för vidmakthållande av järnväg med 47 procent, motsvarande 40 miljarder kronor, jämfört med föregående planperiod. Av dessa medel ska 1,2 miljarder kronor användas till forskning och innovation. Utöver detta finansieras vidmakthållande av järnväg även med intäkter från banavgifter, vilka beräknas uppgå till 27,4 miljarder kronor under planperioden.

När det gäller vidmakthållande av vägar vill utskottet peka på att den ekonomiska ramen för drift och underhåll av statliga vägar, inklusive bärlighet och tjälsäkring av vägar samt bidrag för drift av enskild väg, uppgår till 164 miljarder kronor under planperioden 2018–2029, varav 2,2 miljarder kronor ska användas till forskning och innovation. Av medlen för vidmakthållande av

vägnätet ska 16,3 miljarder kronor användas till 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 och åtgärder för att anpassa vägsystemets robusthet i ett förändrat klimat. Regeringen bibehåller nivån på bidraget för drift av enskild väg under planperioden, vilket motsvarar 13,4 miljarder kronor.

Enligt budgetpropositionen håller 96 procent av de statliga vägarna de högsta bärighetsklasserna. På dessa vägar sker 99 procent av trafikarbetet. Utskottet vill framhålla att Trafikverket påbörjade arbetet med att förstärka vägnätet för att kunna upplåta vägar för den högre bärighetsklassen BK4 under 2018. Under 2018 uppläts totalt 11 800 kilometer statlig väg för BK4.

Regeringen anför vidare i budgetpropositionen att fortsätta satsningar på bärighet och tjälsäkring på det enskilda vägnätet är angelägna för utvecklingen av landsbygden. Vidare är en väl fungerande järnvägsinfrastruktur viktig för landsbygdens konkurrenskraft bl.a. för att främja spårbundna godstransporter. Inom ramen för propositionen En sammanhållen politik för Sveriges landsbygder – för ett Sverige som håller ihop (prop. 2017/18:179) görs en särskild satsning på drift och underhåll av vägar och järnvägar under perioden 2020–2022 med totalt 654 miljoner kronor. Regeringen föreslår därför i budgetpropositionen att medel avsätts till bärighet och tjälsäkring av det enskilda vägnätet och till underhåll av det statliga järnvägsnätet i landsbygd. Anslaget 1:2 föreslås följaktligen öka med 218 miljoner kronor 2020. Utskottet välkomnar dessa satsningar.

När det gäller motionsförslaget om kollektivtrafik i landsbygd vill utskottet peka på att regeringen i proposition 2017/18:179 framhöll att det behövs nya tillvägagångssätt för att förbättra transportmöjligheterna på landsbygden och pekade på att kollektivtrafiken på landsbygden är svagt utvecklad och turtätheten ofta är låg. Vidare framhöll regeringen att det tack vare digitaliseringen finns möjligheter att utveckla nya lösningar för person- och godstransporter inom ramen för delningsekonomin. I yttrande 2017/18:TU7y till näringsutskottet instämde trafikutskottet med regeringen om att det finns anledning att förbättra förutsättningarna för innovativa transportlösningar, inte minst för att lösa landsbygdens utmaningar. Trafikutskottet hade tidigare framhållit att ett effektivt, tillgängligt transportsystem kräver ny kunskap och nya innovativa lösningar och välkomnade därför regeringens uttalanden om att det behövs nya tillvägagångssätt för att förbättra transportmöjligheterna på landsbygden. Utskottet vidhåller sin inställning och vill även lyfta fram att infrastrukturminister Tomas Eneroth i en interpellationsdebatt (ip. 2017/18:26) framhållit att regeringen har tagit ett flertal initiativ som syftar till att utveckla och modernisera kollektivtrafiken till det nya konceptet mobilitet som en tjänst. Statsrådet pekade då bl.a. på regeringens samverkansprogram Nästa generations resor och transporter.

Utskottet vill vidare påminna om att riksdagen tidigare har beslutat i enlighet med regeringens förslag i budgetpropositionen för 2018 om medel för en tillfällig satsning på förbättrad kollektivtrafik på landsbygden om 85

miljoner kronor 2018, 40 miljoner kronor 2019 och 42 miljoner kronor 2020. Därutöver gjordes en tillfällig satsning på vägunderhåll på landsbygden om 100 miljoner kronor för 2018 (prop. 2017/18:1 utg.omr. 22, bet. 2017/18:TU1, rskr. 2017/18:104).

När det gäller frågan om eftersök av vilt anför regeringen i budgetpropositionen att antalet viltolyckor har ökat de senaste åren. Som regeringen framhåller är det därför angeläget att på olika sätt landskapsanpassa transportinfrastrukturen. Utskottet vill i sammanhanget påminna om att anslaget 1:2 får användas till ersättning för eftersök av vilt som varit inblandat i sammanstötning med motorfordon eller spårbundna fordon liksom Polismyndighetens administrations- och fakturahanteringsutgifter för detta.

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 tågstörningar 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 strömvagnar har minskat tack vare samarbete med järnvägsföretagen. Trafikverket har också placerat ett tiotal kameror runt om i landet för att övervaka strömvagnar. Dessa fotograferar förbipasserande tågs strömvagnar, och sedan analyseras bilden för att ta reda på om strömvagnen är skadad. Utskottet ser positivt på det arbete som pågår.

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.

Om kontroller av yrkestrafiken

Regeringen anför i budgetpropositionen att det sedan 2012 har vidtagits en rad åtgärder riktade mot yrkestrafik i syfte att främja transportpolitisk måluppfyllelse i allmänhet och sund konkurrens, trafiksäkerhet och en god arbetsmiljö inom yrkestrafiken i synnerhet. Bland dessa åtgärder nämns sanktionsavgifter vid cabotageöverträdelser, klampning, krav på vinterdäck och ett tydligare beställaransvar. Detta har dock enligt regeringen inte visat sig vara tillräckligt. För att reglerna för yrkestrafik ska få den styrande effekt som de syftar till framhåller regeringen att det är av stor vikt att kontrollverksamheten av yrkestrafiken är effektiv och tillräckligt omfattande. Utskottet delar denna uppfattning och välkomnar därför att regeringen den 26 augusti 2019 uppdrog åt en särskild utredare att genomföra en översyn av hur kontrollverksamheten av yrkestrafik på väg bedrivs och lämna förslag på förbättrande åtgärder, inklusive organisatoriska åtgärder, för att öka regelefterlevnaden ytterligare. I uppdraget ingår också att föreslå ytterligare sanktionsväxling från straffrättsliga påföljder till sanktionsavgifter, analysera behovet av ett system med trafiksäkerhetskontrollanter och utreda försättningsprova för att utföra sållningsprov när det gäller narkotika i trafiken.

Cykelfrågor

När det gäller motionsförslagen om att främja cykling vill utskottet påminna om att regeringen i april 2017 beslutade om en nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling som ska bidra till ett hållbart samhälle med hög livskvalitet i hela landet. Strategin ska bl.a. fungera som en plattform för ett fortsatt gemensamt arbete inom området. I anslutning till arbetet med cykelstrategin har regeringen fattat beslut om ett antal uppdrag för en ökad och säker cykling. Regeringen anger i budgetpropositionen för 2020 att inriktningen för det fortsatta arbetet är att fortsätta genomförandet av strategin och att följa upp och utvärdera de insatser som redan genomförts. Utskottet ser mycket positivt på detta.

Utskottet vill också påminna om att regeringen 2015 fattade beslut om förordningen (2015:579) om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer. Förordningen ger möjlighet för kommuner och landsting att söka stöd för investeringar i anläggningar för kollektivtrafik, anläggningar för cykeltrafik respektive anläggningar för nya transportlösningar för kollektivtrafik eller cykeltrafik. Stadsmiljöavtalen har numera integrerats i den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen. Utskottet konstaterar i sammanhanget med tillfredsställelse att den nationella planen innehåller många större väginvesteringar som inkluderar åtgärder för cyklisterna och att det inom de s.k. trimnings- och miljöåtgärderna görs särskilda satsningar på cykelbanor och vägar utmed det allmänna vägnätet som

förbättrar möjligheten till arbetspendling i större tätortsregioner samt andra typer av åtgärder för att öka cyklisters säkerhet och tillgänglighet, t.ex. cykelportar och parkeringar.

Utskottet vill även peka på att åtgärder som omfattas av storstadsförhandlingarna, som en del av Sverigeförhandlingen, också ger nya möjligheter och förutsättningar att verka för hållbara stadsmiljöer genom åtgärder för bl.a. kollektivtrafik och cykel.

Sjöfart

Utskottet konstaterar inledningsvis att 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 en omvärdering av pensionsskulden till följd av låga marknadsräntor och att intäkterna varit för låga i förhållande till kostnaderna. Den 1 januari 2018 började Sjöfartsverket att tillämpa en reviderad avgiftsmodell med syftet att få en ekonomi i långsiktig balans, minska sjöfartens miljöpåverkan och öka transparensen i avgiftssystemet. Vid fastställelse av farledsavgiften tas hänsyn till fartygets storlek, last, passagerare och miljöpåverkan. 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. Utskottet välkomnar detta.

Regeringen understryker i skrivelse 2017/18:278 Nationell planering för transportinfrastrukturen 2018–2029 behovet av att utveckla godstransportsystemet. 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 mycket positivt till detta. I den nationella planen lägger regeringen fram förslag som bl.a. bidrar till en överflyttning från väg till järnväg och sjöfart. För att stärka en effektiv och hållbar godstrafik och främja överflyttning bedömer regeringen i skrivelsen att investeringarna i sjöfartens infrastruktur behöver öka. Utskottet delar denna uppfattning och noterar med tillfredsställelse att investeringarna i sjöfartsobjekt i den nationella planen flerdubblas jämfört med föregående plan. Regeringen avsätter 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 för att utöka kapaciteten i farleden till Luleå.

Vidare vill utskottet peka på 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 och regional utveckling samt vilka aktörer som har ansvar för eventuella åtgärder som föreslås. Analysen ska även omfatta kopplingen till infrastrukturinvesteringar. Trafikverket ska enligt direktiven redovisa den del av uppdraget som rör analys av torrhamnar och omlastningskajer för sjöfart på inre vattenvägar till Regeringskansliet senast den 31 december 2019.

När det gäller statens isbrytare är det Sjöfartsverket som förvaltar dessa och ansvarar för verksamheten. Sjöfartsverket har gjort bedömningen att om verket även fortsättningsvis ska kunna utföra sitt uppdrag att tillhandahålla effektiva och pålitliga isbrytjänster bör en förnyelseprocess av de tre isbrytarna i Atle-klassen påbörjas. Regeringen framhåller i budgetpropositionen att det är viktigt att isbrytningsverksamheten även i fortsättningen kan möta de behov som finns inför framtiden. Utskottet delar denna uppfattning. Sjöfartsverket har enligt regeringen påbörjat ett arbete med att bl.a. ta fram ett underlag för de närmare finansiella och tekniska förutsättningarna för en förnyelse av isbrytare i Atle-klassen.

Med anledning av motionsförslaget i frågan om sjöfartsstöd vill utskottet påminna om att sjöfartsstöd kan lämnas till arbetsgivare för skatt på sjöinkomst samt arbetsgivarens kostnader för arbetsgivaravgifter och allmän löneavgift enligt förordningen (2001:770) om sjöfartsstöd. Utskottet konstaterar att det i samband med att tonnageskattningsssystemet infördes 2016 beslutades att minskningen av statens intäkter delvis skulle finansieras genom en sänkning av anslaget för sjöfartsstöd (prop. 2015/16:1, bet. 2015/16:TU1, rskr. 2015/16:98). I praktiken innebär detta att efter att förordningsändringen har trätt i kraft kommer en arbetsgivare att få tillbaka 99 procent – i stället för 100 procent – av skatteavdrag och sociala avgifter. Utskottet kan konstatera att Trafikanalys har regeringens uppdrag att genomföra en årlig utvärdering av effekterna av stödet till svensk sjöfart.

Luftfart

Regeringen beslutade i januari 2017 om en flygstrategi för flygets roll i framtidens transportsystem. Strategin anger bl.a. att förutsättningarna för flyget i Sverige ska förbättras samtidigt som dess miljö- och klimatpåverkan ska minskas. Av budgetpropositionen framgår att regeringen har uppdragit åt Transportstyrelsen att lämna förslag om miljö- och klimatstyrande start- och landningsavgifter och att en obligatorisk klimatdeklaration vid köp av flygresor ska genomföras.

När det gäller frågan om forskning om miljövänligt flyg vill utskottet framhålla att regeringen i april 2018 uppdrog åt Statens energimyndighet att främja hållbara biobränslen för flyg. Satsningen ska pågå under åren 2018–2020 och uppgår till totalt 100 miljoner kronor. I uppdraget ingår att Statens

energimyndighet ska verka för att inrikesflyget ställer om till fossilfria drivmedel och för att även internationell bunkring vid svenska flygplatser så långt det är möjligt sker med förnybara drivmedel. Energimyndigheten ska för detta ändamål utlysa medel för att stödja forskning och utveckling av hållbara biobränslen för flyg samt inrätta ett innovationskluster som samlar hela värdekedjan och som tar fram en gemensam behovsanalys för att klara omställningen till fossilfrihet inom flyget. Uppdraget ska slutredovisas till Regeringskansliet senast den 31 mars 2021. Utskottet välkomnar satsningen.

När det gäller motionsförslaget om att kompensera icke-statliga flygplatser i Norrland för flygskatten vill utskottet peka på att regeringen i juni 2019 gav Trafikverket i uppdrag att bereda och utbetala stöd till ägare av icke-statliga flygplatser i Norrland för att säkerställa att flygskatten inte innebär ökade driftunderskott för dessa flygplatser. Utskottet har fått uppgifter om att inga stöd ännu har betalats ut av Trafikverket till de icke-statliga flygplatserna i Norrland under 2018 eller hittills under 2019 och att Trafikverket för närvarande arbetar med detta uppdrag. När det gäller perioden 2020–2022 kan utskottet konstatera att regeringen inte har avsatt några medel för kompensation till flygplatser i Norrland med anledning av flygskatten.

Nattåg till flera europeiska städer

Regeringen har uppdragit åt Trafikverket att lämna förslag på vilken nattågstrafik med dagliga avgångar till flera europeiska städer som bör upphandlas. I uppdraget ingår bl.a. att redovisa en tidsplan för genomförandet och bedöma kostnaderna samt hur upphandlingen kan genomföras utifrån gällande regelverk. Sedan tidigare har regeringen avsatt 50 miljoner kronor under 2019 för arbetet. Utskottet ser positivt på regeringens förslag om att avsätta ytterligare 50 miljoner kronor 2020.

Vissa säkerhetsfrågor

När det gäller motionsförslaget om att avsätta medel för ökad säkerhet på järnvägsstationer vill utskottet peka på att det behandlat frågor om vissa säkerhetsaspekter på järnvägsområdet tidigare, senast 2019 i betänkande 2018/19:TU17 Järnvägsfrågor. Utskottet klargjorde då att det grundläggande syftet med offentligrättslig säkerhetsreglering på transportområdet är att förebygga olyckor och därmed hindra att människor, egendom och miljö kommer till skada i samband med transporter. Vidare framhöll utskottet att det av artikel 4 i järnvägssäkerhetsdirektivet framgår att medlemsstaterna ska se till att ansvaret för en säker drift av järnvägssystemet läggs på infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag. Järnvägssäkerhetsdirektivet är genomfört i svensk rätt genom järnvägslagen (2004:519) och föreskrifter som utfärdats med stöd av den.

Utskottet påminde vidare om det som statsrådet Tomas Eneroth framförde i sitt svar på en interpellation hösten 2017 (ip. 2016/17:603). Statsrådet konstaterade att arbetet med skyddsfrågor inom landtransportområdet på EU-

nivå samordnas av kommissionen med hjälp av dess särskilt inrättade arbetsgrupp Landsec. När det gäller järnvägsskydd har arbetet i Landsec, liksom arbetet på nationell nivå, fokuserats på risk-, sårbarhets- och åtgärdsidentifiering, men med den skillnaden att huvudsyftet är att bedöma om åtgärder på EU-nivå bör vidtas för att komplettera det nationella skyddsarbetet. Vidare informerade statsrådet om att det på nationell nivå hade inletts ett systematiskt risk-, sårbarhets- och åtgärdsidentifieringsarbete i järnvägssektorn. Arbetet bedrivs av Polismyndigheten, Säkerhetspolisen, Trafikverket, Transportstyrelsen, Svensk Kollektivtrafik, Jernhusen AB och järnvägsföretagen och koordineras inom ramen för det nationella rådet för järnvägs- och kollektivtrafikskydd (NRJK). Statsrådet pekade också på att regeringen i budgetpropositionen hade föreslagit en satsning på sammanlagt 138 miljoner kronor under perioden 2018–2020, dels för att utöka antalet stationer som har bevakning och kameraövervakning i syfte att ge bättre skydd och planeringsförutsättningar för ökad säkerhet och trygghet vid stationerna, dels för att genom samverkan mellan olika aktörer vid stationerna utöka antalet trygghetsskapande åtgärder med stationsvärdar. Statsrådet framhöll att han självfallet följer utvecklingen både i Sverige och på EU-nivå och att han är beredd på att ytterligare åtgärder kan komma att behöva vidtas, inte minst som en följd av det arbete som pågår inom NRJK och Landsec.

Utskottet anförde i betänkandet att det var positivt till det viktiga arbete och de satsningar som regeringen gör för att öka säkerheten inom transportsystemet. Utskottet välkomnade även att regeringen i direktiven till åtgärdsplaneringen har framfört att Trafikverket ska beakta möjligheter att vidareutveckla krisberedskapen, det civila försvaret och förmågan att hantera händelser och situationer som t.ex. stora olyckor, naturhändelser, antagonistiska hot, höjd beredskap och ytterst krig.

Järnvägsbranschens Samverkansforum (JBS), som har bildats av aktörer inom järnvägsbranschen i Sverige för att prioritera och driva på järnvägens förbättringsarbete, arbetar också med säkerhetsfrågor. En arbetsgrupp inom JBS arbetar med en handlingsplan för arbetet med säkerhet. De prioriterade områdena för säkerhetsarbetet inom JBS är bl.a. hantering av oönskade händelser och säker stationsutformning.

Med anledning av motionsförslaget om ökade medel till säkerhetshöjande åtgärder på flygplatser för bl.a. vissa direktlinjer kan utskottet inledningsvis konstatera att luftfartsskyddet och tillhörande regelverk i hög grad styrs 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 regelverket inom EU 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 det är viktigt med interkontinentala direktlinjer från Arlanda och att regeringen arbetar vidare med frågan om att införa s.k. preclearance vid Arlanda, vilket skulle ge potential för fler direktförbindelser med USA (ip. 2017/18:32). 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.

Politiken för informationssamhället

Det övergripande målet för digitaliseringspolitiken är att Sverige ska vara bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter. Utskottet påminner i sammanhanget om att regeringen i maj 2017 beslutade strategin För ett hållbart digitaliserat Sverige – en digitaliseringsstrategi. Den innehåller fem delmål om digital kompetens, digital trygghet, digital innovation, digital ledning och digital infrastruktur. Strategin för hur digitaliseringspolitiken ska bidra till konkurrenskraft, full sysselsättning och en ekonomiskt, socialt och miljömässigt hållbar utveckling anger inriktningen för digitaliseringspolitiken där visionen är ett hållbart digitaliserat Sverige. Strategin bildar ett ramverk för att Sverige även i fortsättningen ska tillhöra de ledande länderna i digital konkurrenskraft. Utskottet ser positivt på detta.

I regeringens bredbandsstrategi från 2016 konstateras att tillgång till bredband håller på att bli 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, driva tillväxt och innovativ produktion. I budgetpropositionen anför regeringen att Sverige ska ha bredband i världsklass. Det är en förutsättning för att kunna tillvarata digitaliseringens möjligheter och uppnå regeringens bredbandsmål. Därför krävs en fortsatt hög utbyggnadstakt av både fast och trådlöst bredband. Regeringen framhåller att utgångspunkten för bredbandsutbyggnaden i Sverige är att den sker på kommersiella grunder. I landets mer glest befolkade delar är det dock ofta förenat med större utmaningar att åstadkomma marknadsmässig utbyggnad. Med de verktyg som staten förfogar över, såsom stödmedel, lagstiftning, myndighetsstyrning och arenor för dialog mellan relevanta aktörer, kan förutsättningarna för att

åstadkomma bredbandsutbyggnad i hela landet förbättras, inte minst i mer glesbefolkade områden.

Utskottet delar regeringens bedömning att en god tillgänglighet till digital infrastruktur i hela Sverige är viktig för att det ska vara möjligt att bo, leva och verka i alla delar av landet. En väl fungerande digital infrastruktur bidrar till detta. Utskottet välkomnar därför regeringens förslag att ytterligare medel ska avsättas för att underlätta och öka tempot i bredbandsutbyggnaden. Totalt satsar regeringen 650 miljoner kronor under perioden 2020–2022 på ett nytt stödsystem för utbyggnad av elektroniska kommunikationer som administreras av PTS.

När det gäller samordning mellan olika aktörer vid dragnings av fiber vill utskottet peka på att Trafikverket i maj 2018 fick i uppdrag av regeringen att utreda användningen av alternativa anläggningstekniker m.m. i syfte att främja utbyggnad av bredband på landsbygden. Det handlar bl.a. om att ta fram en modell för hur bredband kan anläggas inom statliga vägars vägområde mot bakgrund av de tekniska utmaningar som finns när fiber ska grävas ned i anslutning till vissa typer av vägar, utan att fiberdragningen inverkar negativt på vägarnas hållfasthet. Uppdraget slutredovisades i december 2018. Rapporten innehåller en handlingsplan med åtgärder och aktiviteter för att kontinuerligt förbättra möjligheterna att kombinera en fortsatt fiberförläggning i vägområdet med en effektiv förvaltning av vägkapitalet.

När det gäller motionsförslaget om ökade medel till att säkra samhällsviktig it-infrastruktur konstaterar utskottet att det i budgetpropositionen framhålls att tillförlitliga elektroniska kommunikationer med hög driftssäkerhet och starkt skydd är av mycket stor vikt för samhällets funktionalitet och säkerhet samt möjligheter att hantera olika krisförlopp. Det finns enligt regeringen ett behov av att utveckla samhällets informations- och cybersäkerhet. Regeringens övergripande prioriteringar i detta avseende lyfts fram i den nationella informations- och cybersäkerhetsstrategin (skr. 2016/17:213). Det förslag till riskanalys om nationell 5G-infrastruktur som PTS på regeringens uppdrag har tagit fram samt efterföljande EU-gemensamma riskanalyser och förslag till åtgärder är viktiga utgångspunkter för det fortsatta arbetet med säkerheten i 5G-näten och övrig nätinфраstruktur i Sverige. Utskottet vill i sammanhanget även peka på att regeringen har lämnat proposition 2019/20:15 Skydd av Sveriges säkerhet vid radioanvändning till riksdagen, där det föreslås ändringar i lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation och offentlighets- och sekretesslagen (2009:400). Lagförslagen syftar till att skydda Sveriges säkerhet vid användning av radiosändare genom att tillstånd att använda radiosändare ska kunna förenas med villkor om krav som är av betydelse för Sveriges säkerhet. Utskottet föreslog i betänkande 2019/20:TU4 att regeringens lagförslag skulle antas. Riksdagen biföll utskottets förslag (rskr. 2019/20:74)

När det gäller grundläggande betaltjänster framför regeringen i budgetpropositionen att dessa tjänster i första hand ska tillhandahållas av marknaden. Staten har ett begränsat ansvar som endast omfattar de orter och

den landsbygd där behoven inte tillgodoses av marknaden. Som regeringen framför hör ofta de problem som finns med tillgången till grundläggande betaltjänster samman med bristande digital delaktighet. Länsstyrelsernas arbete med lokala och regionala insatser är därför centralt för utvecklingen inom området. Utskottet noterar att regeringens samlade bedömning är att målen för politiken för de grundläggande betaltjänsterna uppfylls.

Regeringen anför under utgiftsområde 2 Samhällsekonomi och finansförvaltning att den teknologiska utvecklingen och den omfattande digitaliseringen har förenklats och effektiviserat betalningar och medfört ett ökat utbud av elektroniska betalningstjänster, vilket inneburit fördelar för såväl konsumenter som företag, men att utvecklingen samtidigt har inneburit en minskad kontantanvändning i samhället. Regeringen konstaterar att bankerna inte längre erbjuder kontanttjänster i samma utsträckning som tidigare, vilket medfört en risk för att vissa grupper i samhället som inte har möjlighet att, eller inte vill, ta del av de nya innovativa lösningarna och som är beroende av kontanter hamnar i ett s.k. finansiellt utanförskap. Regeringen har därför föreslagit att vissa banker med verksamhet i Sverige ska tillhandahålla kontanttjänster i betryggande utsträckning i hela Sverige. Genom förslaget stärks enligt regeringen kontanters roll som betalningsmedel i samhället, vilket motverkar finansiellt utanförskap och minskar samhällets sårbarhet för störningar i betalningssystemet. För att möjliggöra PTS nya uppgift som tillsynsmyndighet för kraven att tillhandahålla kontanttjänster föreslår regeringen att anslaget 2:1 *Post- och telestyrelsen* ökas med 15 miljoner kronor. Utskottet välkomnar detta.

Särskilt om pris- och löneomräkning

Av budgetpropositionen framgår att den pris- och löneomräkning som görs årligen av anslagen för förvaltningsändamål för att kompensera myndigheterna för pris- och löneökningar utgör en del av den föreslagna anslagsförändringen. Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2019. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning.

Sammanfattande bedömning

Utskottet tillstyrker sammanfattningsvis de förslag till anslag inom utgiftsområde 22 Kommunikationer som redovisas i propositionen. Utskottet har vidare inte några invändningar mot regeringens förslag till låneramar, ekonomiska förpliktelser, investeringsplaner och ekonomiska mål inom utgiftsområdet. Propositionen tillstyrks därmed även i detta avseende medan motionerna 2019/20:2625 (SD), 2019/20:2697 (V), 2019/20:2775 (KD) yrkandena 1, 4, 79 och 86 samt 2019/20:3295 (M) yrkandena 1 och 5–7 avstyrks.

Särskilda yttranden

1. Statens budget inom utgiftsområde 22 Kommunikationer (M)

Jessika Roswall (M), Sten Bergheden (M), Anders Hansson (M) och Åsa Coenraads (M) anför:

Riksdagen har genom sitt beslut den 27 november 2019 fastställt att de samlade utgifterna för utgiftsområde 22 inte får överstiga 61 295 946 000 kronor 2020 (bet. 2019/20:FiU1, rskr. 2019/20:59). Eftersom Moderaternas förslag till anslag inom utgiftsområdet ligger över den nivån kan vi inte reservera oss till förmån för detta förslag. Moderaternas budgetalternativ bör ses som en helhet. Därför väljer vi att avstå från ställningstagande och lägger i stället fram ett särskilt yttrande om Moderaternas politik inom utgiftsområde 22.

Moderaternas samlade förslag när det gäller statens budget finns i partimotion 2019/20:3060 Återupprätta samhällskontraktet – en budget för Sverige. I den motionen finns också ett förslag till ram för utgiftsområde 22.

I Moderaternas budgetmotion prioriteras det som är viktigast för Sverige. Vi moderater vill återupprätta samhällskontraktet genom betydande öknningar av de generella statsbidragen till välfärden och den största trygghetsatsningen i modern tid, samtidigt som försvaret stärks. Det handlar om att förbättra sammanhållningen mellan både stad och land och över generationer. I vårt budgetförslag sänks därför skatten på bensin och diesel med 1 krona per liter från årsskiftet samtidigt som skatten för pensionärer sänks dubbelt så mycket och för dubbelt så många, jämfört med regeringens budgetproposition. Det handlar också inte minst om hur Sverige ska få fler jobb och högre tillväxt. Vi vill betona att det behöver löna sig bättre att jobba. I Moderaternas budgetmotion tas därför ett stort grepp kring bidragen, och skatten på arbete sänks i alla inkomstgrupper. Sveriges tillväxt är beroende av en trygg elförsörjning samtidigt som elektrifieringen är central i vår klimatomställning. I Moderaternas budgetmotion föreslås därför ett omfattande elektrifieringspaket med satsningar på bl.a. fjärde generationens kärnkraft. Vidare är det väsentligt att alla ungdomar ska kunna möta framtiden med rätt kunskaper. I vår budgetmotion utökas därför också undervisningstiden i skolan. Det är reformer som skulle ta tag i Sveriges största problem.

Vårt förslag till statens budget för 2020 inom utgiftsområde 22 läggs fram i kommittémotion 2019/20:3295. Vi vill se följande inriktning av politiken inom utgiftsområdet.

Vi anser att en fungerande infrastruktur lägger grunden för fler jobb och tillväxt och är en förutsättning för att Sverige och svenska företag ska kunna stå sig väl i en allt hårdare global konkurrens. Människor och företag behöver

ett klimatsmart, hållbart och konkurrenskraftigt transportsystem som man kan lita på. Genom att satsa på elektrifiering av vägar, prioritera upprustningen av det befintliga järnvägsnätet och satsa på vägunderhåll skapas fler jobb och stärkt konkurrenskraft samtidigt som transporternas utsläpp minskar.

När människor enkelt och smidigt kan arbetspendla längre avstånd och när företag tryggt och snabbt kan frakta sina varor från norr till söder öppnar det upp arbetsmarknader, skapar arbetstillfällen och binder samman landet. Sveriges väg- och järnvägsnät utgör själva ryggraden i detta system.

Svenska transporter kommer i framtiden att ske via tåg, båt och klimatsmarta fordon på väg. Vi i Moderaterna anser att regeringens transportpolitik ställer trafikslag mot varandra och gör transporterna dyrare. Regeringens politik riskerar att slå hårt mot både industri och handel. Försenade infrastrukturinvesteringar, höjd skatt på diesel och bensin, dyrare energiproduktion och avveckling av kärnkraftsreaktorer drabbar både miljö och jobb. Det är en politik som Sverige inte har råd med.

För att nå klimatmålen inom transportsektorn behöver vi skynda på utvecklingen mot mer koldioxidfria transporter. I detta arbete kommer eldrivna transporter spela en viktig roll. Antalet laddbara fordon på de svenska vägarna ökar kraftigt och Sverige står inför ett enormt tekniksifte inom transportsektorn de närmaste decennierna.

I vårt budgetförslag prioriterar vi i Moderaterna arbetet med att fasa ut fossila bränslen genom en satsning på el, både genom elektrifiering av det svenska vägnätet och genom elvägar. Vi föreslår därför att 300 miljoner kronor mer satsas på elvägar 2020 inom anslaget 1:1 jämfört med regeringens budgetförslag. Detta ger bl.a. möjlighet att utöka antalet pilotsträckor utöver de två elvägar som nu är aktuella. Vi kan konstatera att det pågår forskning och utveckling av elmotorer över hela världen och vi anser att staten måste möta upp detta med att säkerställa en utbyggd och fungerande elinfrastruktur. Moderaterna förespråkar dessutom att en elektrifieringskommission inrättas med ansvar för att se över elektrifieringen av det svenska elnätet i dess helhet. Sammantaget ger dessa satsningar en möjlighet att intensifiera arbetet med elektrifiering av hela det svenska vägnätet, vilket skapar långsiktiga förutsättningar för jobb, tillväxt och miljö.

Vi anser vidare att de icke-statliga flygplatserna i Norrland är centrala för tillväxt och för att hela Sverige ska leva. Flygskatten slår hårt mot dessa flygplatser och hotar jobb och tillväxt. Det finns inga rationella miljömässiga skäl att inte säkerställa dessa viktiga flygplatsers fortsatta överlevnad, bl.a. mot bakgrund av att inrikesflyget kan komma att elektrifieras. Detta förutsatt att man som Moderaterna tror på forskning och utveckling. Vi noterar att regeringen har sagt sig vara villig att kompensera flygplatserna för effekterna av flygskatten men har inte avsatt några pengar för ändamålet i budgetpropositionen för 2020. Vi i Moderaterna anser att ord och handling självklart måste hänga ihop. Vi föreslår därför att 57 miljoner kronor satsas 2020 för att kompensera för flygskatten till icke-statliga flygplatser i Norrland.

Vi kan konstatera att antalet viltolyckor i trafiken ökar. Förra året översteg olyckorna 60 000, och det är fler än någonsin tidigare. Trafiken ökar varje år men antalet viltolyckor ökar betydligt snabbare, visar forskningen. Detta beror framför allt på en kraftigt växande population av vildsvin och dov- och kronhjort. Det växande antalet trafikolyckor med vilt inblandat ökar behovet av eftersök för att undersöka om djuret har skadats eller inte. Vi anser att det jobb som landets eftersöksjägare gör utmed våra vägar är oerhört viktigt. Insatserna förkortar inte bara viltets lidande utan avlastar dessutom polisen. Vi föreslår därför en förstärkning av anslaget 1:2 med 20 miljoner kronor 2020 för arbetet med eftersök av trafikskadat vilt.

Vi förespråkar slutligen att pris- och löneomräkningen reduceras med 50 procent för att finansiera andra prioriterade reformer, vilket påverkar anslagen 1:3, 1:9, 1:12, 1:13 och 2:1.

I nedanstående tabell redovisas sammanfattningsvis Moderaternas förslag till anslagsändringar 2020 jämfört med regeringens förslag.

Tabell 14 Moderaternas förslag till ändrade anslag för 2020 för utgiftsområde 22 Kommunikationer

Tusental kronor

Anslag		Regeringens förslag	Avvikelse från regeringen
1:1	Utveckling av statens transportinfrastruktur	25 783 982	+300 000
1:2	Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	24 655 015	+20 000
1:3	Trafikverket	1 421 782	-13 000
1:6	Ersättning avseende icke statliga flygplatser	88 013	+57 000
1:9	Statens väg- och transportforskningsinstitut	53 035	-400
1:12	Transportstyrelsen	2 215 497	-17 000
1:13	Trafikanalys	70 001	-1 000
2:1	Post- och telestyrelsen	63 387	-400
Summa			+345 200

2. Statens budget inom utgiftsområde 22 Kommunikationer (SD)

Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD) anför: Riksdagen har genom sitt beslut den 27 november 2019 fastställt att de samlade utgifterna för utgiftsområde 22 inte får överstiga 61 295 946 000 kronor 2020 (bet. 2019/20:FiU1, rskr. 2019/20:59). Eftersom Sverigedemokraternas förslag till anslag inom utgiftsområdet ligger över den nivån kan vi inte reservera oss till förmån för detta förslag. Sverigedemokraternas budgetalternativ bör ses som en helhet. Därför väljer vi att avstå från ställningstagande och lägger i stället fram ett särskilt yttrande om Sverigedemokraternas politik inom utgiftsområde 22.

Sverigedemokraternas samlade förslag när det gäller statens budget finns i partimotion 2019/20:2682 Vi tryggar välfärden – Sverigedemokraternas förslag till statsbudget 2020. I den motionen finns också ett förslag till ram för utgiftsområde 22. Förslaget till statens budget för 2020 inom utgiftsområde 22 läggs fram i kommittémotion 2019/20:2625. Vi vill se följande inriktning av politiken inom utgiftsområdet.

Den gemensamma infrastrukturen i landet är en resurs och betingar ett stort värde. Infrastrukturen utvecklas kontinuerligt och det är viktigt att satsningar görs på ett samhällsekonomiskt sunt sätt och på de projekt som skapar störst nytta, samtidigt som hänsyn tas till aspekter som landsbygd, kommuner, familjeliv och företagande. I en väl sammanhållen it-, infrastruktur- och transportpolitik är alla trafikslag inkluderade. Sverigedemokraterna vill stärka infrastrukturen och konkurrenskraften mellan de olika trafikslagen samt den digitala säkerhetens förutsättningar genom direkta och indirekta satsningar samt genom nya och skärpta lagförslag.

Vi menar att järnvägsunderhållet i Sverige inte är tillfredsställande 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. Vi anser därför att en kraftig satsning på järnvägsunderhållet behövs och vi anslår 500 miljoner kronor till detta i vårt budgetförslag för 2020.

Vi avvisar i sammanhanget regeringens satsning på nattåg till övriga Europa. I Sverige har vi ett större behov av att rusta upp den svenska järnvägen än att satsa på nattåg till kontinenten. Vi menar att det är bättre att dessa medel kommer hundratusentals pendlare till godo än en liten klick människor som vill turista med nattåg i utlandet.

Vi anser att det finns ett flertal prioriterade järnvägssträckningar som behöver byggas eller utökas till dubbelspår eller fyrspår. Det finns även ett behov av att se över hastigheterna och att större mängder gods flyttas över från väg till järnväg, särskilt för den tunga basindustrin. Vi föreslår därmed en förstärkning med 500 miljoner kronor till investeringar i järnvägsinfrastruktur. För att säkerställa tågens elförsörjning och därmed minska driftstoppen anser vi också att genomgripande åtgärder är nödvändiga i den befintliga infrastrukturen. Vi föreslår därför att ytterligare 25 miljoner kronor anslås till ett förbättrat underhåll av kontaktledningssystemen.

Vidare vill vi 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. Vi föreslår att 50 miljoner kronor satsas på detta.

Det finns ett behov av att bygga ut kapaciteten för både små och stora flygplatser, dels för att möjliggöra fler avgångar, dels för att möjliggöra trafik av större flygplan men även för att öka kapaciteten när det gäller infrastrukturen som är kopplad till flygplatser. Införande av ett investeringsstöd som inte strider mot europeiska konkurrensregler bör utredas

och vi anser att 100 miljoner kronor ska anslås till detta. Vi ser även ett behov av att förenkla resandet och öka säkerheten när det gäller exempelvis direktlinjer från Arlanda flygplats. Det kan t.ex. gälla säkerhetsrutiner vid resor till USA eller till 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. Vi föreslår mot den bakgrunden att 25 miljoner kronor satsas på ökad säkerhet på direktlinjer.

Vi i Sverigedemokraterna värnar om sjöfarten som transportmedel och föreslår därför satsningar som har som främsta uppgift att trygga svensk sjöfart genom att minimera utflaggningar, att förhindra att arbetstillfällen förloras och att minska negativ miljöpåverkan. Vi vill stärka den svenska sjöfartens konkurrens genom att minska kostnaderna när det gäller de farledsavgifter och lotsavgifter som sjöfarten betalar och föreslår att 500 miljoner kronor anslås till detta under ett nytt anslag, *Sjöfartsverket*. För att kunna nyttja sjöfartens kapacitet maximalt måste farleder och hamnar vara tillräckligt djupa för att kunna ta emot de nya och större fartyg som byggs. Därför föreslår vi även att 150 miljoner kronor anslås till farledsfördjupningar. Vi anser vidare att torrhamnar, s.k. dryports, bör användas i större omfattning för att få mer plats och effektivare flöden i hamnar. Genom att man snabbt flyttar containrar till torrhamnar i väntan på tull tar de inte upp onödig plats i hamnen. Vi föreslår att 50 miljoner kronor anslås till detta.

Det är också viktigt att följa upp hur införandet av ytterligare alkobommar i hamnarna påverkar exempelvis lossningen av fartyg eller hur köer vid utfarterna påverkas. 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. Vi föreslår att 25 miljoner kronor anslås till detta.

Vi vill uppmärksamma att skicket på de kommunala vägarna skiljer sig i förhållande till det statliga vägnätet. Detta beror bl.a. på kommunernas ökade kostnader. Vi föreslår därför ett riktat stöd till kommuner för upprustning av vägar omfattande 1 000 miljoner kronor. Av dessa medel har satsningar om 500 miljoner kronor på stadsmiljöavtal omprioriterats i vårt budgetförslag och i stället riktats till upprustning av vägar i kommuner med särskilda behov. Vi vill vidare premiera det nationella och lokala kulturarvet vid byggnation av vägar och övrig infrastruktur. En rastplats kan exempelvis utsmyckas med skyltar eller tavlor som beskriver traktens historia eller annat som berikar orten eller området. Vi föreslår att 10 miljoner kronor anslås till vägkulturarv.

Det s.k. bonus–malus-systemet behöver enligt vår mening omarbetas för att nå verkliga och reella miljömål. Vi anser mot den bakgrunden att anslaget till Transportstyrelsen ska sänkas med 10 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag.

När det gäller registrering av de cabotagetransporter som ska ske vid ankomst till landets gränser förespråkar vi ett införande av ett elektroniskt

system, likt det tyska LKW-Mautsystemet. Systemet bygger på att transponderar monteras i de lastbilar som ska utföra transporter i Sverige. Vi föreslår att 20 miljoner kronor ska anslås till ett sådant system. För att utföra kontroller av den tunga trafiken på vägarna vill vi vidare införa en ny specialutbildad styrka på 50 bilinspektörer med tillhörande utbildningsplatser motsvarande 50 personer om året. All personal ska ha befogenheter att utföra alla relevanta kontroller, rapportera förare och åkeriägare, hindra fortsatt färd och gripa misstänkta brottslingar m.m. Vi föreslår därför ett nytt anslag för detta, *Trafikinspektörer*, omfattande 150 miljoner kronor.

Vi i Sverigedemokraterna anser att tillgång till bredband är en grundförutsättning på landsbygden eftersom befolkningen blir alltmer beroende av en snabb och stabil internetuppkoppling för såväl arbete som fritid. Tillgång till internet är även en demokratifråga, där medborgare ges möjlighet att ta del av information och delta i den digitala samhällsdebatten. För att påskynda och underlätta utbyggnaden av bredband bör bättre samordning ske vid dragningen av fiber, exempelvis vid åtgärder i mark såsom dragning av kablar eller tomma rör. Kulvertar och kabelrännor utmed väg- och järnvägsnätet kan med fördel utnyttjas om kapacitetsutrymme finns. Mot denna bakgrund föreslår vi att 50 miljoner kronor satsas på utökad bredbandsutbyggnad.

Den nya 5G-tekniken kommer att integreras i så gott som alla delar av samhället, och den som har tillgång till systemen ges därmed även utökade möjligheter att ta del av teknisk och allmänkänslig information. Vi anser därför att upphandlingsförfarandet behöver ses över för att säkerställa att informationsflöden och funktioner inte faller i orätta händer och vi vill bl.a. möjliggöra säkerhetskryptering och särskilda behörigheter. Vi föreslår följaktligen att 50 miljoner kronor anslås för att säkra samhällsviktig infrastruktur.

I nedanstående tabell redovisas sammanfattningsvis Sverigedemokraternas förslag till anslagsändringar 2020 jämfört med regeringens förslag.

Tabell 15 Sverigedemokraternas förslag till ändrade anslag för 2020 för utgiftsområde 22 Kommunikationer

Tusental kronor

Anslag	Regeringens Avvikelse från	
	förslag	regeringen
1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	25 783 982	+1 455 000
<i>Varav:</i>		
<i>Investeringar i järnvägsinfrastruktur</i>		+500 000
<i>Marknadspott</i>		+50 000
<i>Investeringsstöd till flygplatser</i>		+100 000
<i>Ökad säkerhet på direktlinjer inom flyg</i>		+25 000
<i>Farledsfördjupningar</i>		+150 000
<i>Säkerhetsklassade dryports</i>		+50 000
<i>Riktat stöd för kommunala vägar</i>		+500 000

Anslag	Regeringens förslag	Avvikelse från regeringen
<i>Maut-system</i>		+20 000
<i>Väggkulturarv</i>		+10 000
<i>Utökat bredband</i>		+50 000
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	24 655 015	+550 000
<i>Varav:</i>		
<i>Underhåll av järnväg</i>		+500 000
<i>Förbättrat underhåll av kontaktledningssystem</i>		+25 000
<i>Alkobommar</i>		+25 000
1:12 Transportstyrelsen	2 215 497	-10 000
1:16 Internationell tågtrafik	50 000	-50 000
2:5 Driftssäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	296 014	+50 000
99:1 Sjöfartsverket (nytt anslag)		+500 000
99:2 Trafikinspektörer (nytt anslag)		+150 000
Summa		+2 645 000

3. Statens budget inom utgiftsområde 22 Kommunikationer (V)

Jens Holm (V) anför:

Riksdagen har genom sitt beslut den 27 november 2019 fastställt att de samlade utgifterna för utgiftsområde 22 inte får överstiga 61 295 946 000 kronor 2020 (bet. 2019/20:FiU1 rskr. 2019/20:59). Eftersom Vänsterpartiets förslag till anslag inom utgiftsområdet ligger över den nivån kan jag inte reservera mig till förmån för detta förslag. Vänsterpartiets budgetalternativ bör ses som en helhet. Därför väljer jag att avstå från ställningstagande och lägger i stället fram ett särskilt yttrande om Vänsterpartiets politik inom utgiftsområde 22.

Vänsterpartiets samlade förslag när det gäller statens budget finns i partimotion 2019/20:2915 En plan för jämlikhet och grön omställning. I den motionen finns också ett förslag till ram för utgiftsområde 22. I vår budgetmotion tar vi i Vänsterpartiet ett helhetsgrepp om de växande klyftorna och klimatnödläget. Vi vill att Sverige åter ska bli världens mest jämlika land. Vi vet att ekonomisk jämlikhet är bra för ett lands utveckling. I jämlika samhällen är hälsan bättre, tryggheten större, den ekonomiska tillväxten högre. Även skolresultat, kreativitet och klimat- och miljöarbete påverkas positivt och jämställdheten mellan kvinnor och män har kommit längre. Vi vill också att Sverige åter ska vara ett föregångsland i klimat- och miljöarbetet.

Under de senaste decennierna har ojämlikheten i samhället ökat. Samtidigt har skattesystemets omfördelning kraftigt försämrats. Den relativa fattigdomen har fördubblats på mindre än tio år. Samtidigt har den ekonomiska

eliten fått det allt bättre i Sverige. Vi har dessutom ett klimatnödläge som inte tas på allvar och som främst drabbar dem som har det sämst ställt. I det läget lägger regeringen fram en budget som främst gynnar rika män, på välfärdens bekostnad. De nödvändiga satsningarna på välfärden, klimatet och miljön uteblir, trots att det runt om i Sverige kommer larmrapporter om stora nedskärningar inom skolan, barnpsykiatri, äldreomsorgen och sjukvården och trots att vi ser tydliga konsekvenser av klimatförändringen och miljöförstörelsen. Vänsterpartiet har andra prioriteringar. Därför lägger vi fram en plan med reformer för att öka jämlikheten i samhället och för en rättvis klimatomställning. Vi Vänsterpartiet vill satsa på den generella välfärden, satsningar som är centrala för ett jämlikare samhälle. Vänsterpartiets plan för ett jämlikt samhälle och en grön omställning sätter de ekonomiskt mest utsatta och miljön och klimatet i fokus. Förslagen finansieras framför allt genom höjda kapitalskatter och genom att höja skatten för höginkomsttagare.

Vårt förslag till statens budget för 2020 inom utgiftsområde 22 läggs fram i partimotion 2019/20:2697. Vi vill se följande inriktning av politiken inom utgiftsområdet.

Vi i Vänsterpartiet anser att finansiering av nya järnvägar under planperioden 2018–2029 till viss del bör ske genom omdisponering av medel som i nuvarande plan läggs på byggande av nya motorvägar. För att uppnå ett transportsystem med låga klimatutsläpp måste investeringsnivåerna öka för hållbara person- och godstransporter på järnvägen.

För perioden 2020–2022 vill vi öka anslaget för järnvägsinvesteringar med sammanlagt 3,4 miljarder kronor jämfört med regeringens förslag. Vi vill att Norrbottenbanan ska färdigställas till 2030 och föreslår följaktligen ökade investeringar och resurser för planeringskostnader för att Norrbottenbanan ska färdigställas tidigare än vad som förslås i den nationella planen. Vi föreslår därför en förstärkning med 200 miljoner kronor för järnvägsinvesteringar 2020.

Vi vill framhålla att Sverige har ett stort behov av järnvägssatsningar de närmaste decennierna, både för byggande av nya spår och för stärkt banunderhåll. Medel bör enligt vår mening riktas till Trafikverket för att i samverkan med järnvägsbranschen genomföra åtgärder för att stärka kompetensförsörjning av bantekniker, eltekniker, signaltekniker och spårsvetsare etc. Vi föreslår därför en satsning på 50 miljoner kronor för stärkt kompetensförsörjning inom järnvägsbranschen.

Vi vill betona att nuvarande anslagsnivåer för järnvägsunderhållet i den nationella planen för perioden 2018–2029 endast är dimensionerade för att bibehålla dagens funktionalitet i järnvägssystemet. För att även åtgärda den eftersläpning av underhållet som växt under lång tid anser vi att det behövs ytterligare 36–40 miljarder kronor under planperioden. Då skulle utrymme ges för kraftigt ökade reinvesteringar för underhållet. Det bristande underhållet på järnvägen är en viktig faktor när det gäller det tågkaos som ofta uppstår i vårt järnvägssystem. Vi vill anslå medel för att successivt under de kommande tre åren nå en nivå som åtgärdar det eftersläpande underhållet. Vänsterpartiet

föreslår därför en förstärkning när det gäller drift och underhåll av järnväg med 1 500 miljoner kronor 2020.

På ett antal lågtrafikerade järnvägsbanor har man lagt ned underhållet helt, och många lågtrafikerade banor får inte heller något investeringsstöd i den antagna nationella planen för perioden 2018–2029. Förutom att bristande underhåll av dessa banor är ekonomiskt oförsvarbart vill vi understryka att bristande satsningar på dessa banor ger negativa effekter för landsbygden i form av bristande kapacitet för hållbara person- och godstransporter. Vi ser därför ett behov av ett riktat, ökat stöd för dessa järnvägar på sammanlagt 1,2 miljarder kronor under perioden 2020–2022. Vänsterpartiet föreslår en ökning av medel till underhåll av lågtrafikerade järnvägsbanor med 400 miljoner kronor 2020.

Vidare vill vi uppmärksamma att nuvarande miljökompensation för godstransporter på järnväg upphör under 2020. Miljökompensationen har syftat till att stärka järnvägens konkurrenskraft och bidra till en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg. Järnvägsföretagen betalar banavgifter varje år och dessa ökar successivt. Vi vill återinföra kompensationsnivån som den var 2018 samt öka den med motsvarande medel som banavgifterna höjs den kommande treårsperioden. Vi föreslår därför att 500 miljoner kronor anslås 2020 för miljökompensation för godstransporter på järnväg.

Kostnaden för drift av den lokala och regionala kollektivtrafiken har ökat kraftigt, vilket resulterat i höjda taxor och biljettpriiser. Detta försvårar möjligheterna för att en ökad andel av personresorna ska ske hållbart med kollektivtrafik, järnväg och cykel och därmed också möjligheterna för att på sikt uppnå en fossilfri transportsektor. Vi anser att staten måste ta ett större ansvar för en ökad andel kollektivtrafikresenärer. Detta för att minska klimatpåverkan från transporter och för att stärka tillgängligheten för dem med låga inkomster. Vi i Vänsterpartiet föreslår därför en satsning: Billigare och stärkt kollektivtrafik, för att den lokala och regionala kollektivtrafiken ska kunna utvecklas med långsiktigt stabila ekonomiska förutsättningar.

Vi anser att tillgängligheten till hållbara resor behöver stärkas i hela landet. Resor med kollektivtrafik kan inte vara ett färdalternativ för alla i glesbygden, men genom stärkt stöd för anpassad kollektivtrafik kan tillgängligheten stärkas för många grupper som saknar möjlighet att färdas med bil eller som i dag saknar hållbara alternativ till bilresor. En utbyggd kollektivtrafik i lands- och glesbygd skapar förutsättningar för minskade klimatutsläpp och stärkta förutsättningar att bo och leva även i glesbygd. Vi föreslår därför ett generellt statligt stöd om 2 miljarder kronor årligen till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna (RKM) för att möjliggöra billigare och utbyggd kollektivtrafik i regionerna med syftet att öka andelen kollektivtrafikresenärer. Stödet bör administreras av Trafikverket och kan användas både för drift och för investeringar. Trafikverket bör ges i uppdrag att årligen utvärdera effekterna av stödet. Vi föreslår även ett statligt stöd om 500 miljoner kronor för 2020 för drift av kollektivtrafik i gles- och landsbygd i form av t.ex. anropsstyrd kollektivtrafik, byabussar och – där så är lämpligt – även

linjetrafik. Stödet bör utbetalas av Trafikverket till RKM efter ansökan om etablering av kollektivtrafik i lands- och glesbygd där den i dag är bristfällig eller saknas.

Cykeln har som transportmedel en rad fördelar, bl.a. minskad miljö- och klimatpåverkan, förbättrad folkhälsa och minskad trängselproblematik i våra storstäder. I Trafikverkets inriktningsunderlag för transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2018–2029 konstateras att åtgärder i tätorter för cyklisterna kan minska efterfrågan på biltransporter och på andra sätt bidra till långsiktig hållbarhet. Investeringar i cykelinfrastruktur utgör dock en ytterst liten del av statens totala investeringar i transportinfrastruktur. Vi vill därför införa en statlig medfinansiering till cykelinfrastrukturprojekt på kommun- och regionnivå som inte finns i den nationella planen för perioden 2018–2029. Vi föreslår följaktligen att en s.k. kommunal cykelpott införs och att 300 miljoner kronor anslås för detta ändamål.

Sjöfartsverket är ett affärsverk som huvudsakligen finansieras genom farleds- och lotsavgifter. Vänsterpartiet föreslår att ett nytt anslag inrättas, *Sjöfartsverket*, som tillförs 300 miljoner kronor 2020. Därefter anslås 500 miljoner kronor 2021 och 690 miljoner kronor 2022. Sammantaget vill vi med denna satsning anslagsfinansiera medel för kapitalkostnader till isbrytare och för miljödifferenciering av farledsavgifter för att stärka sjöfartens konkurrenskraft.

Slutligen föreslår vi att en statlig premie för att ställa om den befintliga fordonsparken införs. Premien ska gå till konvertering av bilar med fossil drift till drift med förnybart eller el. Ett nytt anslag för konverteringsstöd för att minska begagnade bilar klimatpåverkan om 50 miljoner kronor föreslås därför.

I nedanstående tabell redovisas sammanfattningsvis Vänsterpartiets förslag till anslagsändringar 2020 jämfört med regeringens förslag.

Tabell 16 Vänsterpartiets förslag till ändrade anslag för 2020 för utgiftsområde 22 Kommunikationer

Tusental kronor

Anslag		Regeringens förslag	Avvikelse från regeringen
1:1	Utveckling av statens transportinfrastruktur	25 783 982	+3 050 000
	Varav:		
	<i>Järnvägsinvesteringar</i>		+200 000
	<i>Regionala kollektivtrafikmyndigheter</i>		+2 000 000
	<i>Drift av kollektivtrafik i gles- och landsbygd</i>		+500 000
	<i>Stärkt kompetensförsörjning – järnväg</i>		+50 000
	<i>Kommunal cykelpott</i>		+300 000
1:2	Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	24 655 015	+2 400 000
	Varav:		
	<i>Drift och underhåll av järnväg</i>		+1 500 000

	<i>Miljökompensation för godstransporter på järnväg</i>	+500 000
	<i>Underhåll av lågtrafikerade järnvägsbanor</i>	+400 000
99:1	Sjöfartsverket (nytt anslag)	+300 000
99:3	Konverteringsstöd personbilar till el och förnybara drivmedel (nytt anslag)	+50 000
	Summa	+5 800 000

4. Statens budget inom utgiftsområde 22 Kommunikationer (KD)

Magnus Jacobsson (KD) anför:

Riksdagen har genom sitt beslut den 27 november 2019 fastställt att de samlade utgifterna för utgiftsområde 22 inte får överstiga 61 295 946 000 kronor 2020 (bet. 2019/20:FiU1 rskr. 2019/20:59). Eftersom Kristdemokraternas förslag till anslag inom utgiftsområdet ligger över den nivå som jag inte reservera mig till förmån för detta förslag. Kristdemokraternas budgetalternativ bör ses som en helhet. Därför väljer jag att avstå från ställningstagande och lägger i stället fram ett särskilt yttrande om Kristdemokraternas politik inom utgiftsområde 22.

Kristdemokraternas samlade förslag när det gäller statens budget finns i partimotion 2019/20:3341 Kristdemokraternas budgetmotion för 2020, Ett Sverige att lita på – trygghet och välfärd. I den motionen finns också ett förslag till ram för utgiftsområde 22.

Vi kristdemokrater vill skapa förutsättningar för ett samhälle med god ekonomisk tillväxt och ett företagsklimat som står sig starkt i den allt hårdare globala konkurrensen. En välfungerande ekonomisk politik ger oss resurser att satsa på välfärden, såsom en god vård och omsorg och en bra skola. Med genomtänkta reformer på arbetsmarknaden och i skattepolitiken kan vi förbättra människors möjlighet att lämna arbetslöshet och utanförskap. Den ekonomiska politiken ska också stärka familjerna och det civila samhället, vilket är grunden för ett samhälle byggt på gemenskap där människor känner tillit till varandra.

Den svenska ekonomin har gått in i en avmattningsfas med dystrare utveckling av investeringar, export och tillväxt både i Sverige och i omvärlden. Nedgången i ekonomin får konsekvenser på arbetsmarknaden, där de som haft svårt att få jobb i högkonjunktur hamnar i ett långvarigt utanförskap när vi rör oss mot en lågkonjunktur. Bostadsmarknaden fungerar dåligt för stora grupper. Tryggheten brister bl.a. på grund av en polisorganisation som är för liten och fungerar för dåligt. Sjukvårdsköerna växer och äldre lever i ensamhet och isolering i väntan på fler äldreboendeplatser. Inför dessa utmaningar står regeringen med få eller inga svar. I stället för att möta samhällsproblemen genomför regeringen och dess stödpartier spretiga reformer, dåligt anpassade till den konjunktur vi befinner oss i och den verklighet som människor möter.

Det behövs en tydlig politisk inriktning för Sverige som lägger det mindre angelägna åt sidan och som genomför de strukturellt riktiga reformer som möter de problem samhället står inför. Kristdemokraternas förslag till statsbudget innehåller därför stora resurstillskott till vård, omsorg, socialtjänst och rättsväsende för att främja välfärd och trygghet för alla. Vi genomför strukturellt riktiga reformer för att rusta Sverige för sämre tider. Vi satsar på fler vård- och boendeplatser och bättre villkor för välfärdens personal. Vi föreslår att kommunsektorn får ytterligare generella tillskott och vi genomför jobbreformerna som på sikt förbättrar kommunernas ekonomi. Vi lägger långt mer än regeringen på rättsväsendets myndigheter och genomför flera förslag för att stoppa rekryteringen av unga till kriminalitet. Vi har en rad förslag på hur vi ökar möjligheterna för de som bor i glesbygd att få tillgång till den samhällsservice de har rätt att vänta sig. Och våra skattesänkningar görs inte bara för de knappa 5 procent som har högst inkomster, utan för alla. Vi vill skapa fler jobb för de som står utan, genom skattereformer som gör det mer lönsamt att arbeta och får fler jobb att växa fram. Vi vill lösa kompetensbristen genom drivkrafter som får de som orkar och vill att jobba ett par år extra och som får unga att utbilda sig och snabbare komma i jobb. Vi vill se sänkta marginalskatter så att fler finner det mödan värt att utbilda sig och göra karriär, inte minst inom välfärdsyrkena. Vi vill även se att kraftfulla reformer genomförs på bostadsmarknaden så att fler kan flytta till den plats där utbildningen eller jobbet finns.

Samtidigt som vi genomför reformer för att lösa problem här och nu lägger vi fokus på förebyggande åtgärder som ökar människors livskvalitet, men också avlastar välfärdens verksamheter – genom att barn rör sig mer, genom att äldre snabbare får flytta till ett boende med gemenskapsmöjligheter, genom att utbilda mer vårdpersonal och genom att sätta in insatser för unga i riskzonen innan de fastnar i kriminalitet. Vi i Kristdemokraterna sätter välfärd och trygghet före annat och vi vill genomföra reformer som stärker samhällsgemenskapen.

Vårt förslag till statens budget för 2020 inom utgiftsområde 22 läggs fram i kommittémotion 2019/20:2775. Vi vill se följande inriktning av politiken inom utgiftsområdet.

Vi i Kristdemokraterna anser att goda kommunikationer är en förutsättning för att Sverige ska utveckla välstånd, sysselsättning och konkurrenskraft. För ett glest befolkat land som Sverige är transportererna av särskilt stor betydelse. Kristdemokraternas transportpolitik utgår från att människor ska kunna bo och arbeta i hela landet. Ett väl utbyggt och effektivt transportsystem av vägar, järnvägar, flygförbindelser, sjöfart, väl fungerande postservice samt snabba tele- och datakommunikationer är en förutsättning för Sveriges utveckling. Effektiva kommunikationer och transporter är avgörande för att företag ska kunna utveckla verksamhet även på mindre orter och möjliggöra arbetspendling. Underhåll och nyutbyggnad av järnvägar, vägar och kollektivtrafik måste ske för att säkra goda kommunikationer i hela landet och möjliggöra ett ökat bostadsbyggande. Vi anser att Sverige måste minska sitt

beroende av fossila bränslen inom transportsektorn och främja teknikutvecklingen för att nå ett mer hållbart transportsystem.

Vi anser att de enskilda vägarna har en mycket stor betydelse för Sverige. På landsbygden är det av den allra största betydelse att underhållet av de enskilda vägarna fungerar. Det måste finnas regelverk som skapar möjlighet att avsätta tillräckliga resurser för investeringar och underhåll av enskilda vägar. Väghålningen av de enskilda vägarna fungerar oftast bra och de är ett viktigt komplement till de statliga vägarna. Kristdemokraterna motsätter sig försök att lägga över statliga vägar till enskilt huvudmannaskap, vilket skulle skada glesbygdens förutsättningar. För att underlätta för Sveriges alla vägföreningar, som tar ett stort ansvar för den lokala infrastrukturen, bör staten utöka sin medfinansiering av de enskilda vägarna. Vi föreslår att ytterligare 100 miljoner kronor satsas på detta inom anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur*.

För att ytterligare påskynda Trafikverkets uppgradering av BK4-vägar anser vi att 10 miljoner kronor bör avsättas för att Trafikverket ska kunna genomföra riktade personalförstärkningar. Det är av yttersta vikt att arbetet går snabbare än i dag eftersom tillgången till BK4-vägar förstärker den svenska konkurrenskraften genom att tyngre och längre lastbilar får möjlighet att använda dessa vägar.

För att påskynda omställningen av lastbilsflottan vill vi också satsa på en utbyggnation av laddstolpar för lastbilar. Vi föreslår därför att ett nytt anslag, *Laddstolpar för lastbilar*, inrättas och tilldelas 150 miljoner kronor.

Vi föreslår att medlen för stadsmiljöavtal ska minskas med 300 miljoner kronor eftersom den anslagna summan tidigare inte blivit fullt ianspråktagen av åtgärder. Detta indikerar att behovet inte är så stort som regeringen bedömer. Vi föreslår vidare en satsning med ytterligare 200 miljoner för att stärka infrastrukturen för cykling. Cykling har stor utvecklingspotential med goda miljö- klimat- och hälsoeffekter. Cykling måste på ett tydligare sätt ses som ett eget trafikslag och prioriteras högre i stadsplanering och vid infrastrukturinvesteringar. Det har visat sig att när så sker ökar också cyklingen markant.

Terrorismen har slagit till åtskilliga gånger i Europa de senaste åren. Mot bakgrund av det ökande hotet från terrorism finns det anledning att öka skyddet och tryggheten på olika samlingsplatser, däribland gågator, vägar, resecentrum, järnvägsstationer, hamnar och flygplatser. Flera terrorattentat i Europa, inklusive det i Stockholm den 7 april 2017, har skett i anslutning till transportsystemet, exempelvis på gator, järnvägsstationer, tunnelbane- och busstationer eller flygplatser. Väg- och transportsystemet bör stärkas och göras mer robust för att stå emot terrorattacker. I den överenskommelse om åtgärder mot terrorism som Kristdemokraterna slöt med övriga allianspartier och regeringen i juni 2017 berörs säkerheten i den offentliga miljön. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) gavs i och med överenskommelsen ett uppdrag att samordna risk- och sårbarhetsarbete som bidrar till en ökad trygghet och säkerhet i den offentliga miljön. Det kan röra sig om platser där

gångstrafikanter är utsatta, trygghet på arenor och andra konsertlokaler, men också mer generella frågor som samhällsplanering utifrån ett riskperspektiv. I uppdraget ingår att kartlägga luckor i ansvar, samla och sprida kunskap samt ge nationell vägledning för skyddsåtgärder. Arbetet ska göras i samverkan med de statliga myndigheter som i första hand berörs. En viktig aktör i detta arbete är kommunerna som bl.a. gör risk- och sårbarhetsanalyser. Trafikverket bör omgående, 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. Vi anser att 10 miljoner kronor ska avsättas för detta arbete, som bör inriktas på övervakningskameror och andra åtgärder som syftar till att stärka säkerheten på gator och järnvägsstationer.

Vi föreslår vidare att det genomförs en riktad satsning på forskning och utveckling av biobränslen för flyget. Vi vill således inrätta ett nytt anslag *Forskning om miljövänligt flyg*, som tilldelas 100 miljoner kronor.

Vi avvisar regeringens satsning på internationell tågtrafik och minskar därför anslaget för detta med 50 miljoner kronor.

Vi avvisar även regeringens neddragning av sjöfartsstödet med 20 miljoner kronor. Regeringen väljer nu att gå fram med en sänkning av stödet med 1 procent, vilket vi ser som mycket olyckligt. Det skadar branschens tilltro till Sverige och det riskerar att hämma den positiva inflagging vi sett de senaste åren, men det sker också i en tid med kraftiga avgiftsökningar för handelssjöfarten. Samtidigt hämmas möjligheterna till överflyttning av gods till sjöfart, vilket står i strid med miljömålen. Det är viktigt att avgiftssystem och skatter styr mot klimatsmarta val. Investeringar i klimatsmart teknik måste löna sig för att fler aktörer ska göra dessa. Det finns i dag möjlighet till miljörabatt för företag som gör sådana investeringar, men för många redare har miljörabatterna minskat jämfört med de miljörabatter som fanns tidigare. Detta är olyckligt. Incitamenten för redare att göra miljöinvesteringar måste stärkas och för detta ändamål föreslår vi att 30 miljoner kronor avsätts. Sammantaget föreslår vi således en ökning av anslaget 1:15 *Sjöfartsstöd* med 50 miljoner kronor.

När det gäller informationssamhället vill vi genomföra en utökad satsning på bredband med 50 miljoner kronor. Höga kostnader framstår i dag som det största hindret för utbyggnaden av bredband och det är därför viktigt att ett stöd för utbyggnad av bredband finns även fortsättningsvis. Vi kan vidare konstatera att regeringen föreslår en minskning av anslaget 2:2 *Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning* på 4 miljoner kronor. Av dessa flyttas 2 miljoner kronor till Myndigheten för digital förvaltning, med motiveringen att denna tagit över viss verksamhet. Dock återstår 2 miljoner som utgör finansiering av en förstärkning av anslaget till Myndigheten för digital förvaltning. Sammantaget innebär detta att medlen till tjänster för personer med funktionsnedsättning minskas med 2 miljoner kronor. Kristdemokraterna motsätter sig denna minskning och vi vill därför anvisa 2 miljoner kronor mer än regeringen till anslaget 2:2.

Regeringen föreslår också att kravet på tillhandahållande av kontanttjänster ska avskaffas på de orter och den landsbygd där behovet av tjänsterna inte tillgodoses av marknaden. Regeringen föreslår därför en minskning med 7,5 miljoner kronor på anslaget 2:3 *Grundläggande betaltjänster*. Kristdemokraterna avvisar den besparingen. Enligt vår uppfattning bör kontanthantering även fortsättningsvis ingå i grundläggande betaltjänster.

I nedanstående tabell redovisas sammanfattningsvis Kristdemokraternas förslag till anslagsändringar 2020 jämfört med regeringens förslag.

Tabell 17 Kristdemokraternas förslag till ändrade anslag för 2020 för utgiftsområde 22 Kommunikationer

Tusental kronor

Anslag		Regeringens förslag	Avvikelse från regeringen
1:1	Utveckling av statens transportinfrastruktur	25 783 982	-90 000
	<i>Varav:</i>		
	<i>Stadsmiljöavtal</i>		-300 000
	<i>Stärkt infrastruktur för cykling</i>		+200 000
	<i>Ökad säkerhet vid järnvägsstationer</i>		+10 000
1:2	Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	24 655 015	+100 000
1:3	Trafikverket	1 421 782	+10 000
1:15	Sjöfartsstöd	1 588 000	+50 000
	<i>Varav:</i>		
	<i>Sjöfartsstöd</i>		+20 000
	<i>Miljörabatter</i>		+30 000
1:16	Internationell tågtrafik	50 000	-50 000
2:2	Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning	136 278	+2 000
2:3	Grundläggande betaltjänster	28 037	+7 500
2:5	Driftssäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	296 014	+50 000
99:4	Laddstolpar lastbilar (nytt anslag)		+150 000
99:5	Forskning miljövänligt flyg (nytt anslag)		+100 000
Summa			+329 500

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2019/20:1 Budgetpropositionen för 2020 utgiftsområde 22:

1. Riksdagen bemyndigar regeringen att för 2020 ta upp lån i Riksgäldskontoret för vissa infrastrukturprojekt som inklusive tidigare upplåning uppgår till högst 45 500 000 000 kronor (avsnitt 3.6.1).
2. Riksdagen godkänner de ekonomiska målen för Sjöfartsverket samt bemyndigar regeringen att besluta om utdelning och skattemotsvarighet i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.6.18).
3. Riksdagen bemyndigar regeringen att för 2020 ge Sjöfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.6.18).
4. Riksdagen godkänner investeringsplanen för Sjöfartsverket för 2020-2022 som en riktlinje för Sjöfartsverkets investeringar (avsnitt 3.6.18).
5. Riksdagen godkänner de ekonomiska målen för Luftfartsverket samt bemyndigar regeringen att besluta om utdelning och skattemotsvarighet i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.6.19).
6. Riksdagen bemyndigar regeringen att för 2020 ge Luftfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.6.19).
7. Riksdagen godkänner investeringsplanen för flygtrafikledning för 2020-2022 som en riktlinje för Luftfartsverkets investeringar (avsnitt 3.6.19).
8. Riksdagen fastställer avgiftsuttaget under 2020 för finansiering av åtgärder mot allvarliga fredstida hot och påfrestningar som gäller elektronisk kommunikation till högst 100 000 000 kronor (avsnitt 4.6.1).
9. Riksdagen anvisar ramanslagen för budgetåret 2020 under utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt tabell 1.1.
10. Riksdagen bemyndigar regeringen att under 2020 ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst de belopp och inom de tidsperioder som anges i tabell 1.2.

Motioner från allmänna motionstiden 2019/20

2019/20:2625 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD):

Riksdagen anvisar anslagen för 2020 inom utgiftsområde 22
Kommunikationer enligt förslaget i tabell 1 i motionen.

2019/20:2697 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V):

Riksdagen anvisar anslagen för 2020 inom utgiftsområde 22
Kommunikationer enligt förslaget i tabell 1 i motionen.

2019/20:2775 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD):

1. Riksdagen anvisar anslagen för 2020 inom utgiftsområde 22
Kommunikationer enligt förslaget i tabell 1 i motionen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga
ut laddinfrastrukturen för lastbilar och tillkännager detta för
regeringen.
79. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utöka
forskningen avseende miljövänligt flyg och tillkännager detta för
regeringen.
86. 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.

2019/20:3295 av Jessika Roswall m.fl. (M):

1. Riksdagen anvisar anslagen för 2020 inom utgiftsområde 22
Kommunikationer enligt förslaget i tabell 1 i motionen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om eftersök av
vilt och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att satsa på
elektrifiering av svenska vägar och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att
kompensera icke statliga flygplatser i Norrland för flygskatten och
tillkännager detta för regeringen.

BILAGA 2

Regeringens och oppositionens anslagsförslag

Anslag för 2020 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

Tusental kronor

Anslag	Regeringens förslag	Avvikelse från regeringen			
		M	SD	V	KD
1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	25 783 982	+300 000	+1 455 000	+3 050 000	-90 000
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	24 655 015	+20 000	+550 000	+2 400 000	+100 000
1:3 Trafikverket	1 421 782	-13 000			+10 000
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	88 013	+57 000			
1:7 Trafikavtal	1 050 000				
1:8 Viss internationell verksamhet	28 757				
1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut	53 035	-400			
1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	150 000				
1:11 Trängselskatt i Stockholm	2 215 476				
1:12 Transportstyrelsen	2 215 497	-17 000	-10 000		
1:13 Trafikanalys	70 001	-1 000			
1:14 Trängselskatt i Göteborg	930 236				
1:15 Sjöfartsstöd	1 588 000				+50 000
1:16 Internationell tågtrafik	50 000		-50 000		-50 000
1:17 Infrastruktur för flygtrafiktjänst	157 000				
2:1 Post- och telestyrelsen	63 387	-400			

Anslag	Regeringens förslag	Avvikelse från regeringen			
		M	SD	V	KD
2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning	136 278				+2 000
2:3 Grundläggande betaltjänster	28 037				+7 500
2:4 Informationsteknik och telekommunikation	64 844				
2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	296 014		+50 000		+50 000
<i>Nya anslag</i>					
99:1 Sjöfartsverket			+500 000	+300 000	
99:2 Trafikinspektörer			+150 000		
99:3 Konverteringsstöd personbilar till el och förnybara drivmedel				+50 000	
99:4 Laddstolpar lastbilar					+150 000
99:5 Forskning miljövänligt flyg					+100 000
Summa för utgiftsområdet	61 295 946	+345 200	+2 645 000	+5 800 000	+329 500

BILAGA 3

Regeringens förslag till beställningsbemyndiganden

Beställningsbemyndiganden för 2020 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

Tusental kronor

Anslag		Regeringens förslag	Tidsperiod
1:1	Utveckling av statens transportinfrastruktur	112 482 000	2021–2050
1:2	Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	28 000 000	2021–2038
1:7	Trafikavtal	5 700 000	2021–2027
1:11	Trängselskatt i Stockholm	28 500 000	2021–2057
1:14	Trängselskatt i Göteborg	4 180 000	2021–2037
2:2	Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning	300 000	2021–2024
2:3	Grundläggande betaltjänster	45 000	2021–2024
2:5	Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	745 000	2021–2024

BILAGA 4

Uppföljning av regeringens resultatredovisning

TRAFIKUTSKOTTET

Uppföljningsgruppen

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 2020.

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

Underlagen till uppföljningen har på gruppens uppdrag tagits fram av Lars Eriksson och Karl Gutberg vid utvärderings- och forskningssekretariatet och Anna Blomdahl vid trafikutskottets kansli.

Uppföljningsgruppen överlämnar härmed sin rapport till trafikutskottet.

Stockholm i december 2019

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)

Innehållsförteckning

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.....	8
2.1 Budgetlagens krav på resultatredovisning m.m.	8
2.2 Skälen bakom mål- och resultatstyrningen samt budgetlagens krav8	
2.3 Regeringens utveckling resultatstyrningen.....	9
3 Mål, struktur och resultat inom utgiftsområde 22.....	10
3.1 Årets budgetförslag.....	10
3.2 Transportpolitiken.....	10
3.2.1 Budget och skatteutgifter.....	10
3.2.2 Mål.....	12
3.2.3 Resultatindikatorer och resultatredovisningens struktur.....	12
3.2.4 Redovisade resultat.....	13
3.2.5 Utskottets tidigare ställningstaganden.....	21
3.2.6 Uppföljningsgruppens iakttagelser och bedömningar.....	22
3.3 Politiken för informationssamhället.....	23
3.3.1 Budget och anslag.....	24
3.3.2 Mål.....	24
3.3.3 Resultatredovisning – indikatorer och andra bedömningsgrunder.....	25
3.3.4 Redovisade resultat.....	25
3.3.5 Utskottets tidigare ställningstaganden.....	29
3.3.6 Uppföljningsgruppens iakttagelser och bedömningar.....	29

Sammanfattning

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

Uppföljningen har inriktats på resultatredovisningens struktur, förekomsten och användningen av resultatindikatorer, redovisade resultat och hur redovisade resultat och indikatorer kopplar till de riksdagsbundna målen för området.

Uppföljningsgruppens iakttagelser och bedömningar:

Inledning

Gruppen konstaterar att det inledande avsnittet i utgiftsområdesbilagan ger en översikt över området men inte innehåller några resultat eller områdesövergripande resonemang.

Transportpolitiken

Resultatredovisningens struktur

I årets budgetproposition har regeringen redovisat resultat kopplade till de indikatorer som Trafikanalys har tagit fram. Regeringens redovisning av resultaten kopplade till indikatorerna är överlag logisk och välstrukturerad. I det transportpolitiska målet lyfts den samhällsekonomiska effektiviteten och den långsiktiga hållbarheten fram. Det är dock inte helt tydligt hur hänsynsmålet ska bidra till den samhällsekonomiska effektiviteten. Det är även oklart vad många insatser bedöms påverka. Tydligare motiveringar av insatser i förhållande till utpekade indikatorer och mål skulle underlätta förståelsen av resultatredovisningen och bedömningen av resultaten.

Gruppen konstaterar att regeringen har förtydligat kopplingen mellan funktions- och hänsynsmål samt tagit in ett nytt etappmål för hänsynsmålet. Etappmålet är ett sektorsmål för växthusgasutsläpp från inrikes transporter som har beslutats av riksdagen. Gruppen noterar att i redovisningen av dessa utsläpp för 2018 hanteras olika i utgiftsbilagorna för utgiftsområde 20 respektive 22.

I redovisningen blandas insatser och resultat med beskrivningar av tillstånd, vilket för det svårare att få en tydlig bild av vad som är resultatet av genomförda insatser. På flera ställen redovisas insatser under separata rubriker, vilket gruppen uppskattar – redovisningen av insatserna och resultaten blir på så vis tydligare.

Även i årets redovisning finns tabeller med tidsserier för vissa av resultaten. Exempelvis redovisas utsläpp av växthusgaser i tabellform, vilket tydliggör

utvecklingen över tid och är i linje med gruppens önskemål. Regeringen konstaterar även att ett utvecklingsarbete pågår och att det därigenom bör bli möjligt att redovisa vad som krävs för att målet om 70 % minskade utsläpp till 2030 jämfört med 2010 från inrikes transporter exklusive flyg, ska kunna uppnås. Gruppen ser gärna att fler av indikatorerna redovisas med tidsserier för att utvecklingen över tid ska bli tydligare.

Avsnittet Redovisning av nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet för perioden 2018–2029 ger en tydlig bild av investeringar och planer för den aktuella perioden. Gruppen skulle gärna se att avsnittet integreras ytterligare med den övriga resultatredovisningen och kopplas till indikatorer som de redovisade och planerade insatserna avses påverka.

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

I årets budgetproposition saknas fortfarande information om kopplingen mellan de riksdagsbundna målen för transportpolitiken och Agenda 2030-målen. Gruppen ser det som angeläget att dessa kopplingar görs framgent.

Gruppen konstaterar att det i texten för vissa delar framgår hur regeringen har hanterat utskottets tidigare synpunkter, exempelvis i fråga om att förtydliga även fortsättningsvis förhållandet mellan funktionsmålet och hänsynsmålet. Gruppen ser positivt på detta och ser gärna en fortsatt utveckling av en sådan dialog.

Uppföljningsgruppen ser också positivt på att regeringen redovisar utsläpp från internationella transporter i årets budgetproposition. Gruppen vill understryka vikten av att utsläpp från internationella transporter även fortsättningsvis redovisas, och att de redovisas på ett sådant sätt att det ger en tydlig bild av utvecklingen över tid.

Politiken för informationssamhället

Resultatredovisningens struktur

Gruppen konstaterar att det finns indikatorer för digitaliseringspolitiken men att det alltså saknas indikatorer för postsektorn och de grundläggande betaltjänsterna. För att kunna följa utvecklingen för postsektorn och grundläggande betaltjänster efterfrågar gruppen indikatorer.

Resultaten för indikatorerna per delområde finns listade i en tabell med utvecklingen över tid, vilket gruppen ser positivt på. Gruppen noterar att resultaten kopplas till det övergripande målet och fyra av de fem delmålen ur regeringens digitaliseringsstrategi. Även avsnittet analyser och slutsatser speglar denna struktur. Hur kopplingen ser ut mellan digitaliseringsstrategins delmål och det riksdagsbundna övergripande målet och de två av riksdagen beslutade delmålen är dock ottydligt. Gruppen ser gärna att arbetet med redovisningen av resultaten för digitaliseringspolitiken fortsätter och att kopplingen mellan de

riksdagsbundna målen och regeringens delmål, indikatorer och resultat tydliggörs ytterligare.

Vidare ser gruppen positivt på att regeringen uppmärksammar att det behövs bättre indikatorer för området robusthet och säkerhet i fråga om elektronisk kommunikation.

Under rubriken indikatorer beskriver regeringen inte längre vilka som är de viktigaste indikatorerna. Dessa har i stället grupperats efter regeringens digitaliseringsstrategis (N2017/03643/D) delområden. Gruppen ser positivt på att regeringen motiverar kopplingen mellan delområden och det övergripande målet, men då strukturen inte tydliggör avsaknaden av indikatorer för exempelvis digital robusthet ser gruppen ett behov av fortsatt utveckling. Gruppen efterfrågar även en bedömning av vilka som är de viktigaste indikatorerna.

I årets budgetproposition saknas fortfarande information om kopplingen mellan de riksdagsbundna målen för politiken för informationssamhället och till Agenda 2030-målen. Gruppen ser det som angeläget att dessa kopplingar tydliggörs framgent.

I resultaten blandas insatser och resultat med beskrivningar av tillstånd, vilket för det svårare att få en tydlig bild av utvecklingen på området. Gruppen noterar att antalet inkomna klagomål gällande postfrågor har sjunkit men att klagomålen på paketdistribution har ökat.

Gruppen konstaterar att redovisningen visar på att kraven om att minst 95 procent av de inrikes brev som lämnas in ska ha delats ut inom två arbetsdagar uppfylls. Gruppen ser det som fortsatt angeläget att regeringen i kommande redovisningar redovisar resultatet av 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 i 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. Genom dialog mellan regeringen och trafikutskottet har successivt redovisningen av bl.a. målen och resultaten blivit tydligare och mer ändamålsenlig.

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 sedan 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 2020. Uppföljningen omfattar såväl transportpolitik 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 2019 har inriktats på resultatredovisningens struktur, förekomsten och användningen av resultatindikatorer, redovisade resultat och kopplingen mellan redovisade resultat och indikatorer och de riks- dagsbundna målen inom utgiftsområde 22 i budgetpropositionen för 2020.

³ Bet. 2018/19:TU1.

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. Formerna för resultatredovisningen är föremål för ett ständigt utvecklingsarbete 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. Även innan den nuvarande budgetlagen trädde i kraft fanns det krav i den dåvarande lagen (1996:1959) om statsbudgeten på regeringen att till riksdagen redovisa de mål som åsyftades och de resultat som uppnåtts på olika verksamhetsområden.

2.2 Skälen bakom mål- och resultatstyrningen 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 hade uppnåtts var 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. I samband med den reformerade budgetlagen förtydligades bestämmelserna ytterligare så att det nu klart framgår att regeringen i budgetpropositionen ska lämna en redovisning av de resultat som har uppnåtts i förhållande till de mål som riksdagen har beslutat om (10 kap. 3 § budgetlagen).

⁴ Prop. 1995/96:220 s. 21 f.

2.3 Regeringens utveckling resultatstyrningen

I budgetpropositionen redovisas regeringens arbete med att utveckla den ekonomiska styrningen i staten. Arbetet bedrevs 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 målluppfyllelsen i verksamheten. Vidare anges i propositionen⁵ att regeringen följer myndigheternas effektiviseringsarbete och även beslutar om riktade insatser på området samt att Ekonomistyrningsverket har även tagit fram ett metodstöd för genomförande av effektiviseringar i myndigheternas verksamhet⁶.

⁵ Prop. 2019/20:1 Förslag till statens budget för 2020, finansplan och skattefrågor s. 179 f.

⁶ ESV 2019:29.

3 Mål, struktur och resultat inom utgiftsområde 22

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

3.1 Årets budgetförslag

I budgetpropositionen föreslås att totalt 61 296 miljoner kronor anvisas till utgiftsområdet för 2020, varav 60 707 miljoner kronor till transportpolitiken och 589 miljoner kronor till politiken för informationssamhället. Vidare föreslås beställningsbemyndiganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag om totalt 179 952 miljoner kronor.

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 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 om inte annat anges)

	Budget ⁷ 2019	Prognos 2019	Anslags- användning (%)
1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	25 577	24 782	97 %
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	23 618	23 555	100 %
1:3 Trafikverket	1 397	1 138	100 %
1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål	188	188	100 %
1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur	62	62	100 %
1:6 Ersättning avseende icke statliga flygplatser	183	108	59 %
1:7 Trafikavtal	1 036	1 075	104 %
1:8 Viss internationell verksamhet	29	28	97 %
1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut	54	54	100 %

⁷ Inklusive eventuell justering i ändringsbudget.

1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till transeuropeiska nätverk	150	94	63 %
1:11 Trängselskatt i Stockholm	1 753	2 751	157 %
1:12 Transportstyrelsen	2 189	2 195	100 %
1:13 Trafikanalys	69	70	101 %
1:14 Trängselskatt i Göteborg	837	137	16 %
1:15 Sjöfartsstöd	1 563	1 542	99 %
1:16 Internationell tågtrafik	42	0	0 %
Summa transportpolitik	58 747	56 641	

Anledningen till att anslag 1:11 har så pass höga utgifter i förhållande till budgeterade medel är att sparanden från tidigare år har använts under 2019. För att 1:14 gäller det omvända; det byggs upp sparanden som kommer användas under kommande år. För att 1:16 tycks det för 2019 inte finnas någon planerad verksamhet.

Stöd till företag och hushåll inom utgiftsområde 22 redovisas till största delen 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 2019	Prognos 2020
Personbefordran	8 370	8 710
Energiskatt på diesel i motordrivna fordon	11 300	12 180
Energiskattebefrielse för naturgas och gasol som drivmedel	70	70
Energiskattebefrielse för biodrivmedel utanför reduktionsplikten	3 700	3 910
Energiskattebefrielse för elförbrukning vid bandrift	1 360	1 460
Energiskattebefrielse för bränsleförbrukning vid bandrift	30	30
Energiskattebefrielse på bränsle för inrikes luftfart	1 150	1 130
Koldioxidskattebefrielse på bränsle vid bandrift	20	20
Totalt för transportområdet	25 900	27 510

3.2.2 Mål

Transportpolitikens övergripande mål

Riksdagens övergripande mål för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.⁸

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 miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

Utöver detta fastställde regeringen i propositionen Ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige⁹ 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 beslut¹⁰ om målet den 15 juni 2017. Regeringen meddelade i budgetpropositionen för 2020 att detta mål ska användas som ett etappmål till hänsynsmålet.

3.2.3 Resultatindikatorer och resultatredovisningens struktur

Redovisningen av resultaten för transportpolitiken återfinns i propositionens avsnitt 3.4. 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).

⁸ 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.

⁹ Prop. 2016/17:146.

¹⁰ Bet. 2016/17: MJU24, rskr. 2017/17:320.

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

3.2.4 Redovisade resultat

Resultatredovisningen 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 redovisning¹¹.

Transportpolitikens övergripande mål

Samhällsekonomisk effektivitet

Samhällsekonomisk effektivitet innebär att samhällets resurser används för att uppnå den högsta möjliga välfärden för medborgaren. För att transportförsörjningen ska vara samhällsekonomiskt effektiv måste det som en transportköpare betalar för en resa eller en transport motsvara alla de kostnader som

¹¹ Trafikanalys, 2019. Uppföljning av de trafikpolitiska målen 2019. Rapport 2019:6.

transporten orsakar. Det gäller även de externa kostnader som uppstår som följd av en transport, t.ex. buller, luftföroreningar och utsläpp av växthusgaser.

Regeringens bedömning är att transportförsörjningen ännu inte är samhälls-ekonomiskt effektiv. Transporterna skapar tillgänglighet men ger upphov till en rad samhällsekonomiska kostnader.

I dag står flera trafikslag inte för sina egna kostnader, men det finns undantag. Ett exempel är biltrafiken på landsbygden, där biltrafiken betalar mer än summan av de kvantifierbara kostnaderna. I tätorter är situationen den omvända.

Godstransporter står inte fullt ut för sina kostnader, vilket särskilt gäller 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 kostnader för slitage på infrastrukturen. Sjöfarten förefaller i stort betala sina samhällsekonomiska kostnader, men det förekommer stora variationer inom transportslaget.

Funktionsmålet – tillgänglighet

Transportsystemets standard och tillförlitlighet

Regeringen bedömer att transportsystemets standard och tillförlitlighet sammantaget har försämrats jämfört med startåret 2009.

Persontågens *punktlighet* vid slutstationer sjönk under 2018. Under de senaste åren har ungefär 90 procent av persontågen ankommit i tid, dvs. 5 minuter före eller efter utsatt ankomsttid. För 2018 var motsvarande siffra 87,8 procent. Godstågens punktighet vid slutstationer har även den försämrats. År 2018 ankom sammanlagt 73 procent av godstågen till slutstationen med 5 minuters marginal. För 2017 var motsvarande siffra 81 procent.

Att punktligheten har försämrats förklaras dels av omfattande banarbeten som påverkade punktligheten mer än planerat, dels av den varma sommaren som ledde till fler solkurvor och bränder än normalt.

Restidsvariation för tåg kan uttryckas som den extra tid som behövs för att en viss andel av tågen ska vara i tid. Under 2018 hade 95 procent av tågen anlänt till slutstationen efter 12 minuter utöver tiden i tidtabellen. Sammanlagt 95 procent av kortdistanstågen hade anlänt efter 7 minuter. Inom 46 minuter efter planerad ankomst hade 95 procent av samtliga långdistanståg anlänt. Restidsvariationen har försämrats något sedan 2017.

Varaktigheten för de *totalstopp* som sker på det statliga vägnätet minskade marginellt under 2018 jämfört med året innan. Mest utsatt var Region Väst följd av Region Norr. Jämfört med 2009 minskade dock totalstoppen med 17 procent under 2018.

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. Resultaten per

kommungrupp varierar något mellan åren, men det går inte att se någon tydlig trend över tid.

Genomförda investerings- och trimningsåtgärder i den nationella planen

Genom Trafikverkets genomförda åtgärder torde tillgängligheten ha ökat något. Exempelvis har fem järnvägsinvesteringar och sju väginvesteringar öppnat för trafik under året. Detta inkluderar dubbelspår (exempelvis Ostkustbanan förbi Gamla Uppsala) och nya mötesstationer (exempelvis på sträckan Kil–Ställdalen). Detta bedöms ha ökat tillgängligheten.

För att främja ökad och säker cykeltrafik byggdes 92 kilometer statlig cykelväg under 2018. Detta bedöms stärka måluppfyllelsen kopplad till funktionsmålet.

Tillgänglighet persontransporter

Tillgängligheten med persontransporter har legat stabilt över tid. En reservation är dock att flera mått för denna indikator är under utveckling.

God lokal tillgänglighet bedöms utifrån restiden. I glesbygd har restiderna till närmaste centralort minskat under året. Restiderna till storstäderna är i stort sett oförändrade.

Vad gäller *tillgänglighet till arbetsplatser* har Trafikanalys tagit fram målpunkter, restider och reskostnader från den modell som används för svenska infrastrukturplaneringsprocesser. Denna visar tydligt på att tillgängligheten är högre i befolkningstäta kommuner. Boende i storstadskommuner och kommuner nära en större stad har generellt sett högre tillgänglighet.

Tillgängligheten utan persontransporter har ökat i hela landet. Även om det blir vanligare att arbeta hemifrån via internet kan någon förändring med att ersätta resor med distansarbete inte ses.

För att nå regeringens bredbandsmål är den statliga väginfrastrukturen en viktig resurs. Att kunna lägga fiberkablar även längs med mindre vägar är en viktig förutsättning för att kunna bygga ut bredband i hela landet. Tidigare har Trafikverkets handläggningstider i denna del varit långa, men under 2018 förkortades handläggningstiden avsevärt.

E-handeln ökade med 15 procent under 2018. Det innebär att e-handeln i Sverige omsätter 77 miljarder kronor per år, vilket motsvarar 10 procent av den totala detaljhandeln. Under 2018 minskade sällanköpshandeln i butiker med 13 procent till förmån för e-handel. Detta var första året som sällanköpshandeln minskade i förhållande till e-handeln. Starkast tillväxt under året visade livsmedelsbranschen.

Vad gäller *interregional tillgänglighet* har tillgängligheten successivt förbättrats sedan målen antogs 2009. Från 2013 till 2018 ökade antalet kommuner som uppfyller alla åtta kriterierna för god eller acceptabel tillgång från 188 till 198. Under 2018 hade 69 procent av alla kommuner god eller acceptabel tillgänglighet. Dock minskade antalet kommuner som uppfyllde alla kraven för god tillgänglighet från 103 till 98 jämfört med 2017. Under 2018 var det 17

kommuner som inte nådde upp till kraven för god tillgång för något kriterium. Sammantaget ökade antalet kriterier som uppfylls för god tillgänglighet med 2 procent mellan 2013 och 2018.

Den *internationella tillgängligheten* mäts mellan 37 svenska städer och 15 länder i EU. Jämfört med 2017 bedöms 6 flygplatser ha fått en bättre internationell åtkomlighet med flyg. I de flesta fall var förändringarna jämfört med 2017 små.

Användbarhet för alla i transportsystemet

Många mått pekar i en positiv riktning men några mått pekar åt fel håll. Det gäller t.ex. kvinnors inflytande i beslutsprocessen och objektiv trygghet.

För *användbarhet för personer med funktionsnedsättning* används huvudsakligen två nyckeltal, tillgänglighet på fordon respektive tillgänglighet vid busshållplatser och järnvägsstationer. Andelen fartyg som är anpassade har ökat medan andelen bussar och spårvagnar som är anpassade har varit konstant. Tillgängligheten till tåg från 95 procent till 82 procent under 2018 på grund av att nya plattformar har tagits i bruk i Västra Götaland som inneburit att de befintliga ramperna inte längre kan anses tillgänglighetsanpassade.

För transportsystemets *användbarhet för kvinnor respektive män* pågår ett utvecklingsarbete gällande resvaneundersökningar. Det saknas därför nya resultat i fråga om kvinnors och mäns resvanor. Tidigare resultat indikerar att transportbehovet inte fullt ut likvärdigt svarar mot kvinnors respektive mäns transportbehov. Datainsamlingen återupptogs från och med januari 2019, men insamlingen sker i ett nytt format som förmodligen kommer att påverka jämförbarheten gentemot tidigare undersökningar.

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. Utvecklingen för beslutande församlingar i den offentliga delen av transportsektorn visar på att kvinnor och män numer har ungefär samma andel på nationell nivå men att andelen kvinnor på regional och lokal nivå är låg, under 40 procent. På regional och lokal nivå finns det ingen trend som visar på en ökad representation för kvinnor.

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. För närvarande genomförs metodmässiga förändringar av den nationella trygghetsundersökningen, vilket får till följd att ovanstående siffror inte har uppdaterats sedan 2017. Den upplevda otryggheten i kollektivtrafiken en sen kväll var ungefär 6 procentenheter högre 2018 jämfört med 2012. Ökningen är störst för kvinnor. År 2018 upplevde 36 procent av kvinnorna otrygghet en sen kväll i kollektivtrafiken, jämfört med 20 procent 2012. Av männen upplevde 19

procent otrygghet en sen kväll i kollektivtrafiken 2018, jämfört med 14 procent 2012.

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

Priset för transporter ökade sammantaget med 4 procent (justerat för inflation) mellan 2009 och 2018. Prisförändringen varierar stort mellan olika trafikslag. Priset för resor med regional linjetrafik ökade med 25 procent, priset för järnvägsresor ökade med 10 procent och likaså priset för taxiresor. Däremot har priset för resor med långfärdsbuss sänktes med 23 procent, priset för inrikes flyg med 17 procent och priset för in- och utrikes båtresor med 20 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 20 kronor i Örebro län och Gotlands län och 44 kronor i Stockholms län. Priset för ett länsomfattande 30-dagars periodkort varierar mellan 750 kronor för Gotlands län och 2 750 kronor för Norrbottens län.

Priset per påstigning i riket var 13,38 kronor 2017, vilket motsvarar en ökning med 16 procent sedan 2009. Variationen i landet var dock stor. Priset var lägst i Västra Götalands län (10,39 kronor per påstigning) och högst i Kalmar län (41,38 kronor per påstigning). Priset per rest kilometer var i riket 1,33 kronor per kilometer 2017, vilket motsvarade en ökning med 16 procent sedan 2009. Högst pris per rest kilometer betalade resenärer i Norrbottens län (1,72 kr/km) och lägst pris per kilometer betalade resenärer i Dalarnas län (0,43 kr/km). I 11 av 21 län har priset per rest kilometer sänkts sedan 2009.

Priset för låginblandad 95-oktanig bensin har sedan 2009 ökat med 16 procent, för lågblandad diesel med 23 procent och för etanol (E85) med 2 procent. Milkostnaden (samtliga kapitalkostnader och rörliga kostnader) redovisas inte längre då det saknas underlag.

Tillgänglighet godstransporter

Godstransporternas tillgänglighet bedömdes vara på en lägre nivå 2018 jämfört med när målen antogs 2009, men har utvecklats positivt de senaste åren. Sverige rangordnades 2018 som nummer två enligt det internationella logistikindexet Logistic Performance Index, 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 Tyskland rankas högre. I konkurrenskraftsindexet, The Global Competitiveness Index, som beskriver hur näringslivet upplever kvaliteten på godstransporterna, bedömdes Sverige 2018 sammantaget vara på nionde plats av 140 länder (föregående år sjunde av 137). Infrastrukturens kvalitet i Sverige rangordnades i detta index på plats 17 av 140 länder. I rankningen 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 märktes en klar förbättring när det gäller vägar, järnvägar och flyg. Under 2018 har näringslivets

bedömning av vägarnas kvalitets förbättrades något men i fråga om flyg var den oförändrad. När det gäller näringslivets bedömning av kvaliteten på hamnar i Sverige visar indexet att denna är oförändrad.

Transportbranschens villkor

Regeringen bedömer att indikatorn för transportbranschens villkor är oförändrad från föregående år och anger att fler godstransporter bör flyttas över från lastbilar till sjöfart eller tåg.

Regeringen fastställde under 2018 den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029¹². Den nationella planen innehåller åtgärder som syftar till att sjöfartstransporter mer effektivt ska kunna bindas samman med järnvägs- och vägtransporter.

Hänsynsmålet – säkerhet, miljö och hälsa

Två av de indikatorer som regeringen valt för att beskriva utvecklingen av hänsynsmålet, Omkomna och allvarligt skadade och Växthusgasutsläpp, visar en positiv utveckling sedan 2009. Utvecklingen är dock sådan att inte för något av de två målen är sannolikt att uppsatta delmål uppnås på utsatt tid.

Omkomna och allvarligt skadade

Enligt hänsynsmålet ska transportsystemet till sin utformning, funktion och användning anpassas så att ingen 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 minskas med en fjärdedel. Det motsvarar högst 220 omkomna och högst 4 122 allvarligt skadade i trafikolyckor år 2020.

Under 2018 omkom 324 personer (249 män och 75 kvinnor) i vägtrafikolyckor, jämfört med 253 personer under 2017. Det motsvarar en ökning med 28 procent jämfört med 2017 som dock hade det lägsta uppmätta antalet omkomna i trafiken sedan andra världskriget. Av de som omkom i vägtrafikolyckor 2018 var 16 barn (0–17 år), varav 7 pojkar och 9 flickor. Under den senaste tioårsperioden har antalet barn som har omkommit i vägtrafiken mer än halverats. Bland de omkomna i vägtrafiken 2018 var den största trafikantgruppen personbilister (197 omkomna, varav 142 män och 55 kvinnor), följt av motorcyklister (47 omkomna, varav 46 män och 1 kvinnor), fotgängare (34 omkomna, varav 21 män och 13 kvinnor) och cyklister (23 omkomna, varav 19 män och 4 kvinnor). Endast 45 procent av trafiken höll hastigheten på det statliga vägnätet under 2018, och av alla dödsolyckor bedöms cirka en tredjedel vara alkoholor eller drogrelaterade. Det är i nuläget mycket osäkert om etappmålet kommer kunna att uppnås.

Andelen män som omkom i vägtrafiken 2018 motsvarar 77 procent och under de sista 30 åren har denna andel ökat med 7 procentenheter. Männen är

¹² N2018/03462/TIF.

överrepresenterade bland de trafikdödade även när färdlängd beaktas. Det systematiska arbete som bedrivits för ökad trafiksäkerhet, med 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 2 personer 2018, till skillnad från 2017 och 2016 när ingen omkom. Antalet allvarligt skadade i yrkessjöfarten under 2018 var 24 personer, att jämföra med 31 personer året innan. Inom fritidssjöfarten omkom 13 personer (samtliga män) under 2018, att jämföra med 21 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 2018 till 98 personer, varav 16 i olyckor och 82 i självmord. Antalet omkomna i bantrafiken ökade avsevärt jämfört med föregående år. Ökningen utgjordes av fler omkomna till följd av självmord, medan antalet omkomna till följd av olyckor var lågt. Av de 16 döda i olyckor var 11 män och 2 kvinnor (könet på övriga 3 är inte känt).

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 2018 omkom två personer inom luftfarten, dock ingen inom linjefart eller ej regelbunden trafik. I övriga flyget omkom två personer i utlandet i svenskregistrerade privatplan. Sett över en tioårsperiod antalet omkomna sjunkit något. Tre personer skadades allvarligt inom luftfarten under 2018, att jämföra med sju under 2017. Ingen av dessa skadade åkte i linjetrafik eller ej regelbunden trafik. Av dem som skadats i luftfarten det senaste årtiondet har över 74 procent varit inblandade i olyckor med skärmflyg.

Växthusgasutsläpp

Utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter har minskat jämfört med 2009, då de transportpolitiska målen antogs. Det saknas i nuläget tillförlitlig officiell statistik för användningen av drivmedel under 2018 på grund av att den statistiska undersökning som tas fram för den officiella statistiken gjordes om för 2018, vilket gav oförutsedda problem.

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 minskas med 70 procent till 2030 jämfört med 2010¹³. Utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter, utom inrikes flyg, minskade med 18,3 procent under åren 2010–2017. Utsläppen från inrikes sjöfart halverades nästan från ca 610 000 ton koldioxidekvivalenter 2010 till ca 350 000 ton

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

koldioxidekvivalenter 2018. Utsläppsberäkningarna är dock behäftade med stor osäkerhet. Naturvårdsverket, Statens energimyndighet och Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut arbetar med att utveckla statistiken.

Eftersom det saknas tillförlitlig statistik kan vi inte avgöra om växthusgasutsläppen från inrikes transporter har ökat eller minskat jämfört med 2017. Den förnybara andelen av bränslen i drivmedel som rapporterades enligt drivmedelslagen uppgår för 2018 till 23 procent.

Utsläppen från internationella transporter ingår inte i de nationella målen. Utsläppen från internationell luftfart och sjöfart uppgick 2017 till 10,6 miljoner koldioxidekvivalenter, vilket motsvarar en ökning på 13 procent jämfört med föregående år. Utsläppen från utrikes transporter har ökat under en längre tid, men ökningen speglar delvis förändringar i var fartygen bunkrar snarare än en verklig utsläppsförändring.

Energieffektivitet

Energieffektiviteten i transportsystemet har långsamt förbättrats över tid. Detta gäller tydligast för persontransporter på väg, och den ökade effektiviteten har till största delen drivits av en generell effektivisering av alla nya personbilar. För godstransporter och övriga trafikslag är förändringarna i energieffektivitet mycket små. Det finns ingen tydlig tendens till överflyttning av godstransporter från vägar till järnvägar och sjöfart. Mellan 2009 och 2017 ökade andelen med ca 1 procent.

Utvecklingen har avmattats under de senaste åren. Av de ca 4,9 miljoner personbilarna i trafik var 92 procent rena bensin- eller dieslbilar 2018. Antalet elbilar, elhybrider och laddhybrider ökar dock, om än från låga nivåer.

Naturmiljö och kulturlandskap

Transporternas påverkan på naturmiljön och kulturlandskapet är omfattande och har inte förändrats på ett avgörande sätt jämfört med 2009. För att klara berörda miljökvalitetsmål behöver andelen *landskapsanpassad infrastruktur* och den biologiska mångfalden öka.

När det gäller *företnade områden* har Trafikverket identifierat ca 5 477 företnade områden, varav ca 4 933 är inventerade, 302 detaljerat undersökta, 201 efterbehandlade och 169 friklassade.

Oljeutsläppen 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 är omfattande och 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. Det är sedan 2018 möjligt för kommunerna

att införa miljözoner för lätta fordon samt ytterligare en miljözon för tunga fordon.

Vad gäller *partikelhalter* är både avgaser och slitage av däck, bromsar och vägbanor 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 miljö kvalitetsnormen för PM₁₀ överskrids minskar över tid, men variationerna är stora. År 2018 överskreds miljö kvalitetsnormen och EU:s gränsvärde för PM₁₀ i Visby, Södertälje och Sundsvall.

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 att antalet dieselbilar ökar i städerna. De svenska tätorterna klarar miljö kvalitetsnormen för årsmedelvärdet av kvävedioxid i urban bakgrund (t.ex. parker och torg) på 40 µg/m³. 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 miljö kvalitetsnormen för årsmedelvärdet i gaturum. Dock överskreds den svenska miljö kvalitetsnormen för halten kvävedioxid mätt som dygnsmedelvärdet i Stockholm, Göteborg, Uppsala, Umeå och Örnsköldsvik.

Vad det gäller *buller* utsätts nästan två miljoner personer i Sverige för trafikbuller som överstiger riktvärdet 55 dBA. Vägtrafik är den klart dominerande källan till bullret följt av spårtrafik och flygtrafik. Andelen människor som besväras mycket eller väldigt mycket har minskat de senaste åren från 8 procent till 6 procent. Under 2018 genomförde Trafikverket bullerskärmande åtgärder för ca 1 367 personer längs de statliga vägarna och ca 1 180 personer längs de statliga järnvägarna.

Andelen vuxna som uppfyller den rekommenderade aktivitetsnivån via transporter har minskat de senaste åren. Andelen vuxna (18–64 år) som använder *aktiva färdstätt* minst 30 minuter per dag minskade från 22 procent 2006 till 16 procent 2016. Andelen av befolkningen som gör minst en 20-minuters resa stillasittande minskade 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; i slutet av 2018 fanns det 2 802 mil statlig cykelväg i landet inrapporterade i de nationella vägdata basen.

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

Utskottet har dessutom tidigare efterlyst information om kopplingen mellan de riksdagsbundna målen för transportpolitiken och Agenda 2030-målen.

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 indikatorer som Trafikanalys har tagit fram. Regeringens redovisning av resultaten kopplade till indikatorerna är överlag logisk och välstrukturerad. I det transportpolitiska målet lyfts den samhällsekonomiska effektiviteten och den långsiktiga hållbarheten fram. Det är dock inte tydligt hur den samhällsekonomiska effektiviteten ska förhålla sig till framför allt hänsynsmålet. Det är heller inte alltid tydligt vad olika insatser bedöms påverka. Tydligare motiveringar av insatser i förhållande till utpekade indikatorer och mål skulle även genomgående underlätta förståelsen av resultatredovisningen och bedömningen av resultaten.

Gruppen konstaterar att regeringen har förtydligat kopplingen mellan funktions- och hänsynsmål samt tagit in ett nytt etappmål för hänsynsmålet. Etappmålet är ett sektorsmål för växthusgasutsläpp från inrikes transporter som riksdagen har beslutat om. Gruppen noterar att redovisningen av dessa utsläpp för 2018 hanteras olika i utgiftsbilagorna för utgiftsområde 20 respektive 22. Det framgår under utgiftsområde 22 tydligt att statistikinsamlingen

¹⁴ Bet. 2018/19:TU1 s. 17 f.

under 2018 inte har kunnat genomföras på samma sätt som tidigare år. Detta är inte tydligt i redovisningen under utgiftsområde 20. Att använda samma mål på flera områden ställer höga krav på att redovisningen av och bedömningarna på de olika områdena hänvisar till varandra på ett konsekvent sätt.

I redovisningen blandas insatser och resultat med beskrivningar av tillstånd, vilket gör det svårare att få till en tydlig bild av vad som är resultatet av beslutade insatser. På flera ställen redovisas insatser under separata rubriker, vilket gruppen uppskattar – redovisning av insatser och resultat blir på så vis tydligare.

Även i årets redovisning finns tabeller med tidsserier för vissa av resultaten. Exempelvis redovisas utsläpp av växthusgaser i tabellform, vilket tydliggör utvecklingen över tid och är i linje med gruppens tidigare angivna önskemål. Regeringen konstaterar även att ett utvecklingsarbete pågår som bör kunna möjliggöra en redovisning av vad som krävs för att målet om 70 procent minskade utsläpp till 2030 jämfört med 2010 från inrikes transporter exklusive flyg ska kunna uppnås. Gruppen ser även gärna att fler av indikatorerna redovisas med tidsserier för att utvecklingen över tid ska bli tydligare.

Avsnittet Redovisning av nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet för perioden 2018–2029 ger en tydlig bild av investeringar och planer för den aktuella perioden. Gruppen skulle gärna se att avsnittet integreras ytterligare med den övriga resultatredovisningen och kopplas till indikatorer som de redovisade och planerade insatserna avses påverka.

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 fortfarande hänvisning till hur de riksdagsbundna målen för transportpolitiken information om kopplingen mellan Agenda 2030-målen. Gruppen ser det som angeläget att dessa kopplingar görs framgent.

Utvecklingen av resultatredovisningen stärks av en dialog där regeringen motiverar förändringar utifrån utskottets ställningstaganden och uppföljningar. Gruppen konstaterar att det av texten för vissa delar framgår hur regeringen har hanterat utskottets synpunkter. Gruppen ser positivt på detta och ser gärna en fortsatt utveckling av en sådan dialog.

Uppföljningsgruppen ser också positivt på att regeringen redovisar utsläpp från internationella transporter i årets budgetproposition. Gruppen vill understryka vikten av att utsläpp från internationella transporter även fortsättningsvis redovisas, och av att de redovisas på ett sådant sätt att det ger 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 om inte annan anges)

	Budget 2019	Prognos utfall 2019	Anslags- användning (%)
2:1 Post- och telestyrelsen	55	56	102 %
2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning	138	137	99 %
2:3 Grundläggande betaltjänster	33	30	91 %
2:4 Informationsteknik och telekommunikation	73	72	99 %
2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	146	134	92 %
Summa för politiken för informationssamhället	443	482	

År 2018 uppgick de totala utgifterna inom politiken för informationssamhället till 435 miljoner kronor. För 2021 och 2022 beräknas anslagen till sammanlagt 629 miljoner kronor respektive 710 miljoner kronor. År 2017 uppgick utgifterna totalt till 289 miljoner kronor

3.3.2 Mål

Mål för digitaliseringspolitiken

Målet för digitaliseringspolitiken är att Sverige ska vara bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter.¹⁵

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.¹⁶
- Sverige ska ha bredband i världsklass. Alla hushåll och företag bör ha goda möjligheter att använda sig av elektroniska samhällstjänster och service via bredband.¹⁷

¹⁵ Prop. 2011/12:1 utg.omr. 22, bet. 2011/12:TU1, rskr. 2011/12:87.

¹⁶ Prop. 2014/15:1 utg.omr. 22, bet. 2014/15:TU1, rskr. 2014/15:86.

¹⁷ Prop. 2009/10:193, bet. 2009/10:TU18, rskr. 2009/10:297.

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).¹⁸

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.¹⁹

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 andra bedömningsgrunder. Enligt regeringen kan målet för digitaliseringspolitiken delvis mätas genom internationella index och rankingar. För att ytterligare mäta måluppfyllelsen har regeringen beslutat om en digitaliseringsstrategi²⁰ med fem delområden. Under det övergripande målet och under respektive delområde grupperas sedan indikatorer som bedöms påverka målet eller området.

De fem delområdena är

- digital kompetens
- digital trygghet
- digital innovation
- digital ledning
- digital infrastruktur.

Varje delområde har sedan mellan en och åtta indikatorer med undantag för digital ledning som i dagsläget saknar indikatorer. Resultaten kopplade till delområden och därtill hörande indikatorer presenteras inledningsvis i tabellform.

Inom områdena post och grundläggande betaltjänster följs utvecklingen upp genom kvalitativa bedömningar.

3.3.4 Redovisade resultat

Digitaliseringspolitiken

Regeringen bedömer att digitaliseringens möjligheter är hög i Sverige, och Sverige rankas ofta högt, bland de fem bästa, i internationella jämförelser. I World Economic Forums (WEF) Networked Readiness Index 2016 ligger Sverige på tredje plats av 139 länder. Nästa mätning görs 2019.

¹⁸ Prop. 2014/15:1 utg.omr. 22, bet. 2014/15:TU1, rskr. 2014/15:86.

¹⁹ Prop. 2006/07:55 utg.omr. 22, bet. 2006/07:TU16, rskr. 2006/07:205.

²⁰ För ett hållbart digitaliserat Sverige N2017/03643/D

Digital kompetens

Digital kompetens omfattar såväl digital delaktighet och digital grundkompetens som digital spetskompetens.

När det gäller digital delaktighet har Sverige fortsatt en hög placering enligt Digital Economy and Society Index (DESI) där indikatorerna till största delen är harmoniserade inom EU via Eurostat. Enligt den senaste mätningen ligger Sverige på andra plats. Av Statistiska centralbyråns senaste mätning framgår att 84 procent av såväl kvinnor som män i åldern 15–85 år använder internet varje dag. Dock upplever vissa grupper såsom äldre, utrikes födda och personer med funktionsnedsättningar, att de är mindre digitalt delaktiga. Flera bidrag och insatser har gjorts inom utgiftsområde 17 för att främja digitalt deltagande.

För digital grundkompetens läggs grunden i skolan, och insatser på detta område hittas under under utgiftsområde 16.

När det gäller digital spetskompetens har antalet anställda mjukvaru- och systemutvecklare ökat under de senaste åren. Antalet män har dock ökat snabbare än antalet kvinnor. Enligt den senaste DESI-mätningen har Sverige den näst högsta andelen it-specialister av arbetskraften inom EU. Andelen kvinnor, som är 20,9 procent, är näst högst i EU. För att bidra till ett ökat utbud av kompetens på AI-området har regeringen fattat beslut om en tvåårig utbildningssatsning på AI fr.o.m. 2018 t.o.m. 2019 på AI²¹.

Digital trygghet

Tillit till och förtroende för digitala tjänster är en förutsättning för att människor ska kunna använda digitaliseringens möjligheter. När Riksbanken undersökte om hur hög andel av befolkningen som under en viss månad 2018 använt betaltjänsten Swish blev svaret 62 procent. Detta är en kraftig ökning jämfört med tidigare år.

Under 2018 anmäldes 1 034 personuppgiftsincidenter inom privat sektor och 990 inom offentlig sektor till Datainspektionen. Statistiken är ny men kan på sikt bli en värdefull indikator på hur trygg den digitala miljön är.

Digital innovation

EU:s kartläggning av medlemsstaternas mognad för öppna data placerar Sverige på 22:a plats. Detta är en försämring om en plats jämfört med föregående år. En annan indikator på hur Sverige står sig är hur stor andel av företagen som analyserar stora datamängder. Denna uppgick för 2018 till 10 procent, vilket är en internationellt sett låg siffra enligt OECD. OECD konstaterar i sin översyn av Sveriges digitala transformation att svenska företags låga resultat riskerar att leda till försämrade förutsättningar att använda de möjligheter som digitaliseringen ger.

²¹ U2018/270/UH, U2018/02719/UH.

Digital ledning

Det finns i nuläget inga vedertagna metoder att mäta digital ledning. Regeringen ser ett utrymme för utvecklingsarbete här.

Digital infrastruktur

Sverige har en väl utbyggd digital infrastruktur i jämförelse med andra europeiska länder. I DESI 201 går Sverige totalt sett framåt jämfört med föregående år och rankas på fjärde plats på området Connectivity (uppkoppling). Enligt PTS mobiltäcknings- och bredbandskartläggning 2018 hade 81 procent av alla hushåll och företag i Sverige tillgång till bredband om minst 100 Mbit/s i oktober 2018. Det är en ökning med drygt 4 procentenheter från föregående år. Andelen hushåll och företag som har tillgång till minst 30 Mbit/s ökade under samma period från 95 till 96 procent.

Tillgången till bredband med de högsta överföringshastigheterna är fortfarande ojämnt fördelad mellan tätorter respektive småorter och mer glesbefolkade områden. Tillgången till 100 Mbit/s var 42 procent utanför tätort och småort i oktober 2018. Det är en ökning med 10 procentenheter från 2017 års mätning. Den största ökningen i områdena utanför tätorter och småorter har skett när det gäller tillgång till bredband med hastigheten 30 Mbit/s. Enligt PTS kartläggning har 76 procent av hushållen och arbetsställena i dessa områden tillgång till 30 Mbit/s, vilket är en ökning med ca 7 procentenheter från året innan. Tillgången till bredband via mobilnäten (4G) är fortsatt mycket god. I oktober 2018 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, vilket motsvarar föregående års siffra.

I oktober 2018 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 14 procent för hastigheter upp till 30 Mbit/s. Vid samma tidpunkt hade 89 procent av hushållen och företagen tillgång till 1 Gbit/s, dvs. hade infrastruktur med möjlighet att leverera denna hastighet i sin absoluta närhet.

År 2018 var 62 procent av alla privata abonnemang för fast telefoni ip-baserade. Det går även att få fast telefoni hemma eller på arbetet via mobilnätet. Enligt PTS mobiltäcknings- och bredbandskartläggning 2018 hade över 99,99 procent av alla hushåll och företag i Sverige tillgång till fast telefoni via mobilnätet i oktober 2018.

Datatrafik

Den dominerande trenden är kraftigt ökad datatrafik i mobilnäten. Mellan 2017 och 2018 ökade trafikvolymen i de mobila näten med 30 procent, vilket är ungefär samma tillväxttakt som mellan 2016 och 2017. Den ökade efterfrågan på datatrafik skapar också högre efterfrågan på frekvenser (radiospektrum).

Robusthet och säkerhet

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 2018 rapporterades 50 betydande avbrott och störningar, vilket var en ökning från föregående år då 40 avbrott rapporterades. Även det var en ökning från 2016, då 33 avbrott rapporterades. Även om det är en ökning kan höjningen anses ligga inom den normala variationen då exempelvis stormar eller andra naturhändelser kan generera ett högre antal avbrott ett enskilt år.

Post

I april 2019 fanns det 29 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 samhällsomfattande posttjänsten, dvs. postservice till alla hushåll, företag och organisationer i hela Sverige.

Postnords marknadsandel mätt i antalet brevöversändelser var 77,5 procent 2018, jämfört med 79,1 procent 2017. Citymail Sweden AB:s marknadsandel var 19,0 procent 2018, jämfört med 17,9 procent 2017. Övriga postoperatörer hade tillsammans en marknadsandel på 3,4 procent 2018, jämfört med 2,9 procent 2017. Nedgången i brevvolym mellan 2017 och 2018 var 8,3 procent. Sedan 2000 har brevvolymen minskat med 43,3 procent.

Vid utgången av 2018 hade ca 1 300 hushåll utdelning färre än fem dagar i veckan, vilket är en minskning med 14 hushåll sedan utgången av 2017.

Under 2018 minskade antalet inkomna klagomål gällande postfrågor till PTS från 2 554 till 1 996 klagomål. Av de inkomna klagomål som kan kopplas till en specifik operatör rörde ca 66 procent av klagomålen Postnord och 5 procent Citymail. Andelen klagomål om paketdistribution ökade under 2018 och var för första gången fler än klagomålen för 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. Ändringen i postförordningen (2010:1049) trädde i kraft den 1 januari 2018. Enligt PTS så är andelen brev som delats ut inom tidsramen 98,6 procent.

Grundläggande betaltjänster

Statens ansvar för de grundläggande betaltjänsterna omfattar de orter och den landsbygd där behovet av grundläggande betaltjänster inte tillgodoses av marknaden.²²

Varje länsstyrelse ska enligt förordningen (2017:869) om bevakning av grundläggande betaltjänster årligen bedöma om samhällets behov av grundläggande betaltjänster är tillgodosett. Av rapporten för 2018 (I2019/00064/D)

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

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.

Enligt 14 av de 21 länsstyrelserna är betaltjänstsituationen inte 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 38 i november 2018. PTS uppskattar att ca 48 000 personer har fått kortare väg till kontantuttag till följd av statligt finansierade ombud. I genomsnitt bidrar ombuden till att dessa personer får drygt 20 kilometer kortare väg till närmaste uttagsombud.

3.3.5 Utskottets tidigare ställningstaganden

Trafikutskottet betonade i förra årets budgetbetänkande²³ 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 har tidigare efterlyst information om kopplingen mellan de riksdagsbundna målen för politiken för informationssamhället och Agenda 2030-målen. Sådan information saknas alltfjänt.

Utskottet framhöll att det är viktigt att postoperatörerna och Post- och telestyrelsen 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 och de grundläggande betaltjänsterna. För att kunna följa utvecklingen för postsektorn och grundläggande betaltjänster efterfrågar gruppen indikatorer.

Resultaten för indikatorerna per delområde finns listade i en tabell med utvecklingen över tid, vilket gruppen ser positivt på. Gruppen noterar dock att resultaten kopplas till det övergripande målet och fyra av de fem delmålen ur regeringens digitaliseringsstrategi. Även avsnittet analys och slutsatser speglar denna struktur. Hur digitaliseringsstrategins delmål kopplas till det riksdagsbundna övergripande målet och de två delmålen är dock ottydligt. Gruppen ser gärna att arbetet med redovisningen av resultaten för

²³ Bet. 2018/19:TU1 s. 20 f.

digitaliseringspolitiken fortsätter och att kopplingen mellan de riksdagsbundna målen och regeringens delmål, indikatorer och resultat tydliggörs ytterligare. Det är även positivt om regeringen anger vilka indikatorer som bedöms som mest centrala.

Gruppen konstaterar vidare att regeringen behöver bättre 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 alltså saknas information om kopplingen mellan riksdagens mål inom politiken för informationssamhället och Agenda 2030-målen.

Redovisade resultat

Resultatredovisningens struktur

Gruppen konstaterar att det finns indikatorer för digitaliseringspolitiken men att det saknas indikatorer för postsektorn och de grundläggande betaltjänsterna. För att kunna följa utvecklingen för postsektorn och grundläggande betaltjänster efterfrågar gruppen indikatorer.

Resultaten för indikatorerna per delområde finns listade i en tabell med utvecklingen över tid, vilket gruppen ser positivt på. Gruppen noterar dock att resultaten kopplas till det övergripande målet och fyra av de fem delmålen ur regeringens digitaliseringsstrategi. Även avsnittet analyser och slutsatser speglar denna struktur. Hur digitaliseringsstrategins delmål kopplas till det riksdagsbundna övergripande målet och de två delmålen är dock otydligt. Gruppen ser gärna att arbetet med redovisningen av resultaten för digitaliseringspolitiken fortsätter och att kopplingen mellan de riksdagsbundna målen och regeringens delmål, indikatorer och resultat tydliggörs ytterligare.

Gruppen konstaterar vidare att regeringen uppmärksammar att det behövs bättre indikatorer för området robusthet och säkerhet inom området elektronisk kommunikation. Uppföljningsgruppen ser positivt på att regeringen noterar behovet av ett utvecklingsarbete på det området.

Under indikatorer beskriver regeringen inte längre vilka som är de viktigaste indikatorerna. Indikatorerna har i stället grupperats efter regeringens digitaliseringsstrategis delområden. Gruppen ser positivt på att regeringen motiverar kopplingen mellan delområden och det övergripande målet, men då strukturen inte tydligt visar på avsaknaden av indikatorer för exempelvis digital robusthet ser gruppen ett behov av fortsatt utveckling. Gruppen efterfrågar även en bedömning av vilka som är de viktigaste indikatorerna.

I årets budgetproposition saknas information om kopplingen mellan de riksdagsbundna målen för politiken för informationssamhället och Agenda 2030-målen. Gruppen ser det som angeläget att dessa kopplingar redovisas framgent.

I resultaten blandas insatser och resultat med beskrivningar av tillstånd, vilket gör det svårare att få en tydlig bild av utvecklingen på området. Gruppen

noterar att antalet inkomna klagomål gällande postfrågor har sjunkit men att klagomål på paketsdistribution har ökat. Hur omfattande klagomålen på paketsdistributionen är och hur de utvecklas är dock inte tydligt i avsnittet.

Gruppen konstaterar att redovisningen visar på att kraven om att minst 95 procent av de inrikes brev som lämnas in ska ha delats ut inom två arbetsdagar uppfylls. Gruppen ser det som fortsatt angeläget att regeringen även fortsättningsvis redovisar resultatet av bestämmelserna.